

SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1988 - 1989

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 juin 1989

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 IIIème région maritime, à Toulon,

Par MM. Michel d'AILLIÈRES, Jean-Pierre BAYLE,
Guy CABANEL, Jean-Paul CHAMBRIARD, André JARROT,
Christian de LA MALÈNE et Paul ROBERT

Sénateurs.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean Lecanuet, *président* ; Yvon Bourges, Pierre Matraja, Michel d'Aillières, Emile Didier, *vice-présidents* ; Jean Garcia, Jacques Genton, Michel Alloncle, Guy Cabanel, *secrétaires* ; MM. Paul Alduy, Jean-Pierre Bayle, Jean-Luc Bécart, André Bettencourt, André Boyer, Louis Brives, Michel Caldaguès, Jean Chamant, Jean-Paul Chambriard, Jacques Chaumont, Michel Chauty, Yvon Collin, Charles-Henri de Cossé-Brissac, Michel Crucis, André Delelis, Claude Estier, Louis de la Forest, Gérard Gaud, Philippe de Gaulle, Jacques Golliet, Mme Nicole de Hauteclocque, MM. Marcel Henry, André Jarrot, Louis Jung, Paul Kauss, Christian de La Malène, Bastien Leccia, Edouard Le Jeune, Max Lejeune, Louis Longequeue, Philippe Madrelle, Daniel Millaud, Claude Mont, Michel Moreigne, Jean Natali, Charles Ornano, Paul d'Ornano, Michel Poniatowski, Robert Pontillon, Roger Poudonson, Paul Robert, Xavier de Villepin, Albert Voilquin.

Défense. - Bâtiments de combat - Groupe aérien embarqué - Marine nationale - Méditerranée - Portes-avions - Sous-marins nucléaires d'attaque - Rapports d'information.

SOMMAIRE



	Pages
INTRODUCTION	3
I. - Le théâtre méditerranéen	4
II - La frégate anti-aérienne "Cassard"	10
III - Le sous-marin nucléaire d'attaque "Emeraude"	12
IV - Le porte-avions "Foch"	17
CONCLUSIONS DE LA DÉLÉGATION	22

1/2



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 organise chaque année des visites dans les armées.

L'importance cruciale de la Méditerranée, zone de communication et de tensions, l'a incitée à envoyer une délégation dans la III^e région maritime. Cette délégation, présidée par M. Michel d'Aillières, vice-président de la commission, était en outre composée de MM. Jean-Pierre Bayle, Guy Cabanel, Jean-Paul Chambriard, André Jarrot, Christian de La Malène et Paul Robert.

Avant de présenter un rapide compte-rendu de cette visite et des observations qu'elle a suscitées, votre délégation aimerait ici remercier publiquement le vice-amiral d'escadre Alain Duthoit, le contre-amiral Michel Debray, les capitaines de vaisseau Etienne Bied-Charreton, Jean-Pierre Laroche et Philippe Roy, et le capitaine de frégate Bertrand Massonneau, 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 d'une mission qui l'a conduite successivement à Toulon et sur le porte-avions Foch au large des côtes françaises.

I - LE THÉÂTRE MÉDITERRANÉEN

Ayant quitté le Sénat le lundi 24 avril 1989 vers 8 heures, votre délégation s'est rendue à la base de l'aéronautique navale (BAN) de Dugny, où un avion de la marine l'a conduite jusqu'à la BAN de Hyères. Elle s'est ensuite rendue à la résidence du préfet maritime à Toulon, où elle a été reçue par le vice-amiral d'escadre Alain Duthoit, préfet maritime de la IIIème région maritime et commandant en chef pour la Méditerranée (CECMED), depuis mars 1987, entouré de son état-major et des responsables de la Marine à Toulon.

Ce début de journée fut consacré à l'étude du théâtre méditerranéen. Avant d'aborder ce sujet, rappelons quelques éléments-clefs qui expliquent pourquoi la France entretient la 4ème marine du monde.

a) Intérêts français dans le monde et missions de la Marine

L'originalité de la Marine réside dans le fait que sa zone d'action possède un statut juridique particulier : la liberté de la haute mer.

Alors que l'importance de la mer comme voie de communication ne fait que croître, l'histoire récente montre son utilisation de plus en plus fréquente comme espace libre d'où l'on peut faire peser une menace contre la terre.

Cette évolution qui s'affirme depuis la Seconde guerre mondiale s'explique par des révolutions technologiques :

- la capacité de projection de la mer vers la terre s'est considérablement accrue en distance et en force par le progrès des missiles et de l'aviation embarquée.

- il est désormais possible de dissimuler complètement sous la surface de la mer une plate-forme lance missiles : c'est le sous-marin à propulsion nucléaire.

Les marines occupent désormais une place majeure dans les systèmes de défense des grandes nations.

Première dans la dissuasion

Ces deux révolutions ont conduit à confier à la marine les quatre cinquièmes des têtes nucléaires stratégiques de la France : mission assurée par la Force océanique stratégique (FOST) composée de 6 sous-marins nucléaires lanceurs d'engins (SNLE) dont trois au moins sont en permanence à la mer.

On peut désormais affirmer que la défense de la France ne s'exerce plus pour l'essentiel depuis son sol : la dissuasion nucléaire, assurée pour l'essentiel par la composante maritime, répond à la menace sur notre frontière métropolitaine.

