

SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1992 - 1993

Annexe au procès-verbal de la séance du 16 juin 1993.

RAPPORT D'INFORMATION

FAIT

au nom de la commission des Affaires étrangères, de la défense et des forces armées (1) à la suite d'une visite effectuée en région maritime Méditerranée à Toulon le 8 juin 1993,

Par MM. François ABADIE, Jean-Paul CHAMBRIARD, Michel CRUCIS, Bernard GUYOMARD et Michel PONIATOWSKI,

Senateurs.

(1) Cette commission est composée de : MM. Xavier de Villepin, président ; Yvon Bourges, Michel d'Aillières, François Abadie, Guy Penne, vice-présidents ; Jean Garcia, Michel Allouche, Roland Bernard, Jacques Colliet, secrétaires ; Jean-Luc Bécart, Mme Munique Ben Guiga, MM. Daniel Bernardet, André Bettencourt, André Boyer, Mme Pauletta Brisepierre, MM. Michel Caldaguta, Paul Caron, Jean-Paul Chambriard, Yvon Collin, Claude Cornac, Charles-Henri de Cossé-Brissac, Michel Crucis, Hubert Durand-Chastel, Claude Estier, Roger Fossé, Gérard Gaud, Jean-Claude Gau/ Philippe de Gaulle, Jacques Genton, Yves Guéna, Bernard Guyomard, Jacques Habert, Marcel Henry, André Jarrut, Louis Jung, Christian de La Malène, Marc Lauriol, Edouard Le Jeune, Max Lejeune, Philippe Madrelle, Michel Maurice-Bokanowski, Pierre Mauroy, Jean-Luc Melenchon, Paul d'Ornano, Alain Poher, Michel Poniatowski, André Rouvière, Jean Simonin, Georges Treille, Robert-Paul Vigouroux, Serge Vinçon, Albert Voilquin.

SOMMAIRE

	Pages
	-
INTRODUCTION	3
I L'ENTRETIEN DE LA FLOTTE : UNE THÉORIE SATISFAISANTE...	4
1. La direction des constructions navales	6
2. Les ateliers militaires de la flotte (AMF)	8
3. Les équipages	10
II - ... QUI N'EST N'EST PAS EXEMPTÉ DE FAIBLESSES ..	12
1. Des nécessités accrues	12
2. Des moyens dégradés	13
3. Des équipages éprouvés	16
III - LES SOUS-MARINS NUCLÉAIRES D'ATTAQUE	18
1. Observations générales	18
2. L'entretien des SNA	19
CONCLUSIONS	21
ANNEXE : Relevé des commentaires du rapporteur pour avis sur les crédits de la Marine	23

Mesdames, Messieurs,

Dans le cadre de ses compétences concernant le contrôle de la politique du gouvernement et l'information du Sénat, la Commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées a envoyé à Toulon une délégation pour s'informer de l'entretien de la flotte et de la situation des sous-marins nucléaires d'attaque. Cette délégation, conduite par M. François Abadie, vice-président de la commission, était composée de MM. Jean-Paul Chambriard, Michel Crucis, Bernard Guyomard et Michel Poniatowski. Elle était accompagnée par M. Jean-Charles Bertard, fonctionnaire de la commission, et par le capitaine de vaisseau Patrick Roy, expert auprès de la commission.

Avant de présenter un rapide compte-rendu de cette visite et les observations qu'elle a suscitées, votre délégation aimerait ici remercier le vice-amiral d'escadre Michel Tripier, l'ingénieur général Jacques Roger, les capitaines de vaisseau Jean-Pierre Moret, Raymond Masson et Pierre Sabatié-Garat, et les capitaines de corvette Hubert de Brémond d'Ars et François de Lastic, ainsi que leurs états-majors et équipages, pour l'excellent accueil qu'ils lui ont réservé et pour toute la part qui leur revient dans le parfait déroulement de cette visite.

*

* *

I - L'ENTRETIEN DE LA FLOTTE : UNE THÉORIE SATISFAISANTE ...

Votre délégation s'est rendue le mardi 8 juin 1993 à Toulon, où elle a été accueillie par le vice-amiral d'escadre Michel Tripier, préfet maritime et commandant en chef pour la Méditerranée. Elle a eu des entretiens approfondis avec le capitaine de vaisseau Jean-Pierre Moret, major-général du port de Toulon, l'ingénieur général Jacques Roger, directeur des constructions navales, et avec son adjoint, l'ingénieur en chef de l'armement Louis Petitbois, sur l'entretien de la flotte. Elle a ensuite visité la frégate «Jean Bart», sous la conduite de son commandant, le capitaine de vaisseau Raymond Masson. Une partie de la délégation a enfin visité l'avisos «Commandant Drogou» en compagnie de son commandant, le capitaine de corvette Hubert de Brémond d'Ars, et du commandant de la flottille de Méditerranée, le capitaine de vaisseau Gérard Aublet.

*

* *

Le but de l'entretien de la flotte est de garantir le maintien en état opérationnel et la disponibilité des bâtiments, toute leur vie durant. Quand on se rappelle que la durée de vie d'un navire de guerre est d'une trentaine d'années -c'est-à-dire la durée de la coque et de l'appareil propulsif-, on se rend compte qu'il s'agit là d'une mission importante. Et d'autant plus importante que le nombre des navires a tendance à diminuer.

Dès le temps de paix, le matériel naval connaît un environnement rude et des conditions sévères d'emploi.

Suivant les circonstances et la complexité des tâches à effectuer, l'entretien se fait à trois niveaux :

- l'entretien courant est effectué chaque jour, à la mer ou au port, par l'équipage, c'est-à-dire, au sens littéral du terme, «avec les moyens du bord» ;
- l'entretien intermédiaire, pour des travaux plus complexes mais ne nécessitant pas d'infrastructure industrielle lourde, est réalisé pour partie par l'équipage et également par les ateliers militaires de la flotte (AMF) ;

- l'entretien majeur enfin, qui concerne les grosses opérations (les carénages). Ces dernières périodes sont mises à profit pour effectuer les refontes.

La procédure d'entretien de la flotte est fondée sur les IPER (indisponibilités périodiques d'entretien et de réparation). Cet entretien majeur est confié à la direction des constructions navales (DCN), qui relève de la Délégation générale pour l'armement, étant entendu qu'une partie des travaux est effectuée par l'équipage et par les ateliers militaires de la flotte.

Entre les IPER, des travaux peuvent être effectués durant des PEI (périodes d'entretien intermédiaire) qui incombent aux AMF, secondés par les équipages.

Bien entendu, en dehors de l'entretien programmé, peut intervenir une indisponibilité accidentelle (IA). Le tableau ci-dessous résume ces différentes opérations.

