

SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1989 - 1990

Annexe au proces-verbal de la séance du 3 mai 1990.

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 IIème région maritime, à Brest.

Par MM. Michel d'AILLIÈRES, François ABADIE, Michel CALDAGUÈS, Jean-Paul CHAMBRIARD, Michel CHAUTY, Charles-Henri de COSSÉ-BRISSAC, Franz DUBOSCQ, Marc LAURIOL et Edouard LE JEUNE

Sénateurs.

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

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	3
I - L'ILE LONGUE ET LES SNLE	5
1) La force océanique stratégique	5
2) Les sous-marins nucléaires lanceurs d'engins	6
II - LE THÉÂTRE ATLANTIQUE ET LES FORCES CLASSIQUES	9
1) Le théâtre atlantique et les forces classiques	9
2) Le porte-avions nucléaire "Charles de Gaulle"	15
3) Les chasseurs de mines tripartites	19
4) La frégate anti-sous-marine "Primauguet"	21
CONCLUSION	23

Mesdames, Messieurs,

Dans le cadre de ses compétences concernant le contrôle de la politique du gouvernement et l'information du Sénat, la Commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées organise chaque année des visites dans les armées.

Après la Méditerranée et Toulon en 1989, c'est à Brest, siège de la IIe région maritime, que la commission a envoyé une délégation pour s'informer sur nos sous-marins stratégiques ainsi que sur le théâtre atlantique. Cette délégation, conduite par M. Michel d'Aillières, vice-président de la commission, était composée de MM. François Abadie, vice-président, Michel Caldaguès, Jean-Paul Chambriard, Michel Chauty, Charles-Henri de Cossé-Brissac, Franz Duboscq, Marc Lauriol et Edouard Le Jeune.

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 Dominique Lefebvre, le vice-amiral Francis Orsini, le contre-amiral Philippe Canonne, l'ingénieur général Joseph Trétout, les capitaines de vaisseau François de Penfentenyo et Michel Picard et les capitaines de frégate Rémy Bertrand et Rémy Vincent, ainsi que leurs états-majors et équipages, pour l'excellent accueil qu'ils lui ont réservé, et pour toute la part qui leur revient dans le parfait déroulement de cette mission.

I - L'ILE LONGUE ET LES SOUS-MARINS NUCLÉAIRES LANCEURS D'ENGINS

Votre délégation s'est rendue le lundi 12 mars 1990 au matin, par un avion de la marine, à la BAN de Landivisiau d'où, accompagnée par le vice-amiral Francis Orsini, commandant les forces sous-marines et la force océanique stratégique, elle a rejoint l'Île Longue.

1) La force océanique stratégique (FOST)

L'amiral a d'abord brossé un tableau d'ensemble de la FOST et de son histoire. Il a notamment rappelé que la définition du livre blanc sur la défense de 1972 était toujours d'actualité : "Le système de riposte nucléaire stratégique doit avoir une capacité de destruction telle qu'un agresseur éventuel soit dissuadé d'entreprendre contre notre territoire, une action qu'il paierait d'un prix exorbitant".

La FOST, fer de lance de la dissuasion, se compose de 6 SNLE, dont quatre sont dans le cycle opérationnel (un autre étant en refonte à Cherbourg, tandis que le dernier est en grand carénage dans l'arsenal de Brest). Sur ces quatre sous-marins, trois sont en permanence à la mer, depuis 1983, le quatrième étant susceptible d'appareiller dans des délais très courts.

Il n'est pas inutile de rappeler que la France est l'une des cinq nations détentrices de ce moyen privilégié de la dissuasion, après les Etats-Unis et l'URSS, mais avant la Grande-Bretagne et la Chine. Moyen privilégié certes, puisque la FOST représente d'ores et déjà plus de 80 % des charges nucléaires stratégiques et en détiendra 91 % au début de l'année prochaine.

C'est assez dire l'importance extrême attachée à la crédibilité et la sûreté des SNLE.

La crédibilité repose sur la volonté du Président de la République, ainsi que sur la compétence professionnelle et l'engagement personnel non seulement des officiers et des équipages, mais aussi du personnel civil qui concourent à la mise en oeuvre de ce système d'arme.

Elle repose aussi sur la qualité des matériels et des moyens de transmissions, qui sont l'objet d'une modernisation constante.

La sûreté, quant à elle suppose une bonne capacité en matière de renseignement sur l'environnement du sous-marin (d'où l'importance des avions de patrouille maritime par exemple). Elle implique aussi des forces anti-sous-marines et anti-mines afin de dépister -et de détruire en temps de guerre- les sous-marins nucléaires d'attaque "intrus" et de faire face à la menace, réelle mais trop peu connue, des mines.

Le personnel qui arme les SNLE est composé exclusivement de volontaires. La FOST compte environ 3 400 hommes, dont 1 600 pour les équipages, 1 400 pour la base opérationnelle de l'île Longue, 260 pour les transmissions à Rosnay et 140 pour l'état-major de la FOST, implantée à Houilles.