Grâce à la dissuasion nucléaire, l'espace européen est marqué par la stabilité ; mais hors d'Europe, le monde est en pleine évolution.

Indispensable pour la défense des intérêts dans le monde

La France est ouverte à l'Ouest et au Sud sur un monde en mutation, caractérisé par l'émergence d'une centaine de nations ayant accédé à l'indépendance depuis 1945, et dont certaines, au nom de liens historiques, culturels et économiques, placent en elle leur confiance.

Economiquement, la France métropolitaine est en situation de dépendance :

- importations de matières premières qui, pour certaines, nous arrivent en quasi totalité de l'étranger,

- dépendance vis à vis de la mer car les échanges, vitaux pour notre économie, se font dans une large mesure par voie de mer. Le

transport maritime représente, en volume, 60 % de nos importations.

Ses implantations outre-mer, départements ou territoires, font de la France un Etat riverain de chacun des grands océans ; elles lui donnent de plus autorité sur de nombreuses zones économiques maritimes qui représentent au total 11 millions de km², et la situent au troisième rang dans le monde.

Nous avons enfin, hors du territoire métropolitain, des intérêts stratégiques.

- L'Atlantique Nord, point de convergence de nos approvisionnements et lieu de passage historique des convois lors des deux dernières guerres, a trouvé une nouvelle importance avec les SNLE.

- La Méditerranée, autre point de convergence de nos approvisionnements, est la zone de contact avec l'Afrique du Nord et le monde oriental.

- Plus au large, le Centre d'expérimentation du Pacifique demeure l'un des éléments clé du maintien à niveau de la valeur de notre force de dissuasion. La base de lancement de Kourou, dans les Caraïbes, offre des possibilités uniques pour notre accès et celui de l'Europe à l'espace. L'Océan Indien est essentiel pour notre ravitaillement en pétrole.

Pour signifier aux éventuels agresseurs l'importance que l'Etat accorde à ses intérêts dans le monde, des bâtiments de surface en nombre suffisant, prépositionnés à proximité de ces intérêts, constituent un outil original et efficace, mobile et modulable à missions variées, utile dès le temps de paix ou de crise.

*

* *

b) Le bassin méditerranéen

Au cours d'un brillant exposé, l'amiral Duthoit a défini par quatre adjectifs le théâtre maritime qu'il commande : maritime, étroit, encombré, agité.

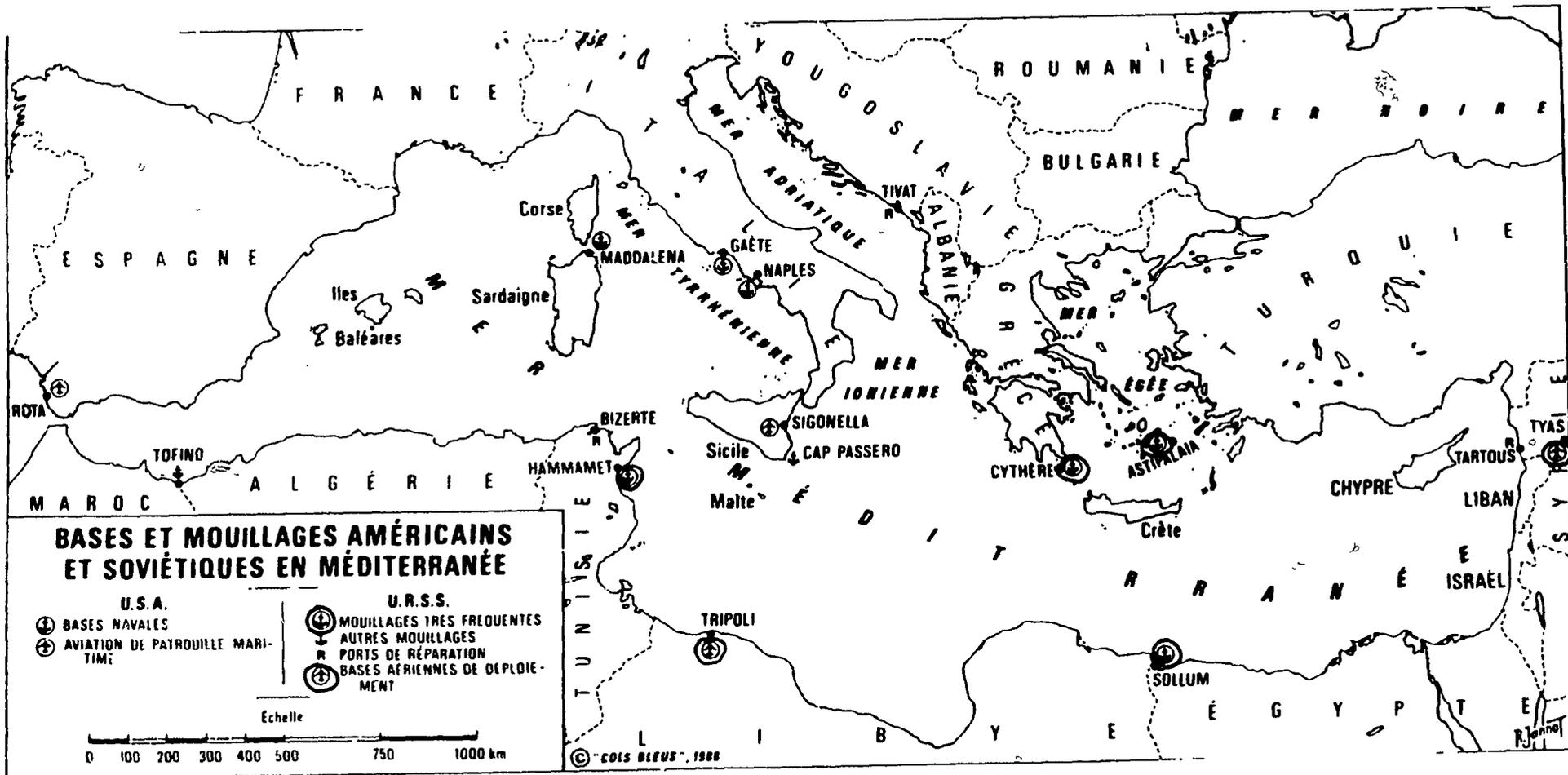
Maritime : au confluent de deux océans et au carrefour de trois continents, la Méditerranée est la voie de passage d'une grande partie du commerce mondial : un sixième du trafic mondial représentant notamment un tiers du pétrole mondial (dont les deux cinquièmes du pétrole français !) emprunte cette voie maritime que sillonnent environ 600 navires marchands chaque jour.

