

N° 76

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2003-2004

Annexe au procès-verbal de la séance du 20 novembre 2003

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 2004, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

TOME VIII

DÉFENSE – MARINE

Par M. André BOYER,
Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : M. André Dulait, président ; MM. Robert Del Picchia, Jean-Marie Poirier, Guy Penne, Michel Pelchat, Mme Danielle Bidard-Reydet, M. André Boyer, vice-présidents ; MM. Simon Loueckhote, Daniel Goulet, André Rouvière, Jean-Pierre Masseret, secrétaires ; MM. Jean-Yves Autexier, Jean-Michel Baylet, Mme Maryse Bergé-Lavigne, MM. Daniel Bernardet, Pierre Biarnès, Jacques Blanc, Didier Borotra, Didier Boulaud, Jean-Guy Branger, Mme Paulette Brispierre, M. Ernest Cartigny, Mme Monique Cerisier-ben Guiga, MM. Paul Dubrule, Hubert Durand-Chastel, Mme Josette Durrieu, MM. Claude Estier, Jean Faure, Philippe François, Jean François-Poncet, Philippe de Gaulle, Mme Jacqueline Gourault, MM. Christian de La Malène, René-Georges Laurin, Louis Le Pensec, Mme Hélène Luc, MM. Philippe Madrelle, Serge Mathieu, Pierre Mauroy, Louis Mermaz, Mme Lucette Michaux-Chevry, MM. Louis Moinard, Jacques Peyrat, Xavier Pintat, Jean-Pierre Plancade, Bernard Plasait, Jean Puech, Yves Rispat, Roger Romani, Henri Torre, Xavier de Villepin, Serge Vinçon.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (12^{ème} législ.) : 1093, 1110 à 1115 et T.A. 195

Sénat : 72 et 73 (annexe n° 42) (2003-2004)

Lois de finances.

Conforme à la progression prévue par la loi de programmation militaire, les crédits dévolus à la Marine pour 2004 visent à la poursuite des objectifs de restauration de la disponibilité des matériels, à l'augmentation de l'activité des forces, au renouvellement des équipements pour permettre à la marine de remplir un contrat opérationnel dont la pertinence a été réaffirmée par la participation française au conflit d'Afghanistan.

L'augmentation des crédits d'équipement permet de poursuivre des programmes majeurs et de préparer l'avenir.

A bien des égards, la marine se situe à la croisée des chemins : de nombreuses dépenses ne peuvent plus être différées alors que les effets des réformes entreprises ne se font pas encore sentir.

Il en résulte un « effet de ciseau » qui fera des années à venir une période délicate sur le plan budgétaire. Pour permettre à l'effort de modération entrepris d'aboutir, le soutien budgétaire constaté cette année, devra être poursuivi.

LES CRÉDITS DE LA MARINE POUR 2004 - APERÇU GÉNÉRAL -

Le budget de la marine s'élève à 5,8 milliards d'euros pour 2004.

Les crédits inscrits au titre de l'agrégat marine dans le projet de loi de finances représentent 18 % des crédits du ministère de la Défense (41,5 milliards d'euros) 2 % des crédits inscrits au budget de l'Etat et 0,36 % du PIB attendu en 2004.

Ils enregistrent une progression de 5.8 % en volume.

Ces crédits se répartissent à raison de 26 % pour les dépenses de rémunérations et de charges sociales (1,528 milliard d'euros), 7,35 % pour les dépenses de fonctionnement (429 millions d'euros) inscrits au titre III et de 65,73 % de crédits d'investissements (3,835 milliards d'euros) inscrits aux titres V et VI.

A titre de comparaison, le titre V du ministère représente 46 % des crédits consacrés à l'effort de défense, ce qui permet de mesurer la place des équipements au sein du budget de la Marine.

Les dépenses ordinaires qui s'élèvent à 1996 M€ enregistrent une légère baisse (-2, 1 % en euros constants).

Les dépenses en capital atteignent 4 738 M€ en autorisations de programmes et 3 838 M€ en crédits de paiements, soit une augmentation en volume de 15 % en AP et de 10,5 % en CP par rapport à l'année 2003.

I. LES DÉPENSES ORDINAIRES : UN TITRE III REMODELÉ ET SOUS CONTRAINTES

Le titre III de la Marine, doté de 1 996 M€, est composé à hauteur de 76,5 % de dépenses de rémunérations et charges sociales du personnel. Le solde est constitué de dépenses de fonctionnement, de crédits pour l'achat de produits pétroliers et de dépenses d'alimentation.

Le titre III hors RCS représente 21,5 % du total.

En Millions d'Euros courants (crédits de paiement)	LFI 2003	PLF 2004	Evolution en %
RCS	1 572,9	1 528	- 2,84
Fonctionnement courant (34-05)	361,2	372,5	+ 3,12
Alimentation	57,6	53,6	- 6,93
Subventions	2,2	2,5	+ 13
EPM (34-20)	15,1	0	-
Expérimentation de globalisation de crédits	-	39	-
Total	2 009	1 995,6	- 0,68

A. UN TITRE III REMODELÉ

1. Des modifications liées à la réforme DCN

Le chapitre consacré aux dépenses d'entretien programmé des matériels est mis en extinction en 2004, confirmant un mouvement engagé depuis plusieurs budgets, ce type de dépenses étant en grande partie considéré comme de l'investissement et étant donc transféré au titre V. Les dépenses liées d'entretien courant sont désormais financées par le chapitre du fonctionnement courant.

A mesure que la reprise par la Marine de certaines activités de DCN progresse, des crédits inscrits au titre V et correspondant à la rémunération des personnels (35,9 millions d'euros) qui empruntaient le canal du compte de commerce sont désormais inscrits au titre III de la Défense.

La reprise des activités de DCN par la marine occasionne des redéploiements de crédits du titre V vers le titre III, notamment son chapitre de fonctionnement courant, qui supporte désormais l'ensemble des charges d'entretien courant. Ce chapitre reçoit, en 2004, 17,3 M€ du titre V au titre, notamment, de la prise en charge du fonctionnement du site de Papeete qui n'est plus assurée par DCN (4,4 M€) et de la prise en charge de l'entretien courant du service du soutien de la flotte (10,9M€).

2. L'expérience de globalisation des crédits de fonctionnement

Par ailleurs, 39 millions d'euros inscrits au titre III sont prévus pour l'expérimentation de la globalisation des crédits prévue par la loi organique relative aux lois de finances du 1^{er} août 2001, qui concernera pour la marine en 2004, le centre d'instruction naval de St Mandrier.

Elle constitue la préfiguration du dispositif qui pourrait être adopté pour l'application de la nouvelle loi organique relative aux lois de finances en globalisant les crédits de rémunération des militaires, des civils ainsi que des crédits de fonctionnement et, pour une part plus marginale, des crédits du titre V.

S'agissant de l'expérimentation, la déconcentration des crédits est menée au niveau d'une unité. Le choix d'une école plutôt que d'une unité combattante devrait faciliter l'exercice et permettre d'apprécier les difficultés ; il sera, dans le même temps, peu représentatif de la mise en oeuvre de la LOLF dans la marine qui devrait plutôt s'opérer au niveau des grands commandements et non des unités. Par ailleurs, il sera difficile d'expérimenter la fongibilité des crédits dans ce cadre : l'indicateur final qui devrait être dégagé de l'expérience est le coût de la structure par personne formée. Faute de disposer de cet indicateur *a priori*, l'expérience se fait en quelque sorte à rebours en déconcentrant des charges constatées les années précédentes.

A la fin de l'année 2005, les procédures permettant l'établissement d'une comptabilité analytique devraient être en place.

B. DES CRÉDITS DE RÉMUNÉRATION ET CHARGES SOCIALES CONTENUS

Avec un format de 44 131 militaires et 10 291 civils⁽¹⁾, les effectifs de la Marine devraient désormais être stabilisés. Plus que les conséquences de la professionnalisation, ce sont désormais celles liées au changement de statut de DCN qui affectent le plus l'évolution des effectifs ces dernières années.

1. L'évolution des effectifs militaires : un alignement des crédits sur les effectifs réalisés

Pour 2004, les effectifs budgétaires de la Marine s'établissent à 44 131 militaires ce qui correspond à une diminution des emplois ouverts pour l'année 2003, à hauteur de 136 emplois.

a) Un volant de sous-effectif persistant en fin de précédente programmation

Le rattrapage des postes non obtenus en fin de période de programmation 1997-2002, (250 postes répartis entre 5 postes d'officiers, 83 postes d'officiers mariniers et 162 postes de volontaires) ne pourra donc pas être envisagé avant 2005 ; la marine procédant par adaptation de la pyramide des grades pour répondre aux évolutions nécessaires.

Par catégorie d'emplois, la ventilation des effectifs budgétaires est la suivante :

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Officiers	5 930	6 029	5 966	5 931	4 955	4 961	4 970
Officiers mariniers	33 794	33 649	32 710	31 761	29 390	29 293	29 297
Équipage	25 448	22 963	20 417	17 599	9 931	10 013	9 864
TOTAL (y compris volontaires)	65 172	62 641	59 093	55 291	44 276	44 267	44 131

S'agissant du budget 2004, l'enveloppe consacrée aux crédits de rémunérations et charges sociales subit un abattement forfaitaire de 10,89 millions d'euros pour neutralisation de l'évolution du point de la fonction publique. Ces ressources devront donc être dégagées au sein de l'enveloppe des rémunérations.

⁽¹⁾ Les RCS des effectifs civils, à l'exception de celles comprises dans l'expérimentation de la globalisation des crédits, ne sont pas inclus dans l'agrégat « marine ».

Par ailleurs, le budget 2004 des rémunérations et charges sociales est bâti sur une hypothèse de sous-effectifs de 3 %, ce qui représente une sous-dotation de 17,55 millions d'euros. Si l'on rapporte les effectifs budgétaires aux effectifs réalisés au 1^{er} juillet 2003, l'écart est de 3,6 % pour les militaires. Cette contrainte conduira à différer le rattrapage des effectifs, le déficit touchant plus particulièrement les militaires du rang.

Il convient de rappeler que l'enveloppe du titre III a pu être contenue au cours de la précédente période de programmation au prix du maintien d'un sous-effectif. Les crédits correspondant aux emplois budgétaires non-pourvus étaient notamment consacrés au paiement des surcoût liés à la participation de la Marine aux opérations extérieures.

b) Le pyramidage

La mise en oeuvre de la professionnalisation a fait apparaître la nécessité de renforcer les effectifs de quartiers-mâtres et matelots. Ce mouvement s'est opéré par des transformations de postes d'officiers mariniers, programmées sur 6 ans.