Organisation des moyens d'entretien

Degré de maintenance (Définition proches de la norme AFNOR)	Périodes de Maintenance	Type d'entretien	Organismes d'entretien	Effectifs
DEGRE 1 Remise en état par échange standard	Bâtiment à la mer	Entretien courant	Equipe embarqué	7000 (1/3 du temps des 21000 embarqués)
DEGRE 2 Remise en état par E.S. après détection et analyse	OU Bâtiment disponible au mouillage	Entretien courant ou intermédiaire		
DEGRE 3 Remise en état nécessitant des outillages spéciaux	Bâtiment indisponible Indisponibilités d'Entretien et Accidentelle ou Indisponibilité Périodique d'Entretien et Réparations	Entretien Intermédiaire ou majeur	Ateliers Militaires (AMF - Atelier d'assistance - BAP - BSM) DCN et sous-traitance	2300
DEGRE 4 Réparations complexes				
DEGRE 5 Réparations et révisions demandant des moyens industriels d'un coût très élevé	OU Grandes réparations Refontes	Entretien majeur	DCN ou Fournisseur	6500

Il convient, avant d'examiner les mérites de ce système et les difficultés financières auxquelles il est confronté, de rappeler brièvement le rôle de chacun des intervenants.

1. La Direction des constructions navales

La direction des constructions navales n'est plus, depuis des lustres, une direction de la marine nationale. Toutefois, le chef d'état-major de la marine a autorité directe sur la direction des constructions navales pour l'entretien et la réparation des unités en service ou en réserve (décret du 27 juin 1986), c'est-à-dire, en fait, sur la sous-direction de la flotte en service.

La cadence et la durée des IPER sont définies par l'état-major de la marine en accord avec la DCN. Cette définition tient naturellement compte des besoins, mais également des capacités industrielles, c'est-à-dire en fin de compte du plan de charge des arsenaux, et des contraintes budgétaires.

C'est qu'en effet, l'entretien de la flotte (hors force océanique stratégique, FOST) coûte cher : plus de 3 milliards de francs en 1992, uniquement pour la direction des constructions navales, soit 15 % du budget de cette dernière.

La direction des constructions navales a réalisé de très gros efforts de rationalisation au cours des dix dernières années. L'entretien classique était surtout préventif, c'est-à-dire qu'il consistait principalement en des visites régulières du matériel, au bout d'un certain nombre d'heures de marche par exemple. Cet entretien a été partiellement remplacé - pour des raisons essentiellement budgétaires - par un entretien curatif, ce qui signifie que l'on ne visite certains matériels que lorsqu'ils sont en avarie. Cependant, on a également introduit des techniques d'entretien prédictif en cours de mise au point et qui devraient permettre de réaliser d'appréciables économies.

Il convient cependant de remarquer que cette rationalisation est d'autant plus importante que la flotte est actuellement la plus « jeune » que notre pays ait connue depuis vingt-cinq ans. Ce qui n'est certes pas dû à un rythme suffisant de mise en chantier pour assurer le renouvellement normal de la flotte, mais au contraire à un retrait du service accéléré au cours de ces vingt dernières années. Le nombre total de navires est passé de près de 180 en 1975 à 113 cette année, pour atteindre 101 seulement en l'an 2000.

L'âge moyen de la flotte est ainsi passé de dix-huit ans en 1975 à 20 ans en 1983 pour atteindre moins de quatorze ans actuellement. Encore convient-il de remarquer qu'il s'agit de l'âge moyen des bâtiments. Comme le renouvellement de la flotte a

principalement porté sur des petites unités, on constate que l'âge moyen de la tonne de bâtiment en service s'est élevé à treize ans en 1975, à dix-huit ans en 1992. L'âge moyen des bâtiments va de nouveau croître chaque année dans les dix ans qui viennent, ce qui rendra nécessairement moins performant l'entretien prédictif, mais plus impérieux le besoin global d'entretien. D'autant plus que les navires doivent être refondus au cours de leur vie, pour moderniser leurs équipements et leurs systèmes d'arme. Ceci implique d'ailleurs que cette refonte soit, dans la mesure du possible, prévue dès l'origine, par exemple par des systèmes d'armes modulaires plus facilement interchangeables.

*

* *

Si la marine considère actuellement l'entretien de la flotte comme satisfaisant - compte tenu des moyens financiers qui lui sont affectés - c'est donc en partie pour des raisons conjoncturelles.

C'est aussi parce que la direction des constructions navales est capable de s'adapter rapidement aux exigences de l'heure et de modifier la programmation des travaux en fonction des contraintes opérationnelles. L'envoi, presque chaque année, de forces navales importantes dans des zones de crise le montre à l'évidence.

C'est également parce que, malgré l'allongement des durées entre IPER dont votre délégation vous entretiendra plus loin, la disponibilité des bâtiments a été sensiblement améliorée de 1985 à 1990. Une étude a ainsi montré que - les grands bâtiments de surface ont, en cinq ans, vu diviser par deux le nombre de jours d'IPER et d'indisponibilité d'entretien, ce qui a permis de porter leur disponibilité totale de 74 à 88% et ce malgré un âge moyen plus élevé mais cependant avec une baisse d'activité (- 9% d'heures à la mer) -. La disponibilité des porte-avions est inférieure à celle des grands bâtiments de combat (environ 67%), ce qui s'explique par les visites régulières des catapultes et par leur ancienneté plus grande.

L'augmentation de la disponibilité est évidemment un facteur important car il permet, dans une certaine mesure, de pallier la diminution du nombre de plates-formes. Encore faut-il s'entendre sur la notion de disponibilité, et savoir dans quelle mesure un bâtiment qui n'a pas l'ensemble de ses moyens disponibles peut être jugé, ou non, apte à remplir sa mission.

Si la marine est relativement satisfaite de l'entretien de sa flotte, c'est enfin en raison de son coût. Des comparaisons ont été

faites avec la Grande-Bretagne et l'Allemagne. Dans ces deux pays, la maintenance coûte environ 50% plus cher qu'en France :

- 30% représentent la non-participation de l'équipage aux travaux d'entretien dans ces pays,
- 20% sont l'incidence de la TVA et de la marge bénéficiaire du réparateur privé (les dockyards britanniques ayant un statut comparable à nos sociétés nationales).

2. Les ateliers militaires de la flotte (AMF)

Dès le siècle dernier, le besoin s'était fait sentir d'un échelon intermédiaire entre les constructions navales et les équipages pour mieux organiser l'entretien. C'est ainsi que le décret du 14 août 1897 créait les ateliers centraux de la flotte. Le rapport de présentation au Président de la République indiquait qu'ils étaient mis à la disposition des majors généraux des ports «de manière à donner à ces officiers généraux la haute main sur le matériel destiné au ravitaillement de la flotte et à leur confier le service de l'entretien et des réparations courantes des bâtiments de la flotte».