Etroit : la Méditerranée est de dimensions modestes, même si elle est la plus grande "mer" du globe : 2 000 (1) milles marins de longueur sur 400 de largeur au maximum. Elle est fermée par trois verrous : Gibraltar, Suez et les détroits turcs (Bosphore et Dardanelles) et un quatrième la cloisonne en son milieu : le canal de Sicile et le détroit de Messine.

Encombré : en plus du trafic marchand (et du réseau très dense de voies aériennes qui le survole), le théâtre méditerranéen a une densité de navires de guerre unique au monde, et un navire ne peut, par exemple, transiter de Toulon au Liban sans être vu ou repéré.

Agité : à la fois cause et résultat, l'agitation du théâtre méditerranéen est dû au contact de trois continents : l'Europe, l'Afrique et l'Asie, mais aussi au contact de plusieurs mondes : occidental, soviétique, oriental et musulman. C'est dire qu'à la classique confrontation Est-Ouest on superpose la stratégie Nord-Sud.

(1) s'agissant d'un théâtre maritime, il est nécessaire de changer d'échelle et de parler en mille marin, qui équivaut à 1 852 m.



C'est parce que cette mer a tant d'importance pour la France que des moyens navals importants y sont basés, notamment les porte-avions depuis 1975 et les sous-marins nucléaires d'attaque. En fonction des besoins, ces forces peuvent évidemment être déployées (voire employées) en tout autre lieu où leur présence est nécessaire, comme l'ont montré depuis plusieurs années les déploiements de forces en océan Indien et tout particulièrement l'opération Prométhée qui a vu la présence constante du porte-avions "Clemenceau" dans les approches du golfe Persique pendant près de 14 mois, de fin juillet 1987 à la mi-septembre 1988, entouré d'une vingtaine de bâtiments de combat.

En conclusion de son exposé, l'amiral Duthoit a insisté sur deux points :

- la coopération avec nos alliés, qui s'effectue à deux niveaux, au sein de l'Alliance atlantique d'abord et par accords bilatéraux avec les pays riverains alliés et les Etats-Unis, ensuite. Ces derniers accords ont une importance cruciale, car ils permettent seuls de faire face à des problèmes qui sortent du strict cadre de l'Alliance, laquelle ne concerne que les relations Est-Ouest.

- les moyens mis à sa disposition : si les moyens dont il dispose permettent de remplir les missions assignées par le gouvernement, le problème majeur, comme sur les autres théâtres, est celui de l'entretien de la flotte. Comme le rappellent chaque année les rapporteurs des budgets militaires, les crédits consacrés à l'entretien programmé de la flotte ont tendance à baisser depuis plusieurs années en francs constants. Ce phénomène, déjà en soi préjudiciable au maintien de la valeur opérationnelle de la Marine, est amplifié par les missions de longue durée de certains bâtiments. C'est ainsi qu'après 14 mois de présence en océan Indien, le "Clemenceau" a besoin d'un certain nombre de réparations et l'on sait qu'il manquera 110 000 heures pour réaliser complètement les travaux nécessités notamment par une usure plus grande et plus rapide occasionnée par son long séjour opérationnel outre-mer. Ceci est d'autant plus grave que la durée de vie du "Clemenceau" devra être prolongée jusqu'à l'entrée en service du porte-avions nucléaire "Charles de Gaulle", lequel ne devrait pas intervenir avant 1996/1997.

II - LA FREGATE ANTI-AÉRIENNE "CASSARD"

Après ces entretiens généraux sur le théâtre méditerranéen, votre délégation s'est rendue dans l'arsenal lui-même et a commencé sa visite par le plus récent de nos grands bâtiments, la frégate anti-aérienne "Cassard". Elle y a été accueillie par son commandant, le capitaine de vaisseau Jean-Pierre Laroche qui lui a présenté son bâtiment avant de le lui faire visiter.

Envisagées dès 1972 dans le cadre du plan Bleu, les fré gates anti-aériennes (alors corvettes C70, elles ont été rebaptisées fré gates en juin 1988) ont pour mission principale de mener la lutte anti-aérienne sur zone au profit d'une force aéronavale comprenant un petit nombre de bâtiments, dont un porte-aéronefs et éventuellement des bâtiments de commerce.