Au total, sur la période 2000-2003, 971 postes d'officiers mariniers ont fait l'objet d'une telle transformation.

Il semble désormais que ce processus soit parvenu à son terme puisque c'est le mouvement inverse que l'on observe dans le projet de budget pour 2004, avec la transformation de 144 postes de militaires du rang en postes d'officiers (26) et d'officiers mariniers (70).

La participation à des opérations interarmées et internationales a fait, quant à elle naître le besoin du renforcement des postes d'officiers supérieurs pour remplir de telles missions, besoin qui n'a pas été pris en compte par la loi de programmation militaire.

Pour 2004, 2 postes de capitaines de vaisseau et 5 postes de capitaines de frégates et de capitaines de corvette sont créés par suppression de 9 postes de lieutenants et d'enseignes de vaisseau.

Au total, 48 emplois sont supprimés au titre des mesures d'ajustement rendues nécessaires par l'évolution des besoins en interarmées et en international.

c) Les engagés initiaux de moyenne durée

Les engagés initiaux de moyenne durée, catégorie apparue en 2002, sont recrutés parmi les candidats à l'engagement de longue durée non retenus, pour une durée de quatre ans. Affectés dans des postes à terre, ils peuvent être

intégrés aux cours d'aptitude technique et voir leur contrat passer à 10 ans en cas de réussite.

185 EIMD ont été recrutés en 2002 et 286 en 2003.

d) Le volontariat

Le nombre de postes budgétaires est en baisse pour 2004, passant de 1 601 à 1 596.

Le terme de volontaires recouvre cependant deux réalités différentes : les volontaires aspirants ne posent pas de difficulté particulière de recrutement, tandis que celui des volontaires équipages dont le profil (pas de qualification requise) peut être rapproché de celui des EICD dans des conditions financières moins avantageuses souffre d'un statut relativement peu attractif.

La prévision de recrutement pour 2003 est de 1210, dont 300 volontaires pour le bataillon des marins pompiers de Marseille.

2. Attractivité et fidélisation

a) La poursuite du plan d'amélioration de la condition militaire

Avec la revalorisation du taux de certaines primes et indemnités, les mesures en faveur du personnel s'élèvent à 10 millions d'euros pour l'année 2004. Les postes les plus importants sont la revalorisation des indemnités de sujétion d'absence du port-base (2,75 millions d'euros) et de charges militaires (2,6 millions d'euros).

b) Le recrutement

Le recrutement officier reste satisfaisant et peut offrir des carrières qui restent attractives. La Marine doit maintenir un taux de sélectivité élevé pour le recrutement non officier.

Elle rencontre moins de difficulté pour recruter que les autres années. La difficulté se situe davantage, comme l'a indiqué le chef d'état-major lors de son audition par la commission, sur la question du volontariat à la mer dont le taux chute après quelques années de carrière.

	2002	2003 (besoins)	2004 (prévisions)
Officiers de marine (carrière)	124	117	104
Officiers spécialisés de la marine (carrière)	90	83	80

Officiers sous contrat	121	202	106
Maistranciers	693	812	809
Engagés de longue durée	1 783	2 380	2046
Engagés de moyenne durée	185	459	370
Engagés de courte durée	673	750	828
volontaires	1 024	1 235	1205

c) Le fonds de consolidation de la professionnalisation

Une fois le processus de professionnalisation achevé et le format stabilisé, la Marine doit renouveler chaque année plus de 13 % de ses effectifs en recrutant environ 6000 personnes pour maintenir les flux nécessaires au dynamisme de l'organisation et faciliter la gestion de la pyramide des grades.

Dans certaines spécialités où la marine est en concurrence avec des entreprises sur des micro-marchés de l'emploi (atomiciens) ou qui sont très recherchées dans le secteur privé (électronique, informatique, mécanique), c'est la fidélisation des personnels et le renouvellement des contrats qui pose de réelles difficultés.

Pour renforcer l'attractivité de certaines spécialités, la loi de programmation a mis en place un fonds « de consolidation de la professionnalisation » mobilisable au titre du recrutement, de la fidélisation et du soutien à la mobilité géographique. Les crédits de ce fonds s'élèvent à 5,9 millions d'euros pour la marine.

Une prime d'attractivité modulable a été mise en place le 1^{er} juillet 2003, qui consiste à appliquer un coefficient multiplicateur différencié à la prime d'engagement. Pour la marine, elle s'élève à 1,8 M€ et concerne les spécialités suivantes : contrôleurs d'aéronautique, mécaniciens navals, fusiliers et mécaniciens d'atelier naval.

Afin de conserver les compétences dans les emplois exposés à la concurrence d'autres secteurs, une indemnité modulable est destinée aux spécialités « critiques » pour lesquelles on assiste à un fort taux de départ (plongeurs démineurs, informaticiens, infirmiers, contrôleurs d'aéronautique, radaristes-navigateurs aériens, atomiciens). Sur ce volet, le fonds de consolidation consacre 1,71 M€ à la marine auquel s'ajoute 1,03 M€ destiné à financer des primes de haute technicité destinées au personnel ayant plus de 20 ans d'ancienneté.

d) La politique de reconversion

Compte tenu du développement des carrières courtes lié à la professionnalisation, la reconversion concourt à l'attractivité du métier de

militaire. Le service de reconversion de la marine, Marine Mobilité, fonctionne avec un réseau de 5 000 entreprises réparties sur l'ensemble du territoire national et remplit les fonctions de cabinet de reclassement avec une organisation déconcentrée. Il propose également des entretiens d'orientation et des stages de formation. Le service emploie 86 personnes.

L'objectif de reclassement est de 80 % après un an. Au 31 décembre 2002, le ratio était de 70,2 %.

Le dispositif concerne pour l'essentiel des sous officiers et des officiers, il est ouvert à tous les personnels totalisant plus de quatre ans de services.

Marine mobilité prend également en charge les engagés de courte durée recrutés pour une durée de 3 ans. Un dispositif spécifique a été mis en place avec les missions locales d'insertion qui participent en amont au recrutement de cette catégorie d'engagés. Des formations qualifiantes et de remise à niveau ont été mises en place avec un objectif de 80 % de reclassement.

En 2003, 77,4 % des effectifs suivis avaient retrouvés un emploi ou étaient en formation, ce qui est un résultat plutôt encourageant pour ce dispositif spécifique d'insertion de jeunes en difficulté.

3. Les personnels civils

A la différence des effectifs militaires, la gestion des personnels civils est centralisée au ministère de la défense. Les rémunérations et charges sociales correspondantes ne sont donc pas imputées sur les crédits de la marine.

Pour 2004, le nombre des personnels civils des services extérieurs s'élève à 10 291, soit une augmentation de 229 postes. Il convient d'ajouter à ce chiffre les personnels en poste outre-mer (487) ainsi que ceux affectés en administration centrale (234 postes).

Cette augmentation est liée pour l'essentiel aux personnels correspondant à la reprise par la marine de certaines activités de DCN. La marine a demandé à ce titre le transfert de 930 postes qui correspondent à la reprise des rechanges (394 postes), des pyrotechnies (384 postes) et de la gestion des immobilisations (147 postes). S'ajoutent à ces postes, le transfert des effectifs de l'établissement de Papeete, dont l'activité n'est pas poursuivie par DCN, et qui correspond à 237 postes. 153 postes sont inscrits au budget 2004 pour achever les transferts budgétaires. Le transfert des personnels s'est effectué à un rythme différent, notamment pour la fonction rechanges où le différentiel est resté important mais s'améliore.

Le sous-effectif prévisionnel des personnels civils en 2004 pourrait s'élever entre 2 et 4 % des effectifs budgétaires.

En 2004, comme en 2003, la priorité a été donnée aux transferts de personnels en provenance de DCN et de GIAT, ce qui conduit à limiter les recrutements à la seule région parisienne.

4. La réserve

L'objectif correspondant aux crédits de rémunération des réservistes est de 4 800 engagements à servir dans la réserve, soit une progression de 200 engagements.

Le format de la réserve opérationnelle de la marine prévu par la loi de programmation militaire était fixé à 6 500 militaires affectés à une unité d'active en 2008. Cet objectif a été révisé à 7 700 début 2003 selon la ventilation suivante :

OBJECTIF POUR LA RÉSERVE OPÉRATIONNELLE DE LA MARINE

	réalisés au 1/11/2003	2003	2004	2005	2006	2007	2008
officiers supérieurs	753	830	850	870	880	900	970
officiers subalternes	953	1 030	1 050	1 070	1 090	1 100	1 170
officiers	1 706	1 860	1 900	1 940	1 970	2 000	2 140
off. mariniers supér.	1 485	1 650	1 820	2 000	2 170	2 330	2 490
off. mariniers subalt.	820	850	920	980	1 050	1 130	1 210
officiers mariniers	2 305	2 500	2 740	2 980	3 220	3 460	3 700
quartiers-maîtres et matelots	874	840	1 060	1 280	1 510	1 740	1 860
MDR	874	840	1 060	1 280	1 510	1 740	1 860
Total	4 885	5 200	5 700	6 200	6 700	7 200	7 700

4 885 réservistes servaient sous contrat en 2003 avec une montée en puissance de la réserve qui pourrait permettre d'atteindre le format dès 2005. La structure de la pyramide des grades, jusqu'alors trop déséquilibrée, s'est améliorée et l'on se rapproche des objectifs de recrutement pour les militaires du rang.

Le recrutement direct de militaires du rang, notamment parmi les bénéficiaires de stages de préparation militaire, suivi d'une formation initiale de spécialité a contribué à améliorer les ratios.

Les postes ouverts concernent pour l'essentiel la protection des points sensibles, la défense maritime du territoire et la sauvegarde maritime (40 % des postes), les ressources humaines (25 %), les renforts d'états-majors et le soutien des forces.

Pour 2004, les crédits de rémunération attribués à la réserve sont portés à 7,28 M€ et les crédits d'activité sont accrus de 231 000 euros pour accompagner la montée en puissance des recrutements.

La réserve citoyenne, dont le rôle est de contribuer au recrutement et à la coordination de l'action des réservistes, comprend environ 40 000 personnes et permet un maillage particulièrement utile du territoire par les associations de réservistes compte tenu des particularités de l'implantation géographique de la marine.