Ainsi, «de leur côté, les directions de travaux se trouvant déchargées des soins minutieux et constants qu'exigent l'entretien et les menues réparations des navires, utiliseront mieux les ressources de leurs ateliers, en les concentrant sur les constructions neuves et sur les réparations importantes de la flotte. A ce second point de vue, la mesure se présente sous des conditions très favorables d'économies et de rendement».

Un décret du 1er septembre 1952, toujours en vigueur, précisait dans son article 1er que «le but des ateliers militaires de la flotte est de mettre à la disposition directe du commandement des moyens industriels autonomes, afin d'assurer, en toute priorité et dans les meilleures conditions de rapidité, l'entretien des bâtiments disponibles au matériel et le maintien de leur disponibilité».

Il s'agit donc bien d'assurer la disponibilité immédiate, en dehors des périodes de grande réparation, de nos bâtiments.

Les AMF interviennent donc principalement lors des PEI (périodes d'entretien intermédiaire) des bâtiments, lors de certaines pannes (indisponibilités accidentelles (IA) et également, pour partie, lors des IPER.

Dans le tableau du chapitre précédent, ils interviennent jusqu'au niveau de maintenance 3.

La particularité principale des PEI est que le bâtiment concerné doit être disponible en 72 heures. Il ne s'agit pas là d'une hypothèse d'école : il arrive fréquemment que des navires en PEI doivent appareiller dans des délais très brefs pour des missions inopinées. L'opération Balbuzard en Adriatique l'a encore montré en janvier dernier.

Il s'agit là d'une très forte contrainte qui ralentit et renchérit les réparations. Contraintes d'autant plus importantes que le resserrement de la marine fait qu'il y a moins de bâtiments pour des missions toujours aussi nombreuses.

Les travaux effectués au cours des PEI étant par définition moins lourds que ceux des IPER, il s'ensuit un coût moindre des AMF par rapport à la DCN, puisque c'est cette dernière qui supporte les investissements industriels les plus lourds. Le coût moindre des AMF s'explique également par la participation d'appelés (environ 1/4 de l'effectif) qui, par définition, reviennent moins cher.

L'allongement des durées entre IPER, dont il sera question plus loin, a eu pour conséquence d'augmenter le nombre des PEI, et donc l'activité des AMF comme l'indique le tableau suivant :

Activité des AMF

	Brest	Toulon	Total
Nombre de personnes 1983	286	327	613
" " 1992	387	353	730
Evolution 1992/1983	+ 35,3 %	+ 7,9 %	+ 19 %
Heures totales 1983	442.400	599.800	1.042.200
" " 1992	756.400	633.900	1.490.300
Evolution 1992/1983	+ 70,9 %	+ 5,7 %	+ 42,9 %
Coût horaire 1983	97,1 F'	121	-
Coût horaire 1992	152,4 F'	150,6	-

*

* *

Afin de soutenir les bâtiments déployés outre-mer, la marine entretient également quatre bâtiments de soutien mobile (BSM - ex-bâtiments de soutien logistique) et un bâtiment-atelier polyvalent (BAP). Ces bâtiments interviennent jusqu'au niveau de maintenance 3, le BAP «Jules Verne» allant jusqu'au niveau 4 pour certaines installations. Cette organisation permet de conserver les bâtiments sur zone plus longtemps en effectuant les PEI sur place, ce qui est un atout précieux dans des périodes où notre pays doit maintenir des forces outre-mer, et particulièrement en océan Indien. Elle permettrait également de faire face, dans une certaine mesure, aux premières urgences résultant d'avaries de combat. Le soutien mobile fait ainsi partie intégrante du dispositif de projection de puissance de notre pays.

Les AMF sont concernés par le soutien mobile car les bâtiments de soutien sont armés en partie par des personnels des marins des ports des AMF. Toulon est le port de soutien des bâtiments outre-mer.

Les avantages procurés par les AMF sont évidents. Complémentaires de la DCN, ils sont disponibles immédiatement sans préavis et sans surcoût, grâce à leur organisation militaire.

3. Les équipages

Votre délégation l'a dit d'emblée, les équipages (les «bords») entretiennent quotidiennement les matériels et les navires que la Nation leur confie.

Chargés de l'entretien courant, ils sont également capables d'assumer des tâches de soutien de niveau 2 et, pour les grands bâtiments et les porte-avions, de niveau 3, les capacités des «bords» étant surtout limités par les problèmes d'outillages spécialisés et de manutention.

C'est dire que les équipages sont largement impliqués lors des PEI et des IPER. Ceci est une bonne chose, car l'utilisateur est le mieux placé pour renseigner le réparateur, AMF ou DCN, sur le mauvais fonctionnement du matériel. C'est également très rentable pour la marine, car cela permet de limiter les coûts de l'entretien qui, sans eux, seraient supérieurs de plus d'un quart, des expériences d'IPER sans équipages l'ont prouvé.

La participation des «bords» à l'entretien est également une nécessité militaire. Comment auraient-ils la capacité de réagir

correctement à des avaries de combat, s'ils n'avaient, dès le temps de paix, une excellente connaissance de leurs navires et une pratique quotidienne du matériel ?

On estime que les équipages effectuent 30% de l'entretien de la flotte, la DCN en assurant 60% et les AMF 10%.

On estime également qu'ils consacrent le tiers du temps qu'ils passent à bord à l'entretien. Ce chiffre est très important quand on sait que les marins passent environ 5 600 heures par an à bord sur une année qui compte 8 760 heures. Ces chiffres sont à rapprocher de la durée théorique du travail en France, qui est de 1 833 heures.

*

* *

II - L'ENTRETIEN DE LA FLOTTE N'EST PAS EXEMPT DE FAIBLESSES

L'organisation de l'entretien de la flotte que votre délégation vient de décrire n'est cependant pas sans nuages. C'est qu'en effet, alors que les besoins ont été croissants dans la décennie passée et qu'ils vont croître à nouveau, les moyens financiers, eux, ont subi une érosion lente et continue depuis dix ans, même si cette dégradation a été stoppée depuis le budget pour 1992.

1. Des nécessités accrues

Les besoins en entretien suivent une courbe ascendante depuis les années soixante-dix pour trois raisons principales : la sophistication grandissante du matériel, l'activité plus grande des bâtiments et la nécessité de prolonger la durée de vie de certains navires.