Les menaces aériennes prises en compte couvrent les aéronefs et les missiles anti-navire lancés de haute ou de très basse altitude ainsi que les attaques conduites avec "mesures d'accompagnement" (aéronefs-brouilleurs, autodirecteurs protégés, etc). Outre leur mission principale de défense aérienne, les fré gates anti-aériennes sont également capables d'action anti-navire à moyenne portée, anti-sous-marine à courte portée et, bien entendu, des traditionnelles missions de présence et de service public confiées aux bâtiments de combat.

Ce bâtiment de 139 mètres de long et de 4 300 tonnes à pleine charge est le plus moderne de la marine nationale. Il est entré en service en juillet 1988. Nous ne détaillerons évidemment pas les caractéristiques de ce navire. Disons simplement que ces fré gates ont pour armement principal un système de missile anti-aérien à moyenne portée "Tartar" américain (40 missiles) provenant des escorteurs lance-missiles "Bouvet" et "Kersaint" qu'elles remplacent, mais le système initial a été optimisé ce qui a permis de doubler la capacité des anciens escorteurs. Les fré gates anti-aériennes sont également armées de huit missiles Exocet MM40, d'un canon de 100 mm à cadence de tir accélérée (78 coups à la minute), de deux

systemes SATCP Sadral et de deux systemes de lancement de torpilles anti-sous-marins.

Rappelons que le programme SATCP (sol-air à très courte portée) est un programme inter-armées consistant en un missile léger, le Mistral, portant à 3 km. Le Sadral (système d'autodéfense rapprochée anti-aérienne léger) est un affût portant six munitions Mistral.

Enfin, elles embarquent un hélicoptère Lynx WG 13 pour la lutte anti-sous-marine.

Le "Cassard" est un bâtiment prototype à bien des égards :

- dans sa construction : les superstructures sont inclinées pour diminuer la signature électro-magnétique, l'aluminium a été largement employé dans les parties hautes pour alléger le navire, le bâtiment est prévu pour rester si besoin est en surpression, selon le concept de "citadelle permanente" ce qui permet une protection NBC de tous les instants ;

- dans sa propulsion : il est mu par quatre Diesel SEMT-Pielstick à bas taux de compression et à double suralimentation, conçus par l'ECAN d'Indret et réalisés par Alsthom à St Nazaire. C'est la première fois qu'un bâtiment de guerre de plus de 4 000 tonnes est entièrement équipé de moteur Diesel et il a atteint plus de 30 noeuds aux essais, avec une consommation deux fois moins élevées que les autres frégates C70 ;

- en matière d'équipements électroniques : conduite de tir multi-senseurs, nouvelle génération de SENT (1), système de veille infra-rouge Vampir (il s'agit du premier équipement de ce type au monde), lance-leurres Sagaie, le tout groupé au sein d'un système de combat intégrant la totalité des équipements de détection, d'information et de mise en oeuvre des systèmes d'armes.

(1) Système d'exploitation navale de l'information tactique. Le Sinit 6 du Cassard assure notamment la mise en oeuvre automatique de l'auto-défense anti-aérienne (guerre électronique et armes) ce qui permet des temps de réaction très courts.

Enfin, votre délégation a noté que le "Cassard" était armé par 240 hommes, soit 20 officiers, 140 officiers-mariniers et 80 quartiers-maitres et matelots, la moitié de ces derniers étant des appelés.

En matière de défense aérienne, la Marine a toujours estimé qu'elle avait besoin d'un minimum de six unités anti-aériennes. Pour remplacer les escorteurs anti-aériens, les budgets militaires avaient prévu leur remplacement par quatre frégates anti-aériennes, qui ont été commandées en 1979. Sur ces quatre commandes, les deux dernières ont dû être annulées, pour des raisons techniques -du fait de l'interruption de la production du système d'armes américain Tartar qui devait les équiper- mais aussi budgétaires ...

Le développement d'un système anti-aérien nouveau conditionne donc en partie la reprise de ce programme.

Pour l'heure, donc, seule la seconde frégate anti-aérienne, le "Jean Bart", est en achèvement et devrait entrer en service en 1991.

*

* *

III - LE SOUS-MARIN NUCLEAIRE D'ATTAQUE "EMERAUDE"

Après la visite du "Cassard", votre délégation s'est rendue à la base sous-marine, où elle a été reçue par le capitaine de vaisseau Philippe Roy, commandant l'escadrille des sous-marins de la Méditerranée (COMESOU MED) et son état-major.

Elle a d'abord entendu un exposé sur l'arme sous-marine. Les océans et tout particulièrement leurs profondeurs sont difficiles d'accès. Les masses d'eau sous-marines freinent toute pénétration, tant pour les ondes que pour les mobiles ; elles sont obscures et l'action y est secrète.

Frein aux ondes électromagnétiques qui s'y amortissent très rapidement, ainsi la lumière n'y pénètre que très peu. Frein aussi, mais à un moindre degré, d'une onde sonore, moyen unique de détection lointaine, qui mettra 30 secondes pour accomplir le trajet aller et retour sur un but distant de 20 kilomètres. La nature physique du milieu océanique ne facilite donc pas la mise en oeuvre des moyens de détection sous-marine. Les performances attendues sont de plus tributaires de facteurs aussi divers que la salinité de l'eau, la profondeur et la répartition des différentes couches bathythermiques, la richesse biologique et halieutique.