C. DES CRÉDITS DE FONCTIONNEMENT COURANT ET D'ALIMENTATION EN BAISSSE

1. Les produits pétroliers : une participation à l'effort

La dotation consacrée aux produits pétroliers s'élève à 67 millions d'euros pour 2004. Elle est réduite par rapport à la dotation de l'année 2003 à hauteur de 5,289 millions d'euros à titre de contribution aux efforts d'économie sur les produits pétroliers de la défense. Les stocks serviront de variable d'ajustement.

2. Le fonctionnement courant

La dotation consacrée au fonctionnement courant évolue sous l'effet de deux facteurs : un apport de crédits nouveaux (+ 5 M€) destinés au financement de l'externalisation et de la location de services (poursuite de l'externalisation des transports en rade de Brest, surveillance radar dans les terres australes, moyens satellites pour la surveillance maritime, gardiennage...) et des transferts de crédits liés au transfert d'activités de DCN vers la Marine pour un total de 17,3 M€, notamment des activités de soutien dans les ports (transfert de 11,7 M€).

La clarification budgétaire, née de la reprise des activités de DCN, représente un progrès indéniable en ce qu'elle permet de mieux identifier l'effort consenti en faveur des dépenses en capital. En 2004, elle fait apparaître au titre III une augmentation qu'il convient de nuancer : les crédits de fonctionnement de la marine font l'objet d'un ajustement à la baisse de 5 M€ qui affecte notamment l'entretien programmé des matériels.

Les crédits du chapitre n'ont pas été intégralement consommés en 2002 mais il convient de souligner qu'ils sont déterminants pour atteindre les objectifs d'activité des forces que la loi de programmation fixe à 100 jours de mer par an.

3. Les crédits d'alimentation

Les crédits d'alimentation diminuent pour l'année 2004 de 6,93 % (4 M€). Cette évolution est liée pour partie à l'évolution des effectifs¹ ainsi qu'à l'évolution attendue du coût des denrées alimentaires. La participation de la marine à des opérations extérieures est également prise en compte : elle a représenté 5 % de la dotation pour l'année 2002.

¹ liée à la budgétisation des agents «Berkani ».

II. LES DÉPENSES EN CAPITAL : DES CRÉDITS AU TITRE V CONFORMES AUX PROGRAMMES PRÉVUS PAR LA LOI DE PROGRAMMATION

Les crédits d'équipements de la marine s'élèveront pour 2004 à 4,7 milliards d'euros en autorisations de programmes et 3,8 milliards d'euros en crédits de paiement, soit une augmentation de 17 % en AP et 12 % en CP par rapport au budget 2003.

Ces crédits sont conformes aux évolutions prévues par la loi de programmation militaire dont l'annuité 2004 s'élevait à 3,7 milliards d'euros pour les titres V et VI. Il convient cependant de noter que les annuités de la loi de programmation militaires n'intègrent pas les conséquences fiscales du changement de statut de DCN, dont la compensation doit faire l'objet d'une dotation année par année.

En millions d'euros courants

	LFI 2003		PLF 2004	
	AP	CP	AP	CP
Espace- Systèmes d'information et de communication	158	122	114	129
Forces nucléaires	1 145	720	859	836
Etudes	2	2	1	2
Equipements communs	476	377	348	524
Equipements des armées	760	1131	2 179	1 041
Infrastructure	131	113	135	118
Soutien des forces	537	317	375	428
Entretien programmé des matériels	845	621	725	757
Total	4 060	3 421	4 738.1	3 838.3

Les principales livraisons attendues en 2004 concernent :

- la composante de dissuasion avec l'admission au service actif du 3^{ème} SNLE-NG « le Vigilant » en décembre 2004,
- le premier bâtiment hydrographique et océanographique,
- la poursuite, avec quatre unités supplémentaires, des livraisons des chasseurs de mines tripartites modernisés,

- les munitions et systèmes d'armes avec la livraison du premier système PAAMS sur les frégates Horizon et la livraison de 100 torpilles MU 90.

La poursuite des principaux programmes se traduit par une augmentation des autorisations de programmes qui permettra notamment les commandes suivantes :

- les premières frégates multimiissions
- les missiles MICA (250 pour la marine)
- les premières torpilles lourdes destinées aux sous-marins.

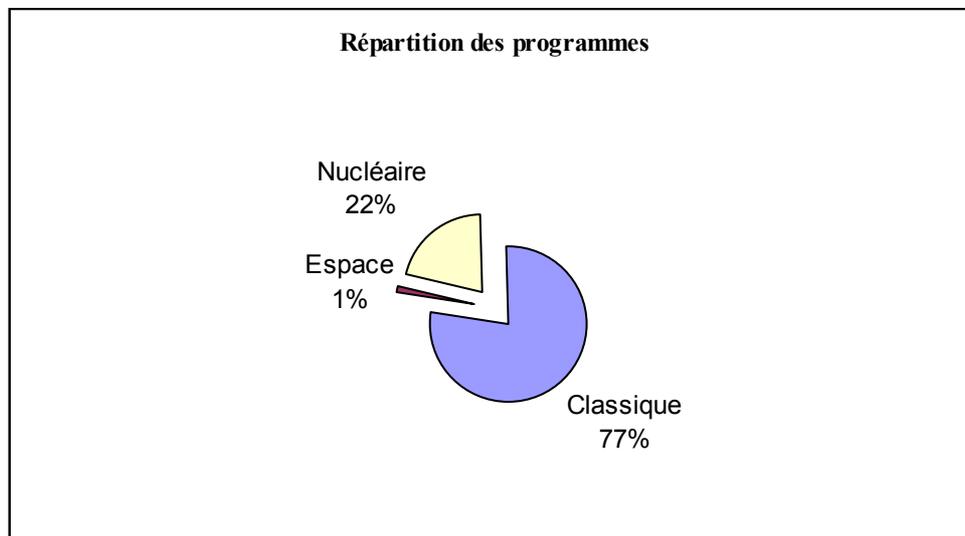
Par ailleurs les principaux programmes se poursuivent : frégates Horizon, bâtiments de projection et de commandement, sous-marins nucléaires d'attaque Barracuda et avions de combat Rafale.

S'agissant du second porte-avions, le développement a été décalé à 2005, les études se poursuivant en 2004 sur des crédits DGA de 20 millions d'euros.

(En M€ Courants)

		LFI 2003		PLF 2004		Evolution LFI 2003/PLF 2004	
		AP	CP	AP	CP	AP	CP
Classique	Développement	485,3	506,4	566,6	417,6	16,7%	- 17,5%
	Etudes	2,4	2,4	0,5	2,3	- 79,4%	- 5,0%
	Entretien programmé des matériels	864,9	629,0	736,7	749,3	- 14,8%	19,1%
	Entretien programmé des personnels	21,3	21,0	21,5	22,6	1,2%	7,8%
	Fabrication	777,5	1 091,1	1 936,6	1 107,2	149,1%	1,5%
	Infrastructure	228,7	149,7	197,6	174,0	- 13,6%	16,2%
	Munition	430,9	204,1	134,7	224,7	- 68,7%	10,1%
	Restructuration	67,5	67,5	239,7	264,0	255,2%	291,2%
	Sous-total	2 878,5	2 671,1	3 834,0	2 961,6	33,2%	10,9%
Espace	Développement	4,6	8,7	4,4	13,9	-4,1%	59,2%
	Fabrication	32,3	21,3	40,8	26,4	26,1%	24,0%
	Sous-total	36,9	30,0	45,2	40,3	22,4%	34,2%
Nucléaire	Développement	82,8	114,4	74,8	132,2	- 9,6%	15,6%
	Entretien programmé des matériels	290,6	230,1	241,7	244,2	- 16,8%	6,1%
	Fabrication	654,7	309,5	427,5	388,8	-34,7%	25,6%
	Infrastructure	116,5	65,9	115,0	71,1	-1,3%	7,9%
	Sous-total	1 144,6	719,9	859,0	836,4	-25,0%	16,2%
Total		4 060,0	3 421,0	4 738,1	3 838,3	16,7%	12,2%

Une répartition du titre V en fonction de la nature des programmes présente la physionomie suivante :



A. LE POIDS DE LA RÉFORME DE DCN

En 2004, la marine se situe à l'égard de la réforme de DCN dans une position difficile : les effets de la contractualisation et des gains de productivité escomptés ne se font pas encore sentir tandis que la marine supporte les charges liées à la remise à niveau des activités transférées, au volet social et industriel ainsi qu'à l'apurement du passif pour la constitution de la nouvelle société.

Si la fiscalisation des activités de DCN a été anticipée et compensée de façon relativement satisfaisante, les conséquences du changement de statut devraient se faire sentir durablement sur le budget de la marine.

1. La mise en oeuvre du principe de neutralité fiscale

Cette dotation inclut en AP (90 M€) et en CP (129 M€) des crédits destinés à compenser l'application de la TVA aux contrats passés avec DCN. Si la fiscalisation est intégralement compensée en crédits de paiement, ce qui est parfaitement conforme aux engagements pris en 2003, le niveau des autorisations de programme devra certainement être augmenté, compte tenu du niveau des commandes attendues en 2004 par DCN².

² Le collectif budgétaire 2003 ouvre au budget de la Défense 398 millions d'euros en AP et 119 millions d'euros de CP à cette fin.

Par ailleurs, la mise en oeuvre de la neutralité fiscale ne signifie pas pour autant neutralité du changement de statut sur le coût des programmes. Les charges d'assurance des bâtiments en construction, dont l'Etat était, sous le régime précédent, l'assureur, représente notamment une charge nouvelle s'élevant à 27 M€ pour l'année 2004.

2. Le volet industriel

Depuis 2003, la marine a repris certaines des activités de DCN et assume la responsabilité de l'entretien des infrastructures y afférents. Pour la remise à niveau des infrastructures (bassins, grues, quais...), le financement des déménagements liés au « partage » des implantations ainsi que la remise à niveau des documentations techniques, le volet dit « industriel » s'élève à 79 M€, et n'a pas fait l'objet de dotation supplémentaire en LFI.

Ces investissements devraient concourir à l'amélioration de l'exercice des fonctions reprises, permettant notamment l'amélioration attendue de la disponibilité de la flotte.