La sophistication croissante des bâtiments implique un entretien plus important. Mais cette complexité croissante du matériel a eu aussi pour résultat d'accroître les systèmes automatiques et l'on a donc pu armer ces navires avec moins d'hommes. Il a par conséquent fallu reporter à terre une partie de l'entretien, partie d'autant plus importante qu'elle touche à ce qui est complexe. L'exemple des sous-marins nucléaires d'attaque, dont il sera question plus loin, est typique de cette démarche. Il en sera nécessairement de même pour le porte-avions nucléaire «Charles de Gaulle».

L'activité croissante des bâtiments est également un facteur d'augmentation de l'entretien. Il est clair que plus un moteur tourne, et plus souvent il doit être révisé. On estime qu'une augmentation du taux d'activité coûte quatre fois en entretien ce qu'elle coûte en carburant. Or la suractivité des bâtiments a souvent atteint 20% par rapport à la norme, notamment du fait des opérations outre-mer et de la baisse du nombre des bâtiments. Le cas du transport du chaland de débarquement «Foudre» est tout à fait significatif. Admis au service actif en 1990, son bilan cumulé d'activité jusqu'à présent est de 130%, pour un bilan d'entretien de 83% seulement ! Ceci a naturellement pour effet d'accélérer le vieillissement, et de rendre plus difficile le maintien de la disponibilité opérationnelle de toutes les installations du bord.

La troisième raison de l'augmentation du besoin en entretien, c'est la volonté d'allonger la durée de vie de certains navires. Maintenir en service des bâtiments au-delà de leur limite d'âge est en effet un moyen de ralentir la chute du tonnage et d'attendre la mise en service de constructions neuves. Le meilleur exemple est fourni par les porte-avions. Il était primitivement prévu de désarmer le «Clemenceau» en 1991 et le «Foch» en 1993. Il a été décidé de les prolonger jusqu'en 1998 et 2003 respectivement. Ceci n'a rien en soi d'extraordinaire, car plus un navire est grand, plus il est capable de durer longtemps. Les porte-avions américains durent 40 ans et la marine américaine compte encore dans ses rangs des navires de ligne entrés en service au cours de la seconde guerre mondiale.

Mais toute médaille a son revers. Plus un bâtiment est ancien, et plus il coûte en entretien, d'autant que l'usure du matériel devient insidieuse. On estime ainsi que la vétusté des porte-avions entraîne un coût supérieur de plus 50%, compte tenu de l'effet de tonnage.

Enfin, les besoins en entretien se trouvent accrus par les retards accumulés antérieurement par suite des insuffisances budgétaires.

2. Des moyens dégradés

Les moyens budgétaires consacrés à l'entretien de la flotte se sont lentement dégradés au cours de la décennie passée.

Si les nouvelles techniques d'entretien ont permis de substantielles économies, elles connaissent néanmoins des limites, ne serait-ce que parce que la réparation navale, bien plus que les constructions neuves, est consommatrice de main-d'oeuvre. Votre délégation rappelle que les dépenses d'entretien sont à hauteur de 70% des frais de personnel incompressibles.

La diminution de l'âge moyen de la flotte a été un important facteur d'économies, on l'a vu. Cependant, la baisse des crédits a été supérieure au gain de productivité et la demande s'est ainsi trouvée supérieure aux moyens. Plutôt que d'adapter les ressources aux besoins, il a été décidé, en 1983 d'abord puis en 1989, d'accroître les intervalles entre IPER, qui subissaient des décalages même en dehors de toute contrainte opérationnelle.

Ces intervalles entre IPER sont les suivants :

Allongement des intervalles entre IPER (1)

Type de bâtiments	Intervalle théorique avant 1983 (mois)	Intervalle théorique de 1983 à 1989 (mois)	Intervalle théorique de 1989 à 1991 (mois)	Nouvel intervalle adopté en juin 1991 (mois)
Portes-avions	12	17	24	26
Frégates type "Suffren"	12	17	24	26
Frégates type "Cassard"	-	17	24	26
Frégates type "Tourville"	12	17	24	26
Frégates type "Georges Leygues"	12	20	24	26
Avisos escorteurs	12	18	21	30
Avisos A 69	17	22	60	60
Transports de chalands de débarquement type "Orage"	12	20	22	26
S.N.A. Type "Rubis"	-	60	72	72
Sous-marin type "Daphné"	45	60		60
Pétroliers ravitailleurs	17	20	26	26

(1) Il s'agit bien d'intervalles théoriques, qui ne sont pas toujours respectés. L'insuffisance des ressources disponibles conduit chaque année à repousser dans la pratique un nombre variable, mais pas toujours important, d'IPER. Ceci amène parfois à immobiliser des bâtiments en attente d'IPER pendant quelques mois.

Le fait que des décalages aussi importants aient pu être adoptés sans que le nombre d'indisponibilités accidentelles croisse de manière significative, montre d'ailleurs la qualité des IPER réalisés par la DCN, même si la durée des IPER elle-même a été augmentée. Il convient cependant de remarquer que la diminution du temps consacré aux IPER a été pratiquement compensée par l'augmentation du nombre de jours de PEI, période pendant laquelle, rappelons-le, le bâtiment reste disponible avec un préavis de 72 heures.

Il n'en reste pas moins que les moyens restent inférieurs aux besoins, et ce d'autant plus que les crédits sont régulièrement amputés ou gelés en cours d'année, ce qui a pour conséquence de créer des à-coups fâcheux pour une bonne gestion. La charge de travail des arsenaux est ainsi limitée non par les besoins à satisfaire, mais par le budget.

Votre Commission est d'ailleurs sensible à cet état de choses puisque, depuis des années, son rapporteur pour avis sur le budget de la marine attire l'attention du Sénat sur les conséquences néfastes de l'insuffisance des crédits d'entretien. Votre délégation a souhaité rappeler ces commentaires, que l'on trouvera en annexe du présent rapport.

Face à cette situation, la marine doit faire des choix, parfois douloureux. Sachant qu'on ne peut faire que très peu d'impasses en ce qui concerne l'aéronautique navale et les sous-marins, pour des raisons de sécurité évidentes, l'essentiel des sacrifices est supporté par les navires de surface.

Votre délégation s'est fait expliquer la manière dont on procède pour effectuer ces choix.

Un exemple concret est fourni par l'IPER du porte-avions «Clemenceau» en 1989. Les besoins exprimés, c'est-à-dire les «opérations préconisées d'entretien» -anciennes opérations programmées d'entretien- se montaient à 700 000 heures. Or le total réalisé s'est finalement réduit à moins de 500 000 heures, soit 70% seulement des besoins.

Il est donc nécessaire de trouver des palliatifs.