Ainsi les profondeurs océaniques, "monde du silence" et de l'obscurité, sont le milieu privilégié pour dissimuler les SNLE bien sûr, mais également les SNA.

Ces derniers, que les anglo-saxons surnomment les "killer" (les tueurs), ont pour mission :

- en temps de paix, le recueil des renseignements, la présence discrète dans les zones où l'emploi de bâtiments de surface ou d'aéronefs nationaux n'est pas souhaitable, ainsi que la formation et l'entraînement des équipages des SNLE ;

- en temps de crise, le soutien de la FOST, les actions offensives ou de rétorsion, la présence dissuasive sur zone et la participation à la défense de nos approches maritimes.

L'apparition des SNA 72, issus du Plan Bleu, type "Rubis" a marqué une évolution considérable pour la composante sous-marine française, puisqu'on est ainsi passé de l'ère du submersible à celle du sous-marin. La propulsion nucléaire autorise en effet de

longs transits en plongée à grande vitesse sans limitation liée au combustible ou à l'état de la mer et sous la seule réserve de la capacité de résistance de l'équipage. Cette rapidité et cette autonomie leur permettent d'assurer dans leur zone de patrouille une présence prolongée sans soutien extérieur. Ils peuvent ainsi contrôler un théâtre océanique très étendu et sont un outil essentiel en cas de crise.

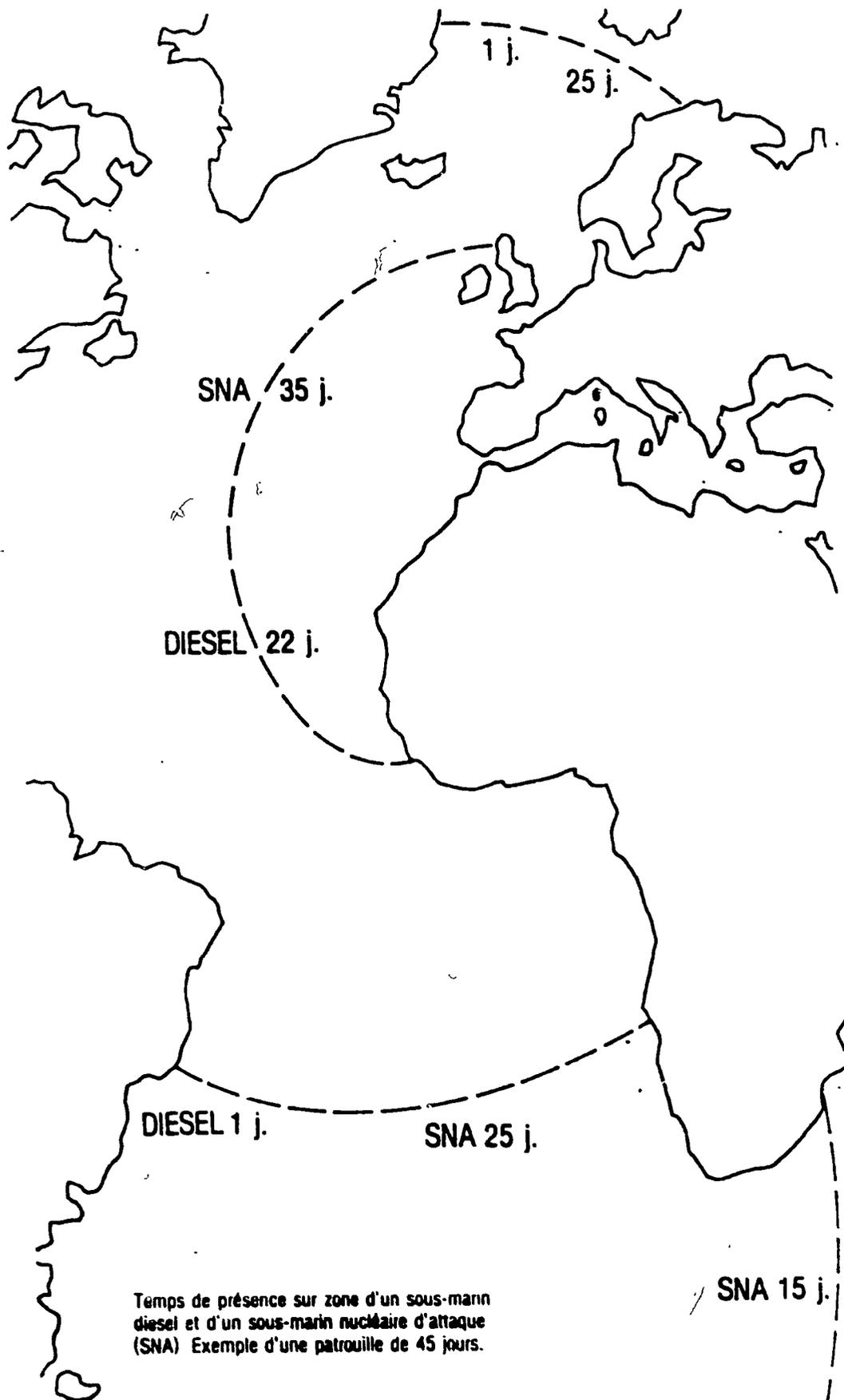
Les SNA ont en outre une caractéristique essentielle et nouvelle : ils peuvent rester constamment en plongée et sont donc difficilement détectables par les avions et les forces de surface.