3. Le solde des encours « non-contractualisés »

La loi de programmation militaire pour les années 2003-2008 précise que le périmètre des annuités exclut les « bourrages » liés à la capitalisation des entreprises publiques. En application de ce principe, le capital de DCN, doté conformément aux attentes de 560 M€, sera constitué sur les crédits de recettes de privatisation. Une partie a été libérée en 2003 à hauteur de 140 M€, lors de la constitution de la société, le solde devant être versé de 2005 à 2007. Il n'est pas prévu d'annuité en 2004.

Le changement de statut de DCN implique par ailleurs de solder les encours. Ces sommes, identifiées lors de l'établissement des comptes 2001, correspondent à des prestations non facturées par DCN sans qu'il soit pour autant possible de les identifier et qui sont réputées avoir bénéficié à la Défense et en particulier à la marine.

Elles s'élèvent à un total de 340 M€, charge qui sera répartie sur 3 ans et dont l'annuité 2004 représente 126 M€.

Ces montants sont loin d'être négligeables, ils sont notamment supérieurs au coût unitaire annoncé pour un bâtiment de projection et de commandement. Cette charge budgétaire est en outre emblématique de modes de gestion auxquels la réforme avait pour but de mettre fin, à savoir le paiement en coûts constatés sans connaissance précise des contenus physiques

réalisés. Elle s'apparente de fait à un apurement de passif qui pèse sur les crédits de la Défense, avec un partage entre la Marine et la DGA.

Par ailleurs, s'il est logique que la marine honore ses engagements à l'égard de l'industriel, la mobilisation de nouvelles autorisations de programme au titre de ces « encours non contractualisés » peut paraître, quant à elle, contestable s'agissant de prestations déjà engagées et réalisées.

4. L'accompagnement social

Cette partie des charges comprend deux volets : le Fonds d'adaptation industriel créé par la précédente loi de programmation et poursuivi par la suivante et le volet social lié au changement de statut de DCN.

Sur l'ensemble de la période de programmation 1997-2002, les mesures d'adaptation industrielle de DCN ont représenté 535,2 M€, 80 % de ces montants étant consacrés à des mesures d'âge (427,5 M€) de dégageant des cadres à 52 et 55 ans. L'ensemble des mesures a concerné 5 545 personnes.

Jusqu'à l'extinction du dispositif en 2008³, 292 M€ sont programmés au titre du FAI. Faute de pilotage réel du calendrier des départs, les prévisions sur ce poste restent un exercice difficile : en 2003, 39 millions ont dû être dégaés en gestion sur ce poste. Cette situation est d'autant plus dommageable que la marine peine à obtenir les personnels correspondant aux fonctions qu'elle reprend et notamment les acheteurs au titre de la fonction rechanges.

Suite au changement de statut de DCN, un nouveau dispositif d'aide à la restructuration, « volet social », s'ajoute aux ressources du FAI pour financer de nouvelles mesures d'aide à la création ou à la reprise d'entreprises, des primes de départ au titre du dispositif amiante et une indemnité de conversion bénéficiant aux ouvriers d'Etat mis à disposition de DCN. Ces dispositions ont été dotées de 20 M€ en LFR 2002 et devraient permettre de résorber une situation de sureffectif au sein de DCN et d'améliorer le ratio du chiffre d'affaire par salarié.

Le volet social représente 58 millions d'euros en 2004 et s'ajoute aux 80 M€ budgétés au titre du FAI.

Votre rapporteur a déjà eu l'occasion de regretter l'inscription de ces crédits au titre V du budget de la marine. Consommatrices d'autorisations de programmes, ces dépenses ne constituent pas des dépenses en capital et ne sont génératrices d'aucun contenu physique. Suite au changement de statut de

³ La loi de programmation 1997-2002 prévoyait une dotation globale pour DCN au titre du FAI de 4,1 milliards de francs 1995.

DCN, cette imputation budgétaire est d'autant moins justifiée que ces crédits transitent par le compte de commerce « constructions navales de la marine militaire » dont ils constituent désormais les seuls mouvements. Votre rapporteur considère que l'inscription de ces crédits directement au titre III serait de nature à favoriser une meilleure appréciation des conditions de l'exécution de la loi de programmation.

En conclusion de ces développements, votre rapporteur souligne que le niveau de capitalisation retenu est conforme aux demandes de DCN et qu'il est considéré comme satisfaisant aux besoins de la nouvelle société. Il s'agit par conséquent d'un bon départ pour DCN et de responsabilités assumées par l'Etat dont on peut attendre qu'ils permettront d'éviter des dérapages futurs. Il reste que le respect du plan de charge de DCN est une des conditions essentielles de l'accompagnement de ce nouvel acteur et de sa bonne insertion sur le marché de l'industrie de l'armement. De nécessaires arbitrages au sein d'une même enveloppe entre la réalisation effective des programmes et le nécessaire accompagnement de l'industriel apparaissent à ce jour comme un facteur de fragilité pour la programmation en cours.

B. LA FLOTTE DE SURFACE : UNE MODERNISATION A NE PAS DIFFÉRER

1. Les frégates multimitions

a) Les objectifs du programme

La frégate est l'élément fondamental de l'action de la marine. Outil privilégié de la maîtrise du milieu aéromaritime, utilisée de façon isolée ou au sein du groupe aéronaval, elle participe également de notre capacité de projection et de frappe dans la profondeur.

Le programme de frégates multimitions est le programme clé du renouvellement de la flotte. Parvenue numériquement au format 2015, la flotte de surface est en effet vieillissante et certains bâtiments ne peuvent être modernisés.

Il vise au remplacement de trois types de bâtiments pour la France : 2 frégates F 67, 6 frégates F 70 et 9 avisos A 69, dont le retrait du service actif est programmé à partir de 2008 pour des bâtiments dont certains sont entrés en service au milieu des années 70.

Ce programme part du constat que le format de la flotte ne peut plus être réduit compte tenu des missions dévolues à ce type de bâtiments : missions de surveillance, d'action en opérations extérieures, de mise en place

de moyens de commandement qui nécessitent un nombre relativement important d'unités. Les opérations en Afghanistan ont validé une nouvelle fois le besoin de moyens d'action depuis la mer en appui des capacités du porte-avions tout en maintenant la nécessité de la protection d'un navire largement dépourvu de capacités autonomes.

Pour autant, le développement et la fabrication de moyens spécialisés en petites séries dédiés strictement à tel ou tel type de missions n'est ni envisageable sur le plan strictement budgétaire, ni même souhaitable tant ces bâtiments se devront d'être évolutifs pour s'adapter aux besoins futurs au cours des trente années de leur durée de service. La construction de bâtiments totalement polyvalents, nécessairement beaucoup plus imposants, est aussi beaucoup plus coûteuse.

C'est à un choix intermédiaire que répond le programme de frégates multimissions avec la conception d'une coque unique déclinée en deux versions « action sous-marine » et « action vers la terre », d'un déplacement d'environ 5 000 tonnes, dont les systèmes de combat présentent le maximum d'éléments communs. La réalisation à un rythme rapide (1,5 par an) d'une série relativement importante (17 bâtiments) qui fait en outre appel à l'expérience de bâtiments civils en matière de propulsion, de normes de construction et de réduction des équipages devrait permettre de renouveler la flotte dans des conditions budgétaires acceptables.

Votre rapporteur souhaite souligner à ce stade que le plein succès de ce programme ne saurait être garanti que par la réalisation de l'ensemble des conditions : réduire les séries ou allonger les délais pourrait produire les effets constatés encore aujourd'hui sur les programmes de SNLE et d'avion de combat.

b) Les caractéristiques

Depuis novembre 2002, le programme est mené en coopération avec l'Italie, dont le besoin s'élève à 10 frégates. Pour un total de 27 unités, le coût unitaire visé s'élève à 250 M€ HT.

Le stade de la conception doit s'achever fin 2003, pour un lancement en 2004 de la phase de réalisation. A ce jour, certains choix d'architecture restent à opérer, notamment sur le type de la propulsion ou encore la nature du lanceur pour les munitions, choix qui seront déterminants pour le degré de convergence entre les choix français et italien.

La maîtrise d'œuvre est actuellement confiée à un consortium franco-italien Armaris-orizzonte.

Les frégates multimissions feront pour partie appel à des capacités existantes ou en développement s'agissant de leur système d'armes : des

missiles anti-navire, des missiles de croisière naval, des hélicoptères NH 90, un système d'autodéfense antiaérienne.

Le missile de croisière naval est en phase de définition et représente un coût prévisionnel de 785 M€ 2000. Il devrait pouvoir être mis en oeuvre à partir des frégates multimiissions et des SNA. Le début des livraisons est prévu en 2011 pour l'équipement des frégates « action vers la terre ».

c) Les financements

Le programme de frégates multimiissions est pour une part responsable de l'augmentation des autorisations de programme du titre V avec 1,69 Md € d'autorisations de programmes, pour une commande de quatre frégates en 2004, et 54 millions d'euros de crédits de paiement.

Les dotations prévues pour la suite du programme sont les suivantes :

(en M€ 2003)

En CP	2005	2006	2007	2008	total
Développement	72,57	47	-	-	119,57
Fabrication	105,87	200	386	259,66	951,53
Total	178,44	247	386	259,66	1071,1

2. Les frégates Horizon

a) Les objectifs

Le programme de frégates Horizon a pour objectif de remplacer les frégates anti-aériennes actuellement en service Cassard et Jean Bart respectivement admises au service actif en 1988 et 1991.

C'est la décision de l'industriel américain, fabricant du système surface-air de cette classe de frégates, de ne pas proposer de modernisation qui est à l'origine de l'obsolescence des plates-formes qui devront être désarmées. L'équipement des bâtiments avec le système PAAMS (*Principal Anti-Air Missile System*), qui suppose l'installation d'un lanceur vertical, n'est pas envisageable, notamment faute d'espace.

La mission des frégates antiaériennes est essentiellement la protection d'une force navale ou aéronavale à moyenne-longue portée. Elles assurent le « troisième cercle » de la protection anti-missiles, les deux premiers étant

constitués du système d'autodéfense à courte portée (SAAM : surface air anti missile) qui assure la protection du porte avions Charles de Gaulle et de la défense antimissile assurée par des bâtiments accompagnateurs. Elles peuvent également être employées de façon isolée pour la maîtrise du milieu aéro-maritime dans une zone de crise ou pour la défense aérienne des approches maritimes nationales.

b) Les caractéristiques

D'un déplacement de 6 700 tonnes, les bâtiments auront une vitesse maximale de 29 nœuds et peuvent accueillir 220 personnels dont l'état-major de l'officier commandant le groupe.