- Une solution consiste à effectuer des prélèvements sur d'autres bâtiments. Cette manière de faire est excellente lorsqu'il s'agit de bâtiments désarmés, mais plus discutable dans le cas de la "cannibalisation" des bâtiments en IPER. C'est un procédé efficace, mais cher, car il faut tout de même réparer l'appareil défaillant, et la manipulation elle-même n'est pas gratuite. Le major général du port de Toulon évalue ces prélèvements à 3 ou 4 matériels par an pour les petits bâtiments et jusqu'à 25 pour les grands.

- On effectue également une maintenance allégée pour les navires ou les équipements qui n'ont plus qu'une espérance de vie assez brève. C'est une solution intéressante qui se révèle cependant extrêmement chère si on décide par la suite de prolonger le navire ou l'équipement en cause.

- Il est tentant également de réduire les stocks et les achats de rechanges, mais il est très difficile de rationaliser réellement les stocks de rechanges à cause de la longueur des programmes.

- La dernière solution, c'est de faire l'impasse sur certains travaux. C'est ce que l'on nomme les travaux différés. C'est un procédé largement utilisé, puisqu'on estime que 50% seulement des opérations préconisées d'entretien sont retenues. Les choix sont évidemment difficiles, ce qui explique qu'à part les organes de

sécurité, l'entretien ne soit principalement plus que curatif. Ceci pose deux problèmes. Le premier, c'est qu'il existe malheureusement des reports systématiques. Or, un appareil qui n'est pas entretenu pendant plusieurs années consécutives finit par être totalement irréparable, sauf à des coûts prohibitifs. D'une manière générale, tout ce qui n'est pas indispensable est différé. C'est ainsi que les travaux concernant les fonds des bateaux et l'habitabilité sont généralement sacrifiés au profit des senseurs et des armes.

La lente détérioration du rapport entre le nombre d'heures de mer et le nombre d'heures d'entretien oblige à se poser la question de savoir si l'on n'est pas allé trop loin. Certes, jusqu'à maintenant, on n'a pas constaté d'avarie qui soit liée directement à un défaut d'entretien. Mais il semble véritablement que l'on ait atteint un plancher, compte tenu de l'âge de notre flotte, et que les besoins croîtront dorénavant en même temps que l'ancienneté des bâtiments.

Ce sous-entretien est évidemment fortement ressenti par les équipages.

3 - Des équipages éprouvés

La part importante assumée dans l'entretien par l'équipage représente, on l'a vu, le tiers du temps passé à bord.

Les «bords» effectuent 30% de l'entretien programmé des bâtiments, auquel s'ajoute l'entretien courant. C'est dire que leur participation est déterminante.

En l'absence de statistiques, il est très difficile de savoir si l'on demande plus aux équipages aujourd'hui qu'hier en ce domaine. Il semble cependant que le temps consacré à l'entretien ait augmenté au fil du temps.

Cela explique que les équipages soient éprouvés, dans tous les sens du terme. Au sens d'expérimentés d'abord, car seule la parfaite connaissance d'un matériel permet d'utiliser au maximum ses capacités et de pouvoir effectuer loin des organismes de soutien des réparations urgentes. Votre délégation a pu constater, une fois de plus, la grande valeur des équipages. Au sens de fortes contraintes ensuite, car l'entretien s'effectue parfois au détriment de l'entraînement militaire et de la formation des personnels. Ce dernier point est important, car il influe sur le moral des équipages. Ceux-ci considèrent, à tort ou à raison, qu'ils supportent un accroissement régulier de leur charge d'entretien.

Cela est vrai dans la mesure où les équipages étant moins nombreux, l'entretien courant est réparti sur un nombre plus faible d'hommes. Et ce d'autant plus que les bâtiments navigant plus aujourd'hui qu'il y a quinze ans, le temps passé au port est plus court.

Enfin, à cause de la recherche d'économies, les bords éprouvent parfois des difficultés à se procurer des pièces de rechange, voire même de la peinture.

Les équipages sont d'autant plus sensibles à ces difficultés que ce sont généralement les travaux d'habitabilité qui sont sacrifiés, en particulier sur les bateaux anciens, au profit des armes, et que les conditions de vie à bord connaissent des contraintes plus fortes qu'à terre.

*

* *

III - LES SOUS-MARINS NUCLÉAIRES D'ATTAQUE

Au cours de sa visite à Toulon, votre délégation, après avoir été reçue par le capitaine de vaisseau Pierre Sabatié-Garat, commandant l'escadrille des sous-marins de la Méditerranée a visité la «Perle», le plus récent de nos six sous-marins nucléaires d'attaque (SNA), commandée par le capitaine de corvette François de Lastic.

1. Observations générales

L'escadrille des sous-marins de la Méditerranée, entité qui compte 1.500 hommes et comprend les six SNA de la marine -qui portent les noms de «Rubis», «Saphir» etc...- et deux sous-marins à propulsion diesel ainsi que l'école de navigation sous-marine et divers organismes à terre. Rappelons qu'en Atlantique, en plus des unités de la force océanique stratégique basées à Brest, la marine possède encore six sous-marins à propulsion diesel dits classiques, basés actuellement à Lorient. Tous les sous-marins classiques seront désarmés d'ici à 2005. A cette date, il ne restera plus comme sous-marins d'attaque que les six SNA de Toulon.

Les SNA français sont deux à trois fois plus petits que leurs homologues britanniques ou américains. Ils sont moins chers et l'on a pu les construire ainsi car nous possédons la technique des petites chaufferies nucléaires.

Bien que de taille modeste, nos SNA n'en restent pas moins des outils remarquables. Ils nous ont permis, en rentrant dans le "club fermé" des États qui détiennent ce type de bâtiments, d'acquérir un savoir faire et des connaissances techniques et opérationnelles qui participent à la sûreté des sous-marins de la force stratégique et renforcent la crédibilité de notre marine.

L'application de la propulsion nucléaire au sous-marin d'attaque a constitué pour celui-ci une véritable mutation en lui donnant ou en améliorant considérablement des qualités de furtivité, d'endurance, de mobilité et de puissance. Un SNA peut se déplacer indéfiniment en plongée à grande vitesse, 25 noeuds, alors qu'un sous-marin classique au bout de moins d'une heure de marche à 20 noeuds

est obligé de recharger ses batteries à l'aide de ses moteurs diesels en naviguant peu discrètement au "schnorchel".

L'adjonction d'équipement de transmission par satellite a valorisé encore le SNA en lui permettant de rester discrètement en liaison avec des autorités à terre pour agir isolément ou de coopérer plus aisément avec d'autres forces.

Le SNA est un instrument incomparable de rétorsion et de maîtrise de la mer. Il fait peser sur l'adversaire la menace de ses armes, torpilles ou missiles, sans se dévoiler, en couvrant de vastes zones ou en s'embusquant.