Un système d'armes comprenant des torpilles et des missiles "à changement de milieu" Exocet "SM 39" leur donnent la capacité d'attaquer des sous-marins et des forces de surface adverses avec une probabilité de réussite très élevée. Comme cela a déjà été rappelé, s'ils sont basés à Toulon, rien n'interdit de déployer les SNA ailleurs qu'en Méditerranée. A titre d'exemple, citons le "Rubis" qui gagna Nouméa en plongée au printemps 1985.

C'est ainsi que le commandant de sous-marins nucléaires d'attaque a pu résumer leurs caractéristiques principales :

- discrétion
- capacité de destruction
- endurance
- mobilité
- acquisition de l'information

qui font que le SNA est devenu un des "capital-ship" de la guerre navale actuelle, à l'égal des porte-avions. Mais bien sûr les SNA ne sauraient remplacer les porte-avions car leurs missions respectives sont totalement différentes. C'est la raison pour laquelle, justement, la France se doit de posséder les deux.



Votre délégation s'est ensuite rendue à bord de l'"Emeraude", où elle a été reçue par le capitaine de frégate Bertrand Massonneau et son équipage, afin de visiter le dernier né des SNA français puisqu'il n'est entré en service qu'en septembre 1988.

Les quatre sous-marins nucléaires d'attaque du type "Rubis", aujourd'hui tous en service, sont les plus petits SNA du monde, avec 72 m de long et 2 670 tonnes de déplacement en plongée. Cette prouesse technique qui résulte de la petite taille du réacteur à eau pressurisée (PWR, c'est-à-dire du même type que ceux des contrôles nucléaires d'EDF). Le réacteur est en effet le coeur du bâtiment et mobilise la moitié de son équipage de 66 hommes. Avec une puissance de 48 MW, le réacteur autorise une vitesse de 25 noeuds en plongée.

Les formes de sa coque sont conçues pour minimiser les bruits propres qui gênent l'écoute (si le sous-marin est par définition aveugle, il possède une ouïe remarquable) et les bruits rayonnés qui les rendent détectables.

Il est armé de 4 tubes lance-torpilles à chargement rapide et il embarque 14 torpilles filoguidées F17 (de construction française et utilisables aussi bien contre les sous-marins que contre des navires de surface) et missiles à changement de milieu SM 39 de la famille Exocet. Ces missiles, destinés à l'attaque des bâtiments de surface, sont lancés sous la mer et s'élèvent vers la surface avant de se diriger au ras de l'eau vers l'objectif à atteindre.

Les SNA naviguent environ 240 jours par an et disposent de deux équipages qui se relaient toutes les quinze semaines. Les patrouilles peuvent durer jusqu'à 60 jours.

Le programme initial des SNA comporte 8 sous-marins et s'étale actuellement sur vingt ans. Les quatre premiers sont d'ores et déjà en service. A partir du cinquième, l'"Améthyste", il s'agit d'une nouvelle version améliorée du type "Rubis", les quatre premiers devant être mis à niveau au cours de refontes. L'"Améthyste", lancé en mai 1988, devrait être opérationnel en 1991, les 6e et 7e sont déjà en construction, tandis que le 8e et dernier doit être commandé cette

année. Rappelons que ce programme subit des retards depuis plusieurs années et que l'étalement s'amplifie avec les récentes décisions prises concernant l'actualisation de la loi de programmation militaire 1987-1991.

Enfin, le Canada, qui avait un moment paru intéressé par l'achat de SNA type "Améthyste", y a récemment renoncé, ainsi d'ailleurs qu'au SNA type "Trafalgar" que proposait la Grande-Bretagne.

*

* *

IV - LE PORTE-AVIONS "FOCH"

Après ces visites à terre, votre délégation a embarqué dans un hélicoptère Super-Frelon pour se rendre sur le porte-avions "Foch", où elle a été accueillie par le contre-amiral Michel Debray, commandant l'aviation embarquée et le groupe de porte-avions et par le capitaine de vaisseau Etienne Bied-Charreton, commandant le "Foch".

En cette fin d'après-midi du lundi 24 avril et tard dans la soirée, les membres de la délégation ont pu observer diverses manoeuvres aériennes : catapultages et appontages, de jour comme de nuit, et tirs sur but remorqué.

Le lendemain matin, votre délégation a pu entendre certains exposés qui lui ont été présentés.

"Considéré comme "combattant de la haute mer", l'ensemble porte-avions-groupe aérien embarqué forme un tout indissociable : aérodrome mobile et base flottante, le porte-avions n'a de raison d'exister que par des aéronefs qu'il est capable de mettre en l'air, de recueillir, de ravitailler, d'entretenir et de guider au combat.

Le "groupe aérien", composé d'un panachage d'avions et d'hélicoptères de caractéristiques variées, constitue ainsi le principal moyen de frappe, de vigilance et d'autodéfense du navire qui le porte. Comme l'a écrit l'amiral Lacoste, "aérodrome mobile, base flottante, un porte-avions c'est aussi un navire comme les autres, avec des capacités de mobilité, de vigilance, de communication et de concertation, de frappe et d'autodéfense".