L'armement des frégates Horizon dont la composante principale est le système PAAMS (48 missiles Aster 15 et 30) dont le programme est en cours, comprendra également 2 canons 76 mm, 8 missiles anti-navires MM40 ainsi que des torpilles MU 90.

L'ensemble du programme était à l'origine tripartite avec l'Italie et la Grande-Bretagne, cette dernière s'est retirée du programme « Navire » en 1999, pour développer des bâtiments de façon autonome (12 bâtiments de type 45).

Toutefois le système d'armes principal, PAAMS, reste un axe fort de la coopération tripartite.

La maîtrise d'oeuvre est confiée à un consortium composé d'Armaris et Orrizonte (Fincantieri/Finmeccanica) selon un schéma proche de celui qui devrait être retenu pour les frégates multimissions.

c) Les financements

Le programme porte pour le moment sur deux bâtiments et s'élève à 1 932,6 M€ dont 741 M€ pour la conception et le développement, mais un des apports de la loi de programmation 2003-2008 a consisté à prévoir la commande d'un troisième exemplaire en 2007.

Le programme a été lancé en 1994, pour une admission au service actif de la première frégate en 2006 et de la seconde en 2008. Les autorisations de programme sont donc résiduelles en 2004 avec 23,9 M€ ; les crédits de paiement s'élèvent à 257,1 M€ pour 2004.

(en M€ courants)

	LPM 1997-2002		LFI 2003		PLF 2004		2005	2006	2007	2008
	AP	CP	AP	CP	AP	CP	Prévisions CP	Prévisions CP	Prévisions CP	Prévisions CP
Développement	717,2	437,8	2,7	105	0,7	52,1	16	19,1	35	0
Fabrication	1083,7	360	20,1	241,2	23,2	205	206,3	136,7	81,9	60,1
Total	1 800,9	797,8	22,8	346,2	23,9	257,1	222,3	155,8	116,9	60,1

3. Le programme PAAMS

Le système de lutte antiaérienne PAAMS (*Principal Anti-Air Missile System*) est destiné à l'équipement des frégates Horizon pour la France et l'Italie ainsi que des frégates britanniques T 45.

Le système est modulaire et combine un radar multifonctions, un lanceur vertical et des missiles ASTER. Il permet le traitement simultané de 12 cibles, l'autodéfense et la défense locale contre des missiles anti-navires supersoniques dans un rayon de 6,5 km. La défense moyenne portée couvre 45 km avec des interceptions possibles jusqu'à 70 km.

Pour la France et l'Italie, les systèmes sont identiques ; le Royaume-uni ayant recours à un autre type de radar multifonctions.

Le programme comprend actuellement deux systèmes, la commande d'un troisième devant intervenir en 2008, pour l'équipement de la troisième frégate Horizon.

Le programme a été lancé en 1996 pour des livraisons en 2004 et 2005, la qualification étant prévue en 2006. Les premières livraisons de munitions (60 pour chaque système) interviendront à partir de 2005.

Pour deux systèmes, le coût global est de 671 M€.

L'échéancier des financements est le suivant :

(En M€ courants)

	LPM 1997-2002		LFI 2003		PLF 2004		2005	2006	2007	2008
	AP	CP	AP	CP	AP	CP	Prévisions CP	Prévisions CP	Prévisions CP	Prévisions CP
Développement	271,6	217,2	1,5	30,9	18,3	18	8,6	0,3	0	0
Fabrication des systèmes	92,1	45,5	21,8	28,5	6,2	22,3	19,2	6,5	0,3	0
Production des munitions	93	27,4	72,1	22,5	9,3	26,1	35,3	20	26,7	35
Total	456,7	290,1	95,4	81,9	33,8	66,4	63,1	26,8	27	35

4. Les bâtiments de projection et de commandement

a) Les caractéristiques du programme

Le programme de bâtiments de projection et de commandement (BPC) répond à un besoin de projection de forces par voie aérienne ou maritime dans le cadre d'opérations amphibies, d'opérations aéromobiles ou de transport opérationnel. Ces missions sont actuellement assurées par les transports de chalands de débarquement Foudre et Sirocco⁴, auxquels s'ajouteront les BPC.

Les BPC pourront accueillir 10 à 16 hélicoptères dans les hangars, le pont d'envol comprenant 6 spots.

4 chalands de transport de matériel pourront être contenus dans le radier.

Aux capacités classiques de transport s'ajoute une dimension de commandement avec la possibilité d'accueillir un poste de commandement de niveau opératif embarqué avec des espaces et des outils de communication adaptés au commandement de théâtre et d'opérations amphibies. La liaison 11 qui permet l'échange de données tactiques entre plusieurs unités sera notamment intégrée à un système de télécommunications performant et évolutif.

⁴ Les TCD Ouragan et Orage seront retirés du service actif en 2005 et 2006.

Ces systèmes renforcent le caractère d'interopérabilité interarmées ou interalliées qu'offrent déjà les caractéristiques physiques du bâtiment en matière d'accueil de batteries ou d'hélicoptères.

Ces bâtiments pourront accomplir des missions de soutien santé, de transport de fret et d'interventions humanitaires.

D'un déplacement d'environ 21 500 tonnes pour une vitesse de 19 nœuds, avec un équipage de 160 personnes, les BPC inaugurent dans la marine l'utilisation de la propulsion électrique et de la construction aux normes civiles. La propulsion électrique, utilisée par les paquebots, fait appel à des pods externes orientables avec un moteur électrique et une hélice pour orienter le navire, la génération d'énergie étant toujours assurée par une machine thermique. Compte tenu de la nature des missions où la furtivité n'est pas essentielle et du tonnage du bâtiment, la transposition des bâtiments civils à ce type de bâtiments de la propulsion électrique est relativement aisée et a pu, en outre, améliorer l'autonomie du bâtiment ainsi que la taille de l'équipage.

b) Les aspects budgétaires du programme

Lancé en 2000, le programme BPC comprend deux unités pour un coût global de 623,3 M€.

Le programme est désormais en phase de production et les livraisons sont attendues fin 2005 pour le « Mistral » et fin 2006 pour le « Tonnerre ».

Les crédits inscrits au titre du programme BPC au budget 2004 s'élèvent à 19,3 millions d'euros en autorisations de programme et à 104 millions d'euros en crédits de paiement.

5. Le second porte-avions

La construction d'un second porte-avions a sans conteste été l'élément le plus saillant et le plus visible sur le plan médiatique de la loi de programmation militaire.

Votre rapporteur ne reviendra pas sur l'intérêt pour la marine française de disposer d'un second bâtiment de ce type : le déploiement du groupe aéronaval durant le conflit d'Afghanistan en a constitué la meilleure illustration, témoignant à la fois des capacités de projection qu'offre cet équipement ainsi que de sa contribution essentielle à l'exercice de notre souveraineté.

Du reste, ce n'est pas la pertinence de l'outil qui fait actuellement débat mais bien les caractéristiques qui doivent être les siennes. Votre rapporteur se félicite du large débat que suscite le schéma du porte-avions, qui

dépasse très largement le cercle des industriels et des militaires. Il lui paraît conforme à l'enjeu budgétaire que représentera ce programme, de nature à peser durablement sur les finances publiques.

Sans préjudice du résultat des études en cours, votre rapporteur considère que le second porte-avions, symbole de l'effort que notre pays consent pour sa défense dans une période de rareté des crédits, se doit d'être un programme exemplaire sur le plan de la rationalité économique.

Aussi, sans *a priori* sur le choix du type de propulsion, il considère que la solution la moins coûteuse une fois l'ensemble des paramètres intégrés, notamment la dimension essentielle du coût de possession et partant des entretiens périodiques, devrait être retenue. Rappelons que le programme porte sur le seul porte-avions, qui mettra en oeuvre le groupe aérien existant.

Aucun financement n'est prévu en 2004 sur les crédits de la marine pour le second porte-avions, qui relève pour le moment des études amont financées par la Délégation générale à l'armement. La loi de programmation prévoit 50,6 millions d'euros pour ces études dont 10,1 millions d'euros ont d'ores et déjà engagés et dont 20 millions d'euros sont inscrits au budget 2004.

Le second porte-avions, dont la commande est prévue en 2005, est doté à hauteur de 550 M€ (2003) dans la loi de programmation militaire. Le programme devra se poursuivre au-delà de l'actuelle période de programmation pour une livraison en 2014, avant la grande IPER⁵ du Charles de Gaulle prévue en 2015.

Annoncé pour juin 2003, puis pour la fin de l'année 2003, le choix du mode de propulsion a été reporté à 2004. Le Royaume-uni, avec lequel une coopération pourrait être envisagée, n'a pas achevé la définition de son projet CVF (*Carrier Vessel Future*), revoyant notamment à la baisse le déplacement du bâtiment.

Quel que soit le choix opéré, il importe que le programme soit rapidement lancé : un retard de calendrier trop important risquerait de mettre en péril l'existence même du programme.

⁵ *Indisponibilité pour entretien et réparation*

Afin de fournir quelques éléments de comparaison, les principales caractéristiques du porte-avions Charles de Gaulle sont rappelées ci-après :

Longueur : 261,5 m

Largeur : 64,36 m

Tirant d'eau maximum : 9,5 m

Déplacement : 40 600 t à pleine charge

Surface du pont d'envol : 12 000 m²

Surface du hangar aviation : 4000 m²

Vitesse maximale : 27 noeuds

Propulsion : 2 chaufferies nucléaires K 15 de 150 MW chacune, 2 lignes d'arbres développant 83 000 ch

Armement : 2 systèmes lance missiles SAAM-Aster 15, 2 systèmes lance missiles Sadral-Mistral

Parc aérien : 40 aéronefs (12 Rafale, 20 super étendard SEM, 3 Hawkeye, 3 hélicoptères Dauphin, 2 hélicoptères NH90)

Capacité de catapultage : un avion toutes les 30 secondes

Capacité de 100 vols par jours sur 7 jours

Emport de 600 t de munitions et de 4000 m³ de carburéacteurs

Equipage (dont groupe aérien) : 177 officiers, 890 officiers marinières, 883 quartiers maîtres et matelots.

Montant du programme : 3.03 Milliards d'euros.