Il reste avec ses équipements d'écoute une arme efficace contre les sous-marins, dont il existe plus de trois cents exemplaires de par le monde.

Il est également un moyen de recueil de renseignements complémentaire du satellite. Il peut en permanence et longtemps observer, intercepter les manifestations de l'activité de l'adversaire sans que sa présence soit connue.

Une visite détaillée du sous-marin «Perle» est venue compléter l'exposé du commandant de l'escadrille.

Elle a pu constater la complexité et la haute technicité des installations et apprécier les conditions de vie des 70 hommes qui sont embarqués dans ce bâtiment de 70 mètres de long.

Les SNA français ont deux équipages qui permutent tous les trois mois. Cette organisation a été retenue pour optimiser l'emploi opérationnel de ces sous-marins peu nombreux mais très endurants. Ainsi leur activité moyenne est de 220 jours de mer par an, découpée en période de 11 semaines avec au maximum 45 jours de plongée continue.

2. L'entretien des SNA

L'entretien des sous-marins obéit aux mêmes principes que celui des bâtiment de surface, avec toutefois d'autres procédures.

C'est ainsi que les périodes d'entretien intermédiaires s'appellent IE (indisponibilité d'entretien). Ce changement d'appellation signifie que les sous-marins ne sont pas soumis à la règle de la disponibilité à 72 h au cours des IE.

Mais la différence essentielle, c'est bien évidemment qu'aucune impasse ne peut être faite dans le domaine de la sécurité, sécurité de la plongée pour tous les sous-marins et de surcroît sécurité nucléaire pour les SNA. Il en résulte une collaboration encore plus étroite entre la marine et la direction des constructions navales.

La DCN a non seulement la maîtrise des IPER, mais également celle des IE, aidée par les ateliers d'escadrille qui sont le pendant pour les sous-marins des AMF.

Ces IPER sont à la fois plus longues et plus espacées que pour les bâtiments de surface : 14 à 18 mois tous les 6 ans. C'est ainsi qu'un SNA dont la durée de vie est de 30 ans ne connaîtra que trois IPER de 750.000 heures, à comparer avec les 80.000 heures d'IPER du « Jean Bart » et les 70.000 heures d'IPER du « Commandant Drogou ».

Entre ces IPER, le sous-marin connaît 18 cycles de 17 semaines, chacun de ces cycles se composant de 13 semaines d'activités et de 4 semaines d'IE, pour chacune desquelles la DCN fournit 20.000 heures de travaux, ce qui est très différent des PEI des bâtiments de surface qui ne connaissent pas une programmation aussi rigide, mais dépendent notamment des besoins opérationnels.

Une des particularités de l'entretien des SNA est la mise en place par la DCN d'une chaîne d'IPER, constamment à l'oeuvre, ce qui augmente la productivité. Cela ne peut se faire que pour des bâtiments construits en un certain nombre d'exemplaires et ayant un rythme régulier d'activité, ce qui est malheureusement loin d'être le cas de nos différents types de navires.

Votre délégation a ainsi constaté la très importante différence de traitement entre les sous-marins et les bâtiments de surface en matière d'entretien. Autant la situation des derniers est préoccupante, autant celle des sous-marins n'appelle pas de remarque particulière. Il convient de souligner que l'entretien du futur porte-avion devra, ne serait-ce que pour la partie nucléaire, répondre aux mêmes exigences que celui des sous-marins nucléaires.

CONCLUSIONS

Votre délégation souhaite conclure ce rapport par quelques remarques plus générales.

Depuis quelques années, nous sommes entrés dans une période de diminution du volume des flottes militaires et la France n'échappe pas à ce processus.

Si notre pays entend cependant rester à la 4ème place dans le monde, il convient d'entretenir le capital qui est le nôtre et pour lequel la Nation a consenti des investissements importants. Dans ce contexte, le chapitre "entretien" est un chapitre clef, puisqu'il détermine la disponibilité et les capacités de notre flotte, voire même son volume physique.

Il s'agit d'un chapitre coûteux, 3 milliards de francs en 1992 auxquels il convient d'ajouter le coût de l'entretien par les équipages et par les ateliers militaires de la flotte. Malheureusement, alors que le coût de l'entretien croît comme celui des constructions neuves -c'est-à-dire plus vite que le PIBm- les crédits ont subi une baisse régulière depuis 10 ans, que n'a pas compensé la hausse de productivité.

Il y a là un danger pour l'avenir de notre marine :

- parce que le sous-entretien coûte toujours plus cher à terme, et ce d'autant plus que les bâtiments connaissent une activité toujours croissante ;

- parce que le sous-entretien provoque une usure prématurée du matériel, phénomène caché à l'heure actuelle par "la jeunesse" de notre flotte ;

C'est pourquoi la prise en compte de cette situation s'est traduite par un arrêt de la déflation des crédits budgétaires consacrés à l'entretien de la flotte dans le budget pour 1992. Ces crédits ont même été augmentés dans la loi de finances initiale pour 1993. Il convient de poursuivre cet effort.

Enfin, au sujet du personnel de la marine, votre délégation aimerait rappeler la formule qu'avait employée un préfet maritime de Brest lors d'une précédente visite de votre commission :

"Il est fantastique de compétence, de dévouement, de disponibilité". Il ne faudrait pas le décourager en ne lui donnant pas les moyens d'entretenir correctement le matériel coûteux qui lui est confié.

Concernant l'entretien de la flotte, le dernier point que voudrait aborder votre délégation est celui de l'avenir des constructions navales. Les comparaisons internationales ont montré que la maintenance chez certains de nos voisins coûtait environ 50 % plus cher qu'en France et il conviendra de se souvenir de cet important surcoût si l'on veut un jour transformer les structures de la direction des constructions navales en créant, par exemple, un organisme géré par les règles du droit privé, c'est-à-dire une évolution semblable à celle du GIAT.

En visitant l'avisos «Commandant Drogou», votre délégation a touché du doigt les problèmes «d'interopérabilité». Dans une force navale, les bâtiments échangent maintenant ordres et informations sur l'environnement tactique automatiquement à l'aide de moyens informatiques. Faute d'un nombre suffisant de grandes unités, les avisos sont utilisés pour des missions pour lesquelles ils n'avaient pas été conçus. En particulier, ils ne possèdent pas ces moyens d'échange de l'information tactique et se trouvent, de ce fait, très handicapés lorsqu'ils doivent coopérer avec d'autres unités, a fortiori lorsque celles-ci appartiennent à des marines alliées. Des équipements permettant de pallier en partie cette faiblesse existent, et leur installation sur les avisos est étudiée.