2) Les sous-marins nucléaires lanceurs d'engins

Après l'exposé théorique de l'amiral Alfost, votre délégation a pu visiter "le Foudroyant", dernier des SNLE à devoir être refondu afin de pouvoir accueillir des missiles M4 et qui possède encore ses missiles M20, à l'instar du "Redoutable". Ce dernier ne fera cependant pas l'objet d'une refonte, mais sera désarmé en 1991, lorsque les cinq SNLE seront équipés du M4.

Rappelons que chaque SNLE est armé par deux équipages (bleu et rouge) de 130 hommes dont 15 officiers et que les patrouilles durent 10 semaines. Votre délégation souhaite rendre ici un

hommage appuyé à ces hommes auxquels la nation confie une mission décisive.

L'armement des SNLE se compose actuellement de 16 missiles par bâtiments, ces missiles étant soit du type M20, soit du type M4. Le M20 envoie une tête mégatonnique à plus de 3000 km, cependant que le M4 peut propulser 6 têtes de 150 kilotonnes à plus de 4 000 km.

"L'Inflexible" a été le premier SNLE à être armé du M4, les autres devant tous, à l'exception du "Redoutable", être refondus. C'est chose faite pour "le Tonnant" et "l'Indomptable", c'est en cours pour "le Terrible" (qui sera opérationnel en juillet prochain), ce sera fait pour "le Foudroyant" à l'été 1991.

Cette refonte M4 a deux caractéristiques essentielles :

- Chaque sous-marin emporte désormais 96 têtes nucléaires au lieu de 16, ce qui signifie qu'en juillet prochain la FOST représentera 400 têtes, au lieu de 80 en 1985 avant l'entrée en service de "l'Inflexible" ; elle en représentera 480 à l'issue du programme de refonte, soit 288 têtes en permanence sous les mers.

- L'augmentation de portée des armes diminue les temps de transit et augmente considérablement la taille des zones de patrouille envisageable, ce qui rend encore plus sûr le déploiement des SNLE et accroît encore la crédibilité de cette composante.

L'amélioration permanente des sous-marins n'a bien sûr pas porté uniquement sur les missiles. Deux autres facteurs sont principalement l'objet de recherches constantes : la discrétion acoustique et la qualité de la navigation.

Pour être à la hauteur des progrès technologiques réalisés ou en cours de réalisation par nos alliés et nos adversaires éventuels,

la marine a été amenée à concevoir une nouvelle génération de SNLE pour remplacer celle du "Redoutable". Le premier, "le Triomphant", entrera en service en 1994.

Les progrès principaux du SNLE/NG concernent :

- l'augmentation de l'immersion maximale ;
- la discrétion acoustique (ce qui entraîne un déplacement en plongée de 14 200 tonnes contre 8 900 tonnes pour les actuels) : le futur SNLE ne devrait pas être plus bruyant que le bruit de fond de la mer ;
- la détection sous-marine ;
- la propulsion. La nouvelle chaufferie nucléaire sera la même que celle du futur porte-avions nucléaire "Charles de Gaulle" ;
- l'armement : dans un premier temps, "le Triomphant" sera armé de missiles M45, dérivés du M4, et dotés de têtes plus furtives et d'aides à la pénétration améliorées.

Par la suite, à partir du cinquième SNLE/NG -au lieu du premier !-, l'armement sera le M5, d'une portée et d'une furtivité encore accrues et capable d'emporter 12 têtes nucléaires.

A ce stade de son compte rendu, votre délégation souhaiterait faire une remarque : le développement du M5, qui aurait dû être lancé en 1989 conformément à la loi de programmation 1987-91, a été repoussé par la nouvelle loi de programmation 1990-93 vers une échéance qui pourrait se situer autour de l'année 2005, comme le remarquait notre collègue Jacques Genton dans son rapport sur le projet de loi de programmation 1990-93. **Votre délégation ne peut qu'espérer le lancement rapide de ce programme qui permettra de maintenir la FOST au niveau d'excellence qu'elle a atteint.**

o

o o

II - LE THÉÂTRE ATLANTIQUE ET LES FORCES CLASSIQUES

Après sa visite de l'Ile Longue, la délégation a regagné Brest où le vice-amiral d'escadre Dominique Lefebvre, préfet maritime de la IIe région maritime et commandant en chef pour l'Atlantique, lui a dressé un brillant portrait de sa région maritime et du théâtre atlantique.

1) Le théâtre atlantique

Le vice-amiral d'escadre Lefebvre a défini la zone maritime qui lui est confiée par la scène, le thème de la pièce et ses acteurs.

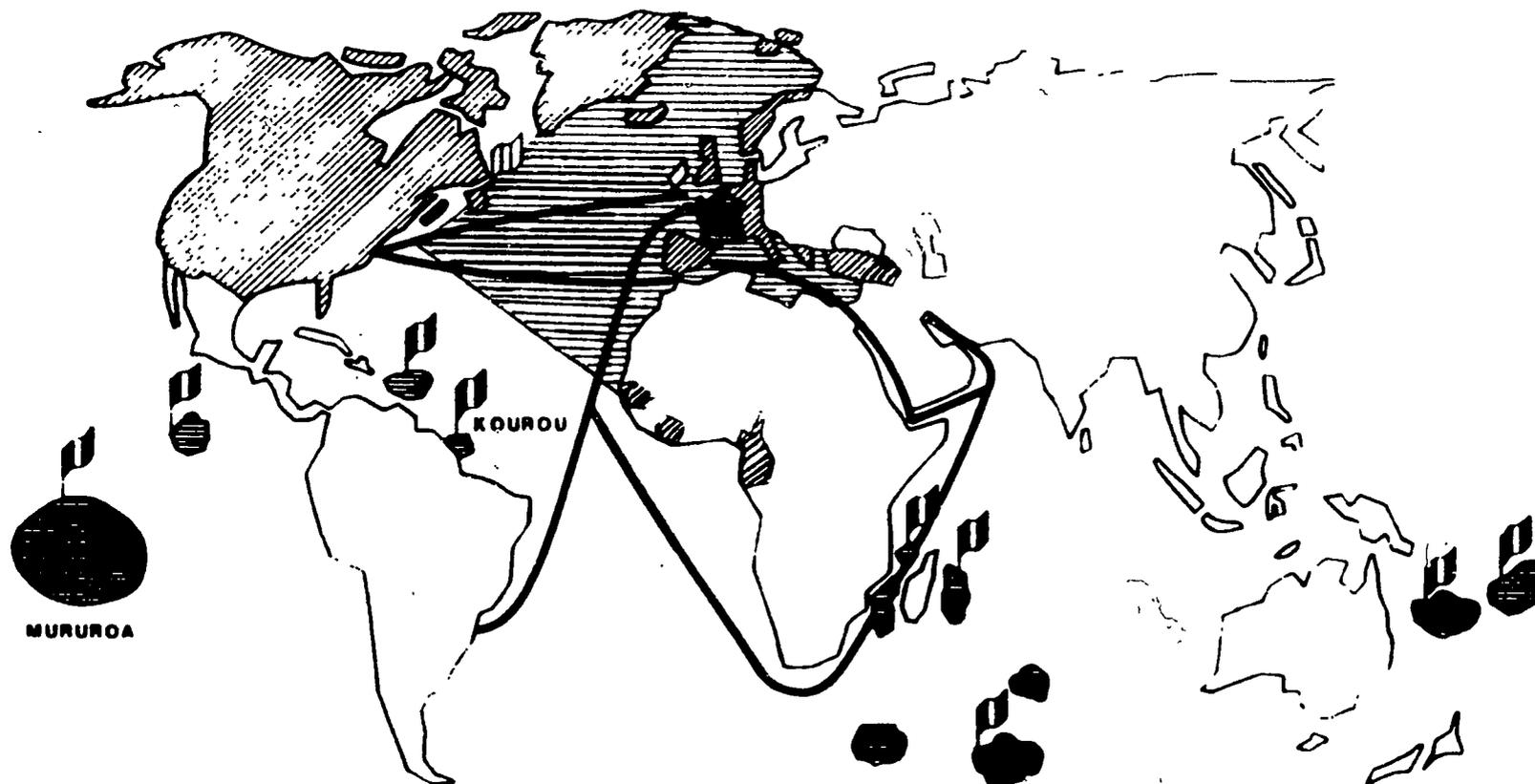
. la scène

La carte ci-après montre l'importance géographique et stratégique de la "scène" : 200 fois la France, 40 fois la Méditerranée, le cinquième de la surface du globe.

Les distances y sont considérables : 4 000 km de Brest à Mourmansk, 13 000 km jusqu'au cap Horn.

Une particularité importante de l'Atlantique est le "seuil" Groenland-Islande-Ecosse, qui contrôle l'accès des Soviétiques à la mer libre.

LES INTÉRÊTS FRANÇAIS DANS LE MONDE



	Accord de Defense & OTAN		Interêts militaires majeurs
	Départements & territoires d'outre-mer		Zones économiques
			Voies d'approvisionnement

. la pièce

Pour reprendre la formule de l'amiral, "l'Atlantique est le point de rencontre exemplaire de toutes les stratégies qui entretiennent entre elles des rapports ambigus : trompeurs, contradictoires et conflictuels".

L'Atlantique est vital pour la France, comme pour l'Alliance atlantique, dans deux domaines :

- il est le lieu de la dissuasion et d'abord la zone de déploiement d'une très grande partie des SNLE français, alliés et soviétiques ;

- il est aussi le lieu par où transitent les approvisionnements de la France : 55 % (en volume) de ses importations arrivent par l'Atlantique, et c'est par l'Atlantique Nord que seraient acheminés les renforts alliés en cas de crise. N'oublions pas que c'est en Atlantique qu'ont été gagnées, en dernière analyse, les deux guerres mondiales.

. les acteurs

C'est pourquoi les forces aéronavales du Ponant, ont la double mission d'assurer la sûreté de la FOST et celle de nos approvisionnements vitaux.