C. LA FOST : POURSUIVRE LA MODERNISATION DE LA COMPOSANTE DE DISSUASION

1. Le programme de SNLE NG de type le Triomphant

Pour assurer la permanence de la composante sous-marine de dissuasion, un ou, si nécessaire, deux SNLE sont à la mer. A cette fin, le parc doit être composé au minimum de quatre SNLE. L'objectif initial du programme était de six sous-marins.

Les objectifs du programme sont d'obtenir, d'une part, une invulnérabilité et une mobilité accrues (niveau élevé de discrétion acoustique et grandes capacités de détection sous-marine) et, d'autre part, la capacité d'embarquer le M51.

Les deux premiers bâtiments de la classe le Triomphant ont été admis au service actif en 1997 et 1999. Les deux suivants sont attendus en 2004 et 2010.

Le coût total du programme est de 14 milliards d'euros 2002 pour un coût unitaire de 2 milliards d'euros. Pour 2004, 426 millions d'euros en AP et 394 millions d'euros en CP sont prévus sur ce programme.

Ce programme comporte des innovations techniques très importantes qui ont contribué à des décalages, auxquels se sont ajoutés des décisions d'étalement du programme : le SNLE NG attendu en 2004 arrive avec un décalage de près de quatre ans. La durée de fabrication moyenne est de dix ans.

Ces décalages n'ont pas été sans conséquence sur le coût du programme : les effets de série sont limités, l'étalement permet des changements de spécifications alors que les normes environnementales en matière d'énergie nucléaire peuvent évoluer.

Le programme de missile M51, lancé en 1992, est associé au programme de SNLE, dont il devrait équiper le quatrième SNLE « le Terrible » en 2010, pour l'emport de têtes nucléaires. A mesure de leur période d'entretien, à partir de 2012, les autres SNLE seront adaptés au missile M51 en remplacement du M45.

2. Le programme de SNA Barracuda

Ce programme est destiné à assurer le remplacement des six sous-marins nucléaires d'attaque type RUBIS à partir de 2012, il a été lancé en 1998. Il est un des programmes clés du système de force de maîtrise du milieu aéromaritime en assurant la sûreté de la FOST, la maîtrise des espaces au service du groupe aéronaval et en prenant part à la projection de puissance dans la profondeur. Il s'agit donc d'un outil polyvalent qui prend également en charge une capacité d'action vers la terre.

A cette fin les SNA disposeront d'un équipage de 60 hommes et mettront en oeuvre des missiles anti-navires, des missiles de croisière, ainsi que des torpilles lourdes.

La cible est de six unités à propulsion nucléaire. La commande de la première unité est prévue en 2005 pour une livraison en 2012, avec un rythme de construction d'environ un sous-marin tous les deux ans.

A l'instar des frégates multimissions, les SNA pourront emporter des missiles de croisière navals.

Le coût prévisionnel du programme est de 5,6 milliards d'euros 2002. En 2004, 59,4 millions d'euros en AP et 87,3 millions d'euros en CP sont affectés à ce programme.

3. Les programmes de torpilles

Le programme de torpille légère MU 90 est au stade de la fabrication et de la livraison. La torpille légère peut être lancée par tous les types de porteurs (avions, hélicoptères ou frégates) contre les sous-marins nucléaires ou conventionnels. A l'horizon 2010, elle devrait remplacer toutes les armes anti-sous-marines des bâtiments et aéronefs de la marine et équiper les frégates type « Georges Leygues », les frégates Horizon, les frégates multimissions, les hélicoptères Lynx et NH 90 ainsi que les avions de patrouille maritime.

Le programme porte sur 450 torpilles pour la France en coopération avec l'Italie. 300 ont été commandées en 1998 et devraient être livrées sur la période actuelle de programmation. Les 100 premières seront livrées en 2004.

Le coût global du programme est de 1,2 milliard d'euros pour un coût unitaire de 0,8 million d'euros. 5 millions d'euros de crédits de paiement sont affectés à ce programme pour 2004.

Le programme de torpille lourde a pour objectif la neutralisation de cibles de surface ou sous-marines, avec une autonomie augmentée, une

discrétion accrue, une capacité d'action par petits fonds et sur des cibles de petite taille par rapport à la torpille lourde (F17.2) actuellement en service et dont le remplacement est attendu en 2008.

Le programme est au stade de la préparation. Cette arme devrait équiper aussi bien les SNLE que les SNA.

50 millions d'euros d'AP et 1,5 millions d'euros de CP sont prévus en 2004 sur ce programme qui devrait se poursuivre au-delà de l'actuelle période de programmation. Sur la période 2003-2008, 49,2 millions d'euros devraient être consacrés à ces acquisitions.

4. Le programme de transmission de la FOST

Le programme visait à l'amélioration des moyens d'informations des sous-marins en plongée, en efficacité et en sécurité. Il consistait en la rénovation des stations d'émission, la remise à niveau des Centres opérationnels de la FOST ainsi qu'une amélioration des systèmes.

Le programme s'est achevé à la fin de l'année 2003 : aucun crédit n'est prévu à ce titre en 2004.

En parallèle, les SNLE sont équipés de moyens de transmissions conventionnels. A ce titre, le programme SYRACUSE III devrait bénéficier à la FOST en améliorant ses transmissions par satellite.

5. La modernisation des chasseurs de mines tripartites

Les bâtiments de guerre des mines ont pour mission d'assurer la sûreté du déploiement de la FOST. Les mines actuelles sont caractérisées par leur furtivité, leur discrétion et leur taille réduite. Face à ces nouvelles menaces, la modernisation des chasseurs de mines a pour objectif de maintenir des capacités de détection et de classification en adaptant le système d'armes.

Le programme porte sur l'acquisition de 10 véhicules porteurs de sonar, des drones pilotés reliés au bâtiment par un câble et de capacités d'exploitation de cet équipement à partir des treize chasseurs de mines.

Cet équipement permet au chasseur de mines de rester en dehors de la zone de danger.

Il comprend également le remplacement du sonar de coque détecteur et du système tactique, la numérisation du sonar de coque « classificateur », le remplacement d'une partie du système de pilotage automatique pour alléger la

charge de travail des opérateurs et l'amélioration de la chaîne de visualisation du véhicule d'intervention.

Le premier chasseur de mines modernisé a été remis à la marine en février dernier, le dernier des bâtiments modernisé devrait être livré en août 2005 avec un rythme de quatre livraisons par an .

Le coût total du programme est de 137,85 M€ 2002, pour un coût unitaire de 7,44 M€, imputé sur le chapitre des « grosses refontes ».

D. L'AÉRONAUTIQUE

1. le programme Rafale

Pour la marine, le programme Rafale vise au remplacement de trois types d'avions : le Crusader, avion de chasse retiré du service en 1999, le Super étendard modernisé toujours en service et l'Etendard IVP-M retiré du service en 2000.

L'objectif du programme est de disposer à terme d'un avion polyvalent avec, outre une capacité air-air, une capacité air-sol à partir de 2006-2007 avec l'entrée en service du standard F2 et une capacité air-surface et nucléaire ainsi qu'une capacité de reconnaissance avec le standard F3, attendu en 2008, qui devrait emporter les missiles AM 39 et ASMP-A.

Avec un montant total de 7 240,4 millions d'euros dont 1 574,7 pour le développement, le programme Rafale est l'un des plus importants de la marine.

Le programme Rafale a été lancé en juin 1989. Il porte, pour la Marine, sur 60 exemplaires, dont 35 biplaces, à l'échéance de 2014.

La première flottille au standard F1 (10 appareils) est équipée depuis septembre 2002. 15 autres appareils ont été commandés en 1999. Les derniers ajustements sont en cours pour permettre la prochaine mise en service opérationnelle des appareils au standard F1 .

S'agissant des Rafale biplace, les commandes devraient intervenir comme suit : 13 en 2003⁶, 18 en 2006 et 4 en 2009. Les premières livraisons interviendront en 2008, le premier appareil, livré en 2006 devant être affecté au développement.

⁶ Sur les 59 dont la commande est prévue pour la fin de l'année 2003.

Le maintien en condition opérationnelle de l'aéronef devrait représenter plus du tiers du budget consacré à l'EPM de l'aéronautique pour un montant estimé à 97 M€ en 2008. Pour 2004, il s'élève à 65 M€ pour 10 appareils, ce qui est supérieur au coût représenté par les 51 super-étendards, pourtant vieillissants. L'arrivée des Rafale dans l'armée de l'air devrait permettre de stabiliser les coûts moyens d'entretien.

Sur la période 2003-2008, ce programme devrait mobiliser 2,3 milliards d'euros.

2. Le programme Hawkeye

La livraison du troisième et dernier appareil du programme est attendue pour la fin de l'année 2003. Cette livraison permettra de maintenir deux appareils en ligne alors que l'un des appareils du parc devrait être indisponible pour cause de visite d'entretien en 2004.

Les trois appareils sont du même standard et devront être modernisés dans les années à venir pour être équipés de nouveaux calculateurs et de nouvelles hélices.

Le coût global du programme, qui comprend un certain nombre de prestations de service, s'élève à 1 017,1 millions d'euros. La dotation pour 2004 est de 9 millions d'euros en AP et de 65,54 millions en CP.

3. La modernisation des Super-Etendard

Le Super Etendard a été mis en service dans la marine en 1978, le parc est actuellement de 51 appareils. La modernisation de l'appareil est prévue en plusieurs étapes correspondant à différents standards :

- Le standard III correspond à l'intégration de charges et armements nouveaux répondant à un besoin d'amélioration d'attaque, la modernisation porte sur 51 appareils et devait être achevée en 2003.

- Le standard IV prévoit l'amélioration du système d'autoprotection et des capacités de reconnaissance, la modernisation porte sur 51 appareils et le dernier avion équipé sera livré fin 2005 ;

- Le standard V répond à un besoin d'attaque de nuit par l'acquisition de 15 pods d'attaque de nuit et la modernisation de 35 appareils, dont les cinq premiers devraient être livrés fin 2005.

Le coût global du programme s'élève à 357 millions d'euros.

Les super-étendard continuent à donner toute satisfaction à la marine et leur taux de disponibilité s'est amélioré en 2003.

4. le programme NH 90

Le programme d'hélicoptère NH90 vise au remplacement de deux types d'appareils pour la marine : l'hélicoptère Lynx pour des missions de lutte anti-sous-marine et anti-navire, dans la version Combat et le super Frelon, dans des missions de transport logistique et de sauvegarde, dans la version Soutien.