S'agissant des sous-marins d'attaque, votre délégation remarque que le nombre de sous-marins est passé de 21 en 1980 à 19 en 1984, 16 en 1990, 14 cette année, et descendra à 6 seulement en 2005 après la disparition des derniers sous-marins classiques. Or, un sous-marin n'a pas le don d'ubiquité. Certes, les capacités des sous-marins nucléaires sont infiniment plus grandes que celles des sous-marins classiques, mais ce chiffre de 6 pourra-t-il suffire à remplir toutes les missions qui leur sont confiées ? Comme les premiers SNA arriveront eux aussi à la limite d'âge peu après cette année 2005, il convient dès maintenant de leur prévoir des remplaçants.

*

* *

ANNEXE

Relevé des commentaires du rapporteur pour avis de la commission des Affaires étrangères, de la défense et des forces armées du Sénat, M. Max Lejeune, sur les crédits de la Marine concernant l'entretien de la flotte

«En ce qui concerne le premier point (*le vieillissement de certains types de bâtiments*) la durée de vie d'un bâtiment étant de 25 à 30 ans suivant le type, il faut un flux de renouvellement de 10 à 12 000 tonnes par an pour disposer d'un tonnage total de l'ordre de 300 000 tonnes. Or, de 1965 à 1976, pour les raisons exposées dans les rapports des années précédentes, ce rythme n'a pas été atteint. En 1973, par exemple, on arrivait déjà à un «déficit de constructions neuves» de près de 40 000 tonnes. Il en résulte que 64 % des bâtiments «classiques» de la Marine ont plus de 15 ans d'âge. Ce vieillissement coûte cher à la Marine, d'une part, à cause de l'entretien accru, mais aussi parce que les bâtiments anciens consomment plus et nécessitent des équipages plus nombreux.» (budget 1983 ; n° 98, t.8, p. 20, 1982-1983)

*

* *

«En ce qui concerne l'entretien de la flotte de surface, il paraît très difficile d'accentuer les mesures d'austérité prises en 1983 (allongement de l'ordre de 25 % des intervalles entre indisponibilités -réduction de 12 % des dépenses consacrées aux bâtiments auxiliaires et aux services à terre). Les économies sont par ailleurs très difficiles à réaliser parce que les dépenses de ce chapitre sont à hauteur de 70 % des frais de personnel incompressibles (charges salariales des arsenaux). Il en résulte qu'il ne faut pas exclure le désarmement anticipé de certains bâtiments anciens au cours de l'année 1984 ainsi que des retards dans les refontes.» (budget 1984 ; n° 65, t.8, p.7 ; Sénat 1983-1984).

*

* *

« Mais la perte du pouvoir d'achat la plus préoccupante du titre III, reste, comme l'année dernière, celle de l'entretien général de la flotte, perte qui avoisinera, en 1985, les 8 %.

« Cette baisse du pouvoir d'achat entraîne une réduction des programmes d'entretien, que nous avons déjà soulignée en 1984, mais également une rigidité accrue, par souci de rentabilité, du calendrier des périodes d'entretien en arsenal, rigidité difficilement conciliable avec la souplesse d'emploi des forces ; elle conduit enfin à la condamnation prématurée de bâtiments anciens non remplacés (escorteurs d'escadre A.S.M. et avisos-escorteurs). Les économies restent, d'ailleurs, bien difficiles à réaliser sur un chapitre dont les ressources sont affectées, pour plus de 60 %, aux charges salariales des arsenaux. » (budget 1985 ; n° 72, t.8, p. 90 ; Sénat 1984-1985).

*

* *

« Malgré la sensible augmentation de la dotation du chapitre « entretien », votre rapporteur ne peut qu'exprimer, une fois encore, sa préoccupation sur la situation critique de l'entretien général de notre flotte. Les dépenses d'entretien sont strictement liées aux dépenses d'activités, puisqu'une augmentation du taux d'activité coûte quatre fois en entretien ce qu'elle coûte en carburants. Il serait particulièrement inquiétant que pour trouver l'équilibre de ce chapitre, on en soit réduit à rechercher une baisse d'activités, au moment même où le nombre des missions incombant à notre marine tend à s'accroître. Très dépendant de l'activité, le chapitre « entretien » l'est aussi du chapitre des constructions neuves. Lorsque les constructions neuves, en effet, ne permettent pas un renouvellement homogène des différentes composantes de notre flotte, il devient impérieux, par un entretien de plus en plus lourd, de retarder la condamnation de certaines unités. Or, pour ne citer que l'exemple de notre présence outre-mer, la marine va probablement se trouver dans l'obligation de supprimer le dernier carénage de deux avisos-escorteurs actuellement en campagne et de prononcer leur condamnation aussitôt leur première avarie majeure. Le chapitre « entretien » est un chapitre-clé, votre rapporteur ne le soulignera jamais assez, qui non seulement détermine le volume physique de notre flotte, mais également sa disponibilité, sa souplesse d'emploi ainsi que sa capacité à intervenir d'une manière sûre dans des missions de longue durée. » (budget 1986 ; n° 99, t.8, p.9-10, Sénat 1985-1986).

*

* *

« - Entretien programmé de la flotte (E.P.M.)

« Bien saisir l'importance de ce chapitre, vital pour la conservation du capital que constitue notre flotte, nécessite de rappeler que le total des dépenses d'entretien d'un bâtiment, sur les 30 ans de son service actif, si l'on y inclut une refonte à mi-vie, est du même ordre de grandeur que celui de sa construction.

« La progression de ce chapitre est de 7,4 % en 1987, ce qui permettra d'en ramener le déficit de 600 à 360 MF. Pour combler le reste, la solution est, comme d'habitude, d'une part dans la réduction des travaux d'entretien et de modernisation et d'autre part dans le glissement des programmes d'entretien, solution grave de conséquences, quand on sait qu'elle porte sur une flotte vieillissante. » (budget 1987 ; n° 70, t.8. p.6 ; Sénat 1986-1987).

*

* *

« - L'entretien programmé de la flotte et de l'aéronavale (chap. 34-34). L'insuffisance de la dotation de ce chapitre qui progresse de 1 % en 1988, est estimé à plus de 400 millions de francs. Mal chronique dont, tous les ans, votre rapporteur estime nécessaire de rappeler la gravité, surtout lorsque cet entretien porte sur une flotte dont tout le monde sait maintenant qu'elle vieillit.