Il convient d'ajouter qu'un porte-avions n'agit jamais seul et qu'il est toujours la pièce maîtresse d'une escadre, laquelle n'a d'ailleurs de sens de nos jours, pour la plupart des missions envisageables, que dans la mesure où elle s'articule autour d'un porte-avions.

a) Le porte-avions

Le "Foch", et son aîné de deux ans, le "Clemenceau", sont des porte-avions de moyen tonnage de 33 000 tonnes de déplacement en pleine charge.

Longs de 265 m, ils ont une puissance totale de 126 000 CV qui permet de mettre les avions en oeuvre et autorise une vitesse de 32 noeuds.

La France fait partie du club très fermé des puissances qui possèdent de réels porte-avions. Si neuf pays en tout seulement disposent de porte-aéronefs (Etats-Unis, URSS, France, Grande-Bretagne, Inde, Italie, Espagne, Brésil et Argentine), deux seulement, les Etats-Unis et la France ont à leur disposition des porte-avions modernes capables de mettre en oeuvre des forces aéronavales efficaces. L'URSS devrait être prochainement le troisième membre de ce club.

Le Brésil et l'Argentine disposent certes chacun d'un porte-avions à catapulte mais il s'agit de bâtiments très âgés.

Soulignons que la grande différence entre les bâtiments porte-aéronefs et les porte-avions réside dans la capacité des moyens aériens : si les porte-aéronefs mettent en oeuvre des hélicoptères ou des avions à décollage et atterrissage court ou vertical (ADAV/ADAC), ces derniers n'ont que des rayons d'action très courts. Au contraire, le porte-avions à catapulte autorise l'emploi d'avions possédant un rayon d'action significativement plus important.

Cependant, si la France possède deux porte-avions, elle ne peut en armer simultanément qu'un en porte-avions, l'autre étant gréé en porte-hélicoptères. En version porte-avions (dite PA 1), plus de 1 800 hommes sont, en effet, nécessaires à bord, contre 1 200 seulement en version porte-hélicoptères, dite PA 2. La très grande disponibilité de nos équipages et de nos arsenaux peut être montrée par ces deux chiffres : la marine dispose en permanence d'un PA 1 et, pendant 60 % du temps, d'un PA 2, les 40 % du temps restant consistant en travaux d'entretien ou de refonte des deux porte-avions.

Les refontes sont rendues nécessaires à la fois par l'âge des bâtiments (le "Clemenceau" est entré en service en 1961, le "Foch" en 1963) et par le fait qu'ils devront encore durer un certain nombre d'années avant d'être remplacés, le "Clemenceau" en 1998 par le porte-avions nucléaire "Charles de Gaulle" et le "Foch" après 2004 par un second PAN. C'est ainsi que le "Clemenceau" a été refondu une dernière fois de septembre 1985 à février 1987 et le "Foch" de février 1987 à juin 1988. La refonte du "Foch" a été encore plus poussée que celle du "Clemenceau" puisqu'il doit servir plus longtemps.

C'est pourquoi en plus des missiles sol-air Crotale, et du système de transmission par satellite Syracuse, déjà installés sur le "Clemenceau", ce bâtiment a été muni de lance-leurres Sagaie, d'un nouveau système d'aide à l'appontage Dalas utilisant à la fois des moyens optique, laser et infra-rouge qui pourraient permettre à terme l'appontage automatique et d'installations lui permettant de recevoir le missile préstratégique air-sol moyenne portée (ASMP) mis en oeuvre par les Super Etendard. Le "Clemenceau" ne peut embarquer que les bombes nucléaires préstratégiques AN 52 et ses équipements d'aide à l'appontage ainsi que son armement d'autodéfense, notamment contre les avions, sont plus réduits. Par ailleurs, le "Clemenceau" a été grandement automatisé, notamment avec le système Paloma de préparation de mission pour l'ASMP et le

Digired 3 qui permet au pilote d'utiliser le relief pour échapper aux radars grâce à des cartes numérisées.

b) le groupe aérien

Si le porte-avions est une base flottante, il est aussi -et c'est là sa finalité- un aérodrome mobile : il peut effectuer des déplacements de 400 milles par jour avec 40 avions ayant un rayon d'action de 200 à 400 milles, et avec une autonomie de 10 jours (alors qu'il n'en faut que 3 pour aller au Liban, 7 pour Djibouti, et 4 à 5 pour Dakar). Ces dix jours d'autonomie représentent un chiffre théorique, puisqu'un porte-avions navigue toujours au sein d'une escadre, où des bâtiments logistiques le ravitaillent à la mer et permettent de multiplier l'autonomie du groupe.

Le groupe aérien embarqué n'est pas défini de façon stricte et dépend de la mission prévue.

Il se compose, outre de quelques hélicoptères, des avions suivants :

. **Super-Etendard**, destinés à l'assaut à la mer (voire à terre) de jour et de nuit. Les 60 Super-Etendard ont été mis en service en 1978-1980 et ils sont actuellement en cours de modernisation. Une vingtaine d'entre eux sont progressivement équipés pour recevoir l'ASMP, cependant que tous devraient recevoir le nouveau radar Anémone. Le Super Etendard devrait ainsi rester en service jusqu'en 2004 environ.

. **Etendard IV P**, avions de reconnaissance photographique. Les 11 Etendard IV P ont été mis en service en 1962-1965 et devront impérativement être retirés en 1993.