Le NH 90 est un hélicoptère biturbine de classe 9 tonnes, pouvant franchir une distance de 700 km avec une autonomie de 4 heures et une vitesse maximale de 300 km/h.

L'équipage à trois assure le pilotage et la gestion du système d'armes. L'armement comprend deux torpilles MU90 ou 2 missiles; des missiles AM 39 (air surface), pourront, si nécessaire être intégrés.

Le programme d'hélicoptère NH 90 est développé en coopération avec quatre pays : l'Allemagne, l'Italie, les Pays-bas et le Portugal pour les besoins des trois armées, regroupés avec la France au sein d'une agence de l'OTAN. Le consortium industriel est composé d'Eurocopter, Agusta-Westland et Fokker.

Au total, le programme porte sur 254 appareils, dans trois versions : une variante terrestre pour le transport tactique de troupes, une variante maritime embarquée sur frégate déclinée en version « soutien » et une variante recherche et sauvetage de combat.

La France est le premier contributeur du programme et prend à sa charge 41,6 % du développement et 30,8 % de l'industrialisation.

La part de la marine dans le coût total du programme pour la Défense est de 40 % pour un total de 27 appareils, soit 339 M€ en développement et 1 443 M€ en production.

Le coût unitaire du NFH combat est de 31,3 M€ et de 26,2 M€ pour la version soutien. La marine devrait disposer à terme de 27 appareils dont 13 dans la version soutien.

Un premier exemplaire sera livré en 2005, puis les livraisons s'échelonneront de 2006 à 2018 à raison de deux exemplaires par an. La première flottille devrait être équipée à l'été 2007.

Le programme est désormais entré dans la phase de production et représente près d'un milliard d'euros sur la période de programmation en cours. Pour 2004, il représente 37,3 millions d'euros en AP et 96,5 en CP.

5. Les démonstrateurs de drones

Si la marine apporte sa contribution budgétaire au démonstrateur UCAV d'avion sans pilote, deux démonstrateurs visent à explorer plus précisément les possibilités d'utilisation de drones en complément des aéronefs de la marine :

- le démonstrateur de drone maritime tactique (DMT) vise à apporter des solutions au problème de la récupération du drone sur des bâtiments de taille moyenne. Le drone tactique, mis en oeuvre à partir de frégates, viendrait en complément des possibilités existantes d'attaque vers la terre,

- le Dele, drone embarqué longue endurance, serait mis en oeuvre pour des missions de surveillance et de reconnaissance à partir du porte-avions ou de BPC.

III. LA DISPONIBILITÉ DES MATÉRIELS : UN DÉFI QUI RESTE D'ACTUALITÉ

Elément d'efficacité évident, la disponibilité des matériels concourt pour une part essentielle au moral des personnels. Des réformes d'ampleur ont été entreprises dont les effets ne sont pas encore tout à fait perceptibles.

Le vieillissement des matériels et les effets durables d'une profonde désorganisation de la gestion des rechanges affectent le taux de disponibilité des matériels tandis que le coût de l'entretien est accru par l'entrée en service de matériels sophistiqués et la charge non compressible de la part de l'entretien nucléaire.

1. Un effort budgétaire soutenu

Le budget de la marine pour 2003 avait enregistré une augmentation importante des autorisations de programmes destinées à l'entretien programmé des matériels. Pour 2004, l'augmentation est traduite en crédits de paiement, le chapitre correspondant du titre V étant doté de 756,6 millions d'euros, en augmentation de 22 %.

L'ensemble des crédits concourant à l'entretien programmé des matériels, ainsi que l'a souligné le chef d'état major de la marine lors de son audition, représente désormais 26 % du titre V, ce qui constitue un plafond. Il n'est pas certain que les structures en place aient la capacité d'absorber davantage de crédits, crédits qui seraient nécessairement distraits de l'effort nécessaire au renouvellement des équipements.

2. Des procédures en cours de modernisation

Depuis 3 ans, la fonction soutien a fait l'objet d'une réorganisation profonde.

La SIMMAD (structure interarmées de maintenance des matériels aéronautiques de la défense) met en oeuvre, en lien avec les différentes armées, la politique logistique destinée à optimiser la disponibilité des aéronefs.

La marine a fait en outre le choix d'« internaliser » des fonctions auparavant assurées par DCN.

Cette volonté est à l'origine de la création en 2000 du Service de soutien de la flotte, placé sous l'autorité du chef d'état major de la marine et

qui vise à fédérer l'ensemble des acteurs du soutien des bâtiments. Il s'agit d'un service mixte marine/DGA qui comprend 1 523 personnes, dont 628 postes budgétaires transférés de DCN.

Le service est constitué d'une direction centrale à Paris et de directions locales à Brest et à Toulon.

Des équipes responsables de bâtiments ont été constituées, qui sont les interlocuteurs des bâtiments mais aussi des autorités et des industriels.

La marine a du intégrer de nouveaux métiers : développer sa capacité de contractualisation, rechercher des industriels, constituer des barèmes de prix.... Les ateliers militaires de la flotte ont élargi leurs domaines de compétence pour pouvoir intervenir en urgence lorsque le recours à l'industriel n'est pas envisageable.

Le SSF met également en oeuvre un système d'information, SIGLE, pour le recueil et le traitement de données logistiques. Ce système devrait être pleinement opérationnel à la mi-2004.

Par ailleurs, la reprise des pyrotechnies, à l'exemple de ce qui est pratiqué dans les autres armées est effectif depuis le 1^{er} janvier 2003 ; la reprise de la fonction rechanges s'est achevée à l'été 2003 ; quant à la remise à niveau des infrastructures, le programme de rénovation, dit « volet industriel », ne fait que commencer.

3. Une entreprise de long terme

Les objectifs de disponibilité technique des bâtiments et aéronefs sont fixés à 75 % en 2008.

En 2002, le taux moyen de disponibilité technique des bâtiments majeurs s'est établi à 61,6 %. Il était de 62,9 % au 1^{er} juin 2003.

Les indicateurs doivent être rapprochés des caractéristiques du parc (nombre de bâtiments ou aéronefs, dates de mises en service...) mais aussi des calendriers des périodes d'entretien : les taux de disponibilité des matériels utilisés en opérations extérieures seront, par exemple, forcément plus élevés.

Les efforts devront par conséquent se porter sur l'amélioration de l'efficacité dans la gestion des rechanges mais aussi sur la réduction des durées d'intervention et l'espacement des périodes d'entretien.

Le SSF a également modernisé ses moyens d'action, en passant avec DCN un contrat de disponibilité des SNA, la rémunération de l'industriel étant directement fonction du taux de disponibilité et ce, à compter du 1^{er} janvier

2004. En globalisant plusieurs contrats, le nouveau contrat d'entretien des SNA inaugure des relations contractuelles d'un nouveau type où les responsabilités tant de l'industriel que du maître d'ouvrage sont plus claires.

S'agissant des matériels aéronautiques de la marine confiés à la SIMMAD, le taux de disponibilité atteint 54 % sur les premiers mois de l'année 2003 ce qui est encore loin de l'objectif affiché. Ce taux recouvre des disparités importantes selon les flottes : l'aviation de soutien et de sauvegarde des approches maritimes affichent des taux plus proches de l'objectif tandis que la flotte d'hélicoptères de combat, notamment les hélicoptères Lynx, vieillissante et confrontée à des problèmes de rechanges présente une faible disponibilité.

Pour certains équipements, l'entretien est externalisé sous forme de marchés de soutien « à l'heure de vol », c'est notamment le cas des Falcon 50 dédiés à la surveillance maritime.

Plus préoccupants sont les taux de disponibilité de l'avion de combat Rafale qui n'atteignent pas 50 % s'agissant d'un aéronef présent dans la marine depuis moins de deux ans. L'étalement des livraisons de l'appareil ne facilite pas son entretien dans de bonnes conditions en limitant l'effet « d'apprentissage ».

IV. LE DÉVELOPPEMENT DES MISSIONS DE SAUVEGARDE MARITIME : UNE MEILLEURE PRISE EN COMPTE DE NOUVELLES MENACES.

A. LA PROTECTION DES APPROCHES MARITIMES

1. Un changement de perspective depuis 2001

Le changement d'environnement stratégique s'est traduit pour la marine par deux adaptations principales : la première, nettement identifiable dans l'évolution des programmes, consiste dans le développement des moyens d'action vers la terre et de frappe dans la profondeur ce qui constitue une modification substantielle des missions et des modalités du combat naval ; la seconde, moins visible en ce qu'elle sollicite les équipements habituels, opère une révision de l'analyse des menaces en y intégrant une dimension renforcée de protection des approches maritimes.

Dès avant les événements du 11 septembre 2001, l'échouage de *l'East Sea* sur les côtes varoises en février 2001, à proximité d'un sémaphore désarmé, a mis en évidence la vulnérabilité des approches à l'égard, non seulement de l'immigration clandestine, mais aussi du trafic de drogue, des pollutions diverses et du risque terroriste. Outre-mer, ces problématiques sont présentes avec une particulière acuité.

En haute mer, seule la marine nationale dispose des moyens nécessaires.

Près des côtes, les compétences sont partagées avec les Affaires maritimes, les Douanes, la Sécurité civile et la Gendarmerie. En Méditerranée, la mise en place d'une « zone de protection écologique » permettra d'accroître les moyens juridiques d'intervention dans le périmètre de la zone économique exclusive.

Lors du comité interministériel de la mer d'avril 2003, les préfets maritimes se sont vu reconnaître un rôle de coordination qui n'est plus limité aux cas d'accidents mais s'applique de façon quotidienne. Les trois préfets maritimes, compétents pour les zones Manche-mer du Nord, Atlantique et Méditerranée, relèvent du Premier ministre par l'intermédiaire du secrétaire général de la mer.

2. Le renforcement des moyens de surveillance

La décision de renforcer les capacités des sémaphores a fait suite à l'épisode de l'*East Sea*. 14 sémaphores ont ainsi été concernés. Sur l'ensemble du littoral, 59 sémaphores sont opérationnels, avec une capacité d'observation de 20 nautiques (35 kilomètres) sur l'ensemble du littoral. Cette opération se fait avec le renfort de réservistes.