« Des informations plus ou moins tendancieuses ont circulé, à ce propos, sur l'indisponibilité périodique que vient de subir le porte-avions « Clemenceau » à son arrivée dans l'océan Indien, informations de nature à relancer une polémique bien connue, mais qui traduit une profonde ignorance des contraintes générales attachées à l'entretien. Une indisponibilité de cette nature s'inscrit normalement dans une activité opérationnelle du fait que le bâtiment est sur zone opérationnelle et que la période d'indisponibilité peut être soit retardée, soit interrompue à tout moment. Pour une unité de plus de vingt-cinq ans d'âge, il est prudent de mener cet entretien avec le maximum de rigueur. Rappelons que l'entretien programmé obéit à des lois très générales, mais la distinction que l'on peut faire, notamment pour les aéronefs, entre unités en ligne ou en parc, qui sous-tend cette notion d'entretien, est difficilement transposable à un groupe de deux porte-avions dont l'un se trouve en refonte à mi-existence. Un moteur d'automobile, pour nous en tenir à une comparaison plus familière, est généralement condamné après 2 000 heures de fonctionnement effectif. Or, 2 000 heures de

fonctionnement, c'est ce que l'on demande en moyenne, par an, à un bâtiment de combat. Pour un «Clemenceau», à vingt-cinq ans d'âge, il faut compter 50 000 heures de fonctionnement depuis sa mise en service ou bien, si l'on préfère, 900 000 milles ou quarante-cinq fois le tour de la terre. Ce taux exceptionnel d'emploi -dans des conditions que l'on s'accordera à considérer comme beaucoup plus sévères, surtout pour un bâtiment de combat, que celles offertes par un réseau routier- exige, bien entendu, une particulière vigilance dans l'exécution du programme d'entretien.» (budget 1988 ; n° 96, t.8, p.7 ; Sénat, 1987-1988).

*

* *

«Avec un montant de 13 017 millions de francs, les crédits de paiement du titre III pour 1989 décroissent de - 1,67 %. Cette diminution touche les conditions de vie, d'entraînement et d'instruction des personnels mais aussi l'entretien des bâtiments de la flotte et l'aéronavale dont, en dehors des réparations courantes, particulièrement pour les éléments les plus modernes d'entre eux, le coût des indisponibilités d'entretien et de réparations (I.P.E.R.) croît comme celui des constructions neuves.

«Les dépenses d'entretien programmé de la flotte et de l'aéronavale sont incompressibles ; elles conditionnent la disponibilité opérationnelle totale des unités et des avions. Elles peuvent augmenter ainsi que certaines dépenses intéressant le personnel (rémunération et charges sociales) à l'occasion d'opérations extérieures comme ce fut le cas en 1988. En conséquence votre Rapporteur a l'honneur d'attirer tout spécialement votre attention sur cette situation, qui, plus encore qu'en 1988, devrait justifier un rééquilibrage à l'occasion du prochain collectif budgétaire. (...)

«- La catégorie «entretien programmé de la flotte et de l'aéronavale» (chap. 34-34) reçoit une dotation en diminution de - 13,1 % par rapport à 1988. Je vous ai exposé les conséquences très néfastes de cette situation en vous présentant le présent titre. Cette situation ne peut à l'évidence perdurer sous peine d'affecter la valeur opérationnelle de la flotte et de l'aéronavale.» (budget 1989 ; n° 91, t.8, p. 11 ; Sénat 1988-1989).

*

* *

«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'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 surcroît de charges pour les personnels dont les durées de travail sont souvent à la limite de l'acceptable.» (budget 1990 ; n° 62, t.8, p. 10-11 ; Sénat 1989-1990).

*

* *

«Le montant total des crédits prévus pour l'entretien de la flotte au titre III et au titre V, soit 3 147 millions de francs (2 082 millions au chapitre 34-34, articles 10, 20 et 30 et 1 065 millions au chapitre 53-71, article 18), est en augmentation de 2,5 % par rapport à 1990. Cette progression est inférieure à celle des prix de l'entretien qui croissent plus vite que l'inflation. Elle ne suffit pas à maintenir le pouvoir d'achat de la dotation budgétaire.

«Votre Rapporteur, cette année encore, souligne l'insuffisance chronique de ces crédits qui entraîne un étalement dans le temps des programmes d'entretien et une limitation des

travaux aux seuls besoins vitaux, au détriment de l'entretien courant et de l'habitabilité des bâtiments.

« Cette situation est mal comprise par les équipages qui, malgré un surcroît de travail, voient les matériels dont ils ont la charge vieillir prématurément, et leurs conditions de vie à bord se dégrader et devenir très difficiles surtout en pays chaud. A cet égard l'état du « Clemenceau » dont la presse s'est dernièrement fait l'écho, souvent de façon erronée, en est un exemple. » (budget 1991 ; n° 88, t.8, p.11 ; Sénat 1990-1991).

*

* *

« Les crédits prévus pour l'entretien de la flotte, figurent au titre III : 2 217 millions de francs aux chapitres 34-32 articles 30 et 34-34, articles 10, 20 et 30 mais aussi au titre V : 1 168 millions de francs au chapitre 53-71 article 18, soit un montant total de 3 385 millions de francs, en hausse de 3,1 % par rapport à 1991. Toutefois, la croissance des prix de l'entretien étant supérieure à celle de l'indice des prix du PIBm, cette progression des crédits n'est pas suffisante pour maintenir le pouvoir d'achat de la dotation budgétaire.

« En revanche, les besoins financiers liés à l'entretien de la flotte augmentent du fait :

- «- du remplacement des bâtiments anciens par des unités plus sophistiquées comme les sous-marins d'attaque à propulsion nucléaire ;
- «- de la plus grande complexité des matériels et particulièrement des systèmes d'armes des bâtiments récents ;
- «- des retards accumulés par suite des insuffisances budgétaires antérieures notamment pour ce qui concerne l'achat de rechanges.

« Cette année, à nouveau, il faudra réduire ou reporter, voire annuler, un nombre important d'opérations d'entretien programmé.

« Une fois encore votre Rapporteur relève cette insuffisance chronique de ressources qui, lorsqu'elle ne permet pas un entretien suffisant des bâtiments, a pour effet d'accélérer leur vieillissement et de rendre plus difficile le maintien de la disponibilité opérationnelle de toutes leurs installations. » (budget 1992 ; n° 95, t.8, p.11 ; Sénat 1991-1992).

*

* *

• Les crédits prévus pour l'entretien de la flotte figurent au titre III : 1 775 millions de francs au chapitre 34-C5, articles 30 et 34-20, articles 31, 32 et 33 et au titre V : 1 750 millions de francs au chapitre 53-80 article 67, soit un montant total de 3 525 millions de francs, en hausse de 4,1 % par rapport à 1992.

• Un effort important a été fait pour mieux doter l'ensemble de ces chapitres. Toutefois, leur gestion demeurera tendue étant donné l'augmentation des besoins financiers liés à la mise en service de nouvelles unités dont les équipements complexes ont des coûts d'entretien élevés. » (budget 1993 ; n° 59, t.8, p. 12-13 ; Sénat 1992-1993).

*

* *