. **Crusader**, intercepteurs tout temps. Les 20 Crusader sont entrés en service en 1964 et leur retrait est prévu pour 1993. Ils ont considérablement vieilli et leur entretien est de plus en plus long

(60 heures d'entretien pour une heure de vol) et, partant, de plus en plus coûteux.

. Alizé, avions à hélice de sûreté et de lutte anti sous-marine. Les 26 Alizé sont entrés en service en 1959, et ont été récemment modernisés. Ils ne devraient être retirés que vers l'an 2000.

Comme on le voit, les appareils embarqués sont anciens, même s'ils demeurent performants. La moyenne d'âge du parc aéronaval en flotilles au 1er janvier de cette année atteint 16,6 ans.

Votre délégation estime que ce rapport n'est pas le lieu où doivent être abordés les problèmes des programmes futurs de la Marine : le débat parlementaire sur l'actualisation de la programmation militaire et la prochaine discussion budgétaire auront, notamment, cette périlleuse mission. Elle remarque cependant qu'entre le retrait des Crusader et des Etendard IV P en 1993 et l'arrivée en formation de l'avion de combat marine (ACM), dérivé du Rafale, à partir des années 1998, rien n'est prévu à l'heure actuelle.

Le maintien d'une telle situation ne pourrait qu'entraîner un affaiblissement de la capacité opérationnelle de l'aviation embarquée, compte tenu particulièrement de l'importance des missions dévolues aux intercepteurs au sein des forces aéronavales.

*

* *

Votre délégation a ensuite pu visiter le bâtiment avant qu'un hélicoptère ne la ramène à terre pour rentrer à Paris.

*

* *

LES CONCLUSIONS DE LA DÉLÉGATION

Au terme de ces deux journées passées en IIIème région maritime, et grâce aux nombreux renseignements qu'elle a pu y recueillir, votre délégation souhaite, en conclusion, présenter quelques observations.

. **L'importance de la Méditerranée, flanc Sud de l'Alliance atlantique et lieu de rencontre de la stratégie Est-Ouest et de la stratégie Nord-Sud, ne saurait être niée. La défense de ses intérêts imposera à la France d'y entretenir une part importante de sa marine : ses porte-avions et ses SNA. En effet, seule la marine permet la "présence", amicale auprès de nos amis, dissuasive auprès d'adversaires éventuels. Il convient à ce propos de ne pas perdre de vue que les navires de guerre sont les seules unités de nos forces armées qui soient continuellement "au contact" et que le navire étranger qu'on rencontre et salue aujourd'hui peut être à tout moment l'adversaire de demain. Cela exige des personnels de grandes qualités et votre délégation tient à le rappeler et à leur rendre hommage.**

. **Si le nombre de bâtiments de combat dont dispose la marine nationale diminue grandement depuis vingt ans, les nouveaux bâtiments ont des capacités militaires sans commune mesure avec ceux qu'ils ont remplacés. C'est vrai pour les frégates anti-aériennes, c'est vrai pour les SNA, ce sera vrai demain pour le porte-avions nucléaire. Il importe cependant de ne pas baisser la garde et de continuer à reconstituer notre flotte, car un nombre trop faible de bâtiments, aussi sophistiqués soient-ils, ne saurait suffire à remplir l'ensemble des missions assignées par la Nation à sa marine. Le Président de la République a d'ailleurs déclaré à Brest, le 29 novembre 1988, à l'occasion du départ de la "Jeanne d'Arc" : "Pour sa défense et pour la protection de ses intérêts de par le monde, la France a besoin d'une marine océanique moderne, armée par un personnel compétent".**

. **Le remplacement des avions embarqués nécessite des choix à la fois politique, militaire et industriel. Si le choix du Rafale/ACT marine pour le remplacement des Super Etendard est fait, rien en revanche n'a été décidé pour la succession des Etendard IV P et des Crusader, succession qui, rappelons-le, doit intervenir**

dans quatre ans seulement. Les choix -comme l'absence de choix- engageant l'avenir et il n'est que temps de prendre des décisions.

. Mais le principal point noir est et demeure celui de l'entretien de la flotte. Les crédits qui y sont consacrés, déjà à peine suffisants, ont baissé dans le budget 1989 et les perspectives budgétaires pour 1990 ne sont pas favorables pour les dépenses ordinaires de la défense, alors même que les bâtiments modernes, plus sophistiqués, exigent un nombre d'heures de spécialistes plus important pour leur entretien. Or, ceci a deux conséquences importantes. D'une part, les travaux qui ne sont pas effectués dans les arsenaux doivent l'être de plus en plus par les équipages eux-mêmes, ce qui accroît encore les heures de travail dans une période où les effectifs se voient réduits par des déflations continues de personnels. D'autre part, le report dans le temps de certains travaux prédispose à une usure prématurée des matériels, phénomène d'autant plus important que l'on cherche à allonger la durée de vie de certains bâtiments, tels les porte-avions, qui ne devront être retirés du service qu'après 37 ans pour le "Clemenceau" et 41 ans pour le "Foch".

*

* *

Au terme de son rapport, votre délégation ne peut que rappeler ce que disait le général de Gaulle à l'Ecole navale le 15 février 1965 : Dans "l'évolution de l'art de la guerre, la marine passe de toute manière, pour tout le monde et en particulier pour nous, au premier plan (... La) marine se trouve maintenant, et sans doute pour la première fois de notre histoire, au premier plan de la puissance militaire de la France et (...) ce sera dans l'avenir, tous les jours, un peu plus vrai."