Avec le projet « spationav », la marine disposera à terme d'un système d'information pour le traitement et la synthèse des informations fournies par la surveillance radar et la mise en réseau de la chaîne sémaphorique.

Ce projet concerne dans un premier temps la façade méditerranéenne pour laquelle la première étape du projet sera achevée en 2004 : chaque sémaphore transmettra ses informations vers le centre opérationnel de la marine de Toulon pour permettre l'établissement en temps réel de la situation des approches.

Les étapes suivantes consistent dans l'extension du système aux autres façades maritimes ainsi que dans l'intégration d'autres sources d'informations : les informations en provenance des bâtiments et aéronefs sur zone, les informations de l'AIS (*Automatic Identification System*, interrogateur radar comparable à celui des avions). L'automatisation des échanges entre les administrations est également recherchée, notamment par le biais de Trafic 2000, mis en place par le ministère des transports. Ce système devrait être opérationnel en 2007 et faire l'objet d'une expérimentation pour l'outre-mer à Fort-de-France.

La dernière phase vise à l'extension du système aux départements et territoires d'outre-mer et à l'extension de la profondeur des zones surveillées, au moyen de nouveaux capteurs. Cette dernière phase devrait être achevée en 2010.

Le coût total du système devrait s'élever à 15-20 millions d'euros, dont 4,5 millions d'euros pour la première phase.

Les moyens de la gendarmerie maritime, dont les effectifs de 1000 personnes sont placés pour emploi auprès du chef d'état-major de la marine, ont également été renforcés. Le parc des vedettes allouées aux formations navigantes fait l'objet d'un programme de renouvellement qui porte sur 24 vedettes de surveillance côtière et maritime dont la dernière devrait être livrée en 2007, pour un montant total de 33 millions d'euros. Ces bâtiments ont le statut de navire de guerre.

3. Les moyens de lutte anti-pollution

Le financement des bâtiments affrétés par la marine pour l'action de l'Etat en mer relève des crédits de fonctionnement pour un montant de 21,6 millions d'euros, répartis sur deux articles.

Ces montants concernent les marchés des trois remorqueurs de Cherbourg, Brest et Toulon (8,1 M€), du co-affrètement, avec la Grande-Bretagne, du remorqueur du Pas de Calais (2,6 M€) et des remorqueurs portuaires (0,02 M€).

L'affrètement des trois Bâtiments de soutien de haute mer, l'Alcyon et l'Ailette à Brest et la Carangue à Toulon représente 6,6 millions d'euros.

L'affrètement d'un navire spécialisé en matière de dépollution, performant par tous les temps a fait l'objet de deux appels d'offres successifs sans résultat. Il a donc été décidé de renforcer les capacités de lutte anti-pollution des bâtiments de soutien de haute mer pour renforcer les moyens de lutte en mer du ministère e la défense.

Ce renforcement des capacités se traduit par un changement d'appellation : L'Alcyon et le successeur de la Carangue deviendront, à partir du 1^{er} janvier 2004, des « bâtiments de soutien, d'assistance et de dépollution », l'Ailette et un quatrième navire dont l'appel d'offres d'affrètement sera lancé en début d'année seront appelés « bâtiments de soutien, d'assistance, d'intervention et de dépollution ». A l'arrivée du quatrième bâtiment, basé à Brest, l'Ailette sera redéployée en Méditerranée.

Pour 2004, l'ensemble des affrètements sera financé sur le même article, doté de 22,8 millions d'euros.

A compter de 2005, ces crédits financeront également les deux nouveaux remorqueurs d'intervention, d'assistance et de sauvetage, prévus en sus des Abeille Flandres et Languedoc.

4. Le renouvellement des moyens du service hydrographique et océanographique de la marine

L'entrée en service prochaine du Beautemps-Beaupré constitue la première étape du programme de renouvellement des moyens hauturiers du SHOM qui sera achevé en 2005 avec la mise en service du Pourquoi-pas ?, bâtiment de l'IFREMER, que la marine exploitera pour moitié.

La mise en service des deux bâtiments permettra de porter à 330 jours de mer contre 150 aujourd'hui, la capacité de recueil de données pour des travaux d'hydrographie et d'océanographie générale et militaire.

Le coût global pour la marine pour les deux bâtiments est de 99 millions d'euros, un coût que la coopération avec l'IFREMER a permis de réduire de près de 30 %.

Parallèlement, un programme concernant l'acquisition de sept vedettes hydrographiques et la modernisation des moyens de leur récupération sur le Laplace et le Borda contribueront également au renforcement des moyens du SHOM.

B. UNE OPPORTUNITÉ DE COOPÉRATION EUROPÉENNE

Depuis le naufrage du pétrolier Erika en 1999, les pollutions se sont multipliées et ont mis en évidence la nécessité de coopérations européennes sur les missions de l'Action de l'Etat en mer.

Avec l'Espagne et l'Italie, la coopération s'est progressivement renforcée pour la lutte anti-pollution mais ces mêmes Etats sont également demandeurs de coopération dans le domaine de la protection des frontières et de la lutte contre les trafics.

Un consensus s'est fait jour au niveau européen sur le développement de capacités et de missions relatives à la lutte contre le terrorisme et les catastrophes naturelles

A terme, en matière opérationnelle, ces points de convergence pourraient donner davantage de contenu aux structures de coopération institutionnelles existantes : l'initiative amphibie européenne, la force navale franco-allemande et l'Euromarfor.

La coopération en matière amphibie a été lancée par une déclaration d'intention du 5 décembre 2000 entre le Royaume-uni, les Pays-bas, l'Italie, l'Espagne et la France. Elle vise à renforcer les capacités et l'interopérabilité pour permettre la planification et la conduite d'opérations amphibies multinationales, dans le cadre de l'OTAN ou de l'Union européenne. Cette capacité a été validée lors d'un exercice mené en octobre 2002.

La force navale franco-allemande a, quant à elle, dépassé le seul cadre des exercices en étant impliquée, durant l'été 2003, dans l'opération *Enduring freedom* autour de la corne de l'Afrique.

L'Euromarfor a été impliquée en opération pour la première fois en 2002, en Méditerranée orientale, pour lutter contre le terrorisme et les trafics

illicites. Pendant l'année 2003, l'Euromarfor a été engagée pour la première fois dans l'Océan indien, ce qui constitue un événement remarquable. Elle contribue à l'opération *Enduring Freedom* et ce, jusque fin 2004 et peut-être au-delà. Depuis le 19 septembre 2003, Euromarfor est commandée par l'amiral commandant la force d'action navale pour une durée de deux ans.

La lutte contre le terrorisme et les trafics peut ainsi constituer une base de travail importante pour la construction d'une Europe de la Défense encore embryonnaire mais à laquelle la marine apporte une contribution non négligeable par un travail régulier avec nos partenaires et la poursuite de programmes en coopération.

CONCLUSION

A l'examen des crédits qui lui sont consacrés, les perspectives de la marine pour l'année 2004 sont satisfaisantes. Des moyens lui sont donnés pour poursuivre la modernisation, à la fois de son organisation et de ses équipements. Les années à venir seront décisives pour le déroulement des programmes, avec des effets sur le moral des personnels et l'attractivité de la carrière.

En l'absence de marges de manœuvre, l'exécution 2003 sera d'ores et déjà déterminante pour les crédits de la marine et ses relations avec son principal partenaire industriel.

EXAMEN EN COMMISSION

La commission a examiné le présent rapport lors de sa séance du mercredi 12 novembre 2003.

A la suite de l'exposé du rapporteur, M. Xavier de Villepin s'est interrogé sur le choix de propulsion du second porte-avions. Le choix de l'énergie nucléaire semble actuellement l'emporter alors que la commission, dans un précédent rapport, avait envisagé une coopération avec le Royaume-Uni sur ce programme. Il a interrogé le rapporteur sur l'opportunité du rachat du chantier naval allemand HDW qui permettrait de renforcer la place de DCN sur le marché des sous-marins diesel.

M. André Dulait, président, a interrogé le rapporteur sur les conclusions du rapport d'information de l'Assemblée nationale relatif à la propulsion du porte-avions.

M. André Boyer, rapporteur pour avis, a rappelé qu'il avait été l'auteur, en 2000, d'un rapport sur le groupe aéronaval. Tout en concluant à la nécessité d'un second porte-avions, il résultait de ce rapport l'absolue nécessité de la modernisation de la flotte de surface. Cette priorité reste d'actualité tout comme la restauration de la disponibilité des matériels. Il a considéré que le rapport d'information de l'Assemblée nationale était plus équilibré que les comptes rendus qu'en a faits la presse. L'opportunité d'une coopération avec les Britanniques reste intéressante, même si ceux-ci ont fait des choix d'aviation embarquée et de mode de propulsion qui ne permettraient pas de retenir une solution proche du Charles-de-Gaulle. La question des capacités d'emport d'avions pour des hangars qui devraient abriter le Rafale se pose également. La réalisation, vingt ans après, d'un bâtiment similaire au Charles-de-Gaulle, n'est pas envisageable, de nombreux éléments devant être modernisés. La propulsion nucléaire confère au bâtiment à la fois l'autonomie et la rapidité d'intervention mais pose le problème de la durée et du coût des entretiens périodiques. Les porte-avions américains sont certes nucléaires mais d'un tonnage beaucoup plus important et font appel à une énergie nucléaire qui ne nécessite pas le renouvellement périodique des cœurs. La révision des choix auxquels procèdent actuellement les Britanniques sur les caractéristiques de leurs futurs porte-avions est une autre source de complication dans un débat qui doit également intégrer des considérations industrielles. S'agissant du chantier naval allemand HDW, l'opportunité d'un rachat était intéressante mais n'est aujourd'hui plus d'actualité, le fonds de pension américain qui en détient la propriété ne souhaitant plus le mettre sur le marché.

M. André Dulait, président, a fait part de son inquiétude sur l'évolution des normes de sécurité nucléaire qui pourrait peser, à terme, sur les coûts d'entretien du second porte-avions. Il a indiqué que le nucléaire pourrait

également constituer une difficulté pour les populations riveraines des installations de la marine.

M. André Boyer, rapporteur pour avis, a précisé que l'accueil du porte-avions en escale était également lié à des considérations de politique internationale et pas seulement aux normes de sécurité.

*

* *

Au cours de sa séance du 26 novembre 2003, à l'issue de l'examen des rapports pour avis, **la commission a émis un avis favorable à l'adoption de l'ensemble des crédits de la défense pour 2004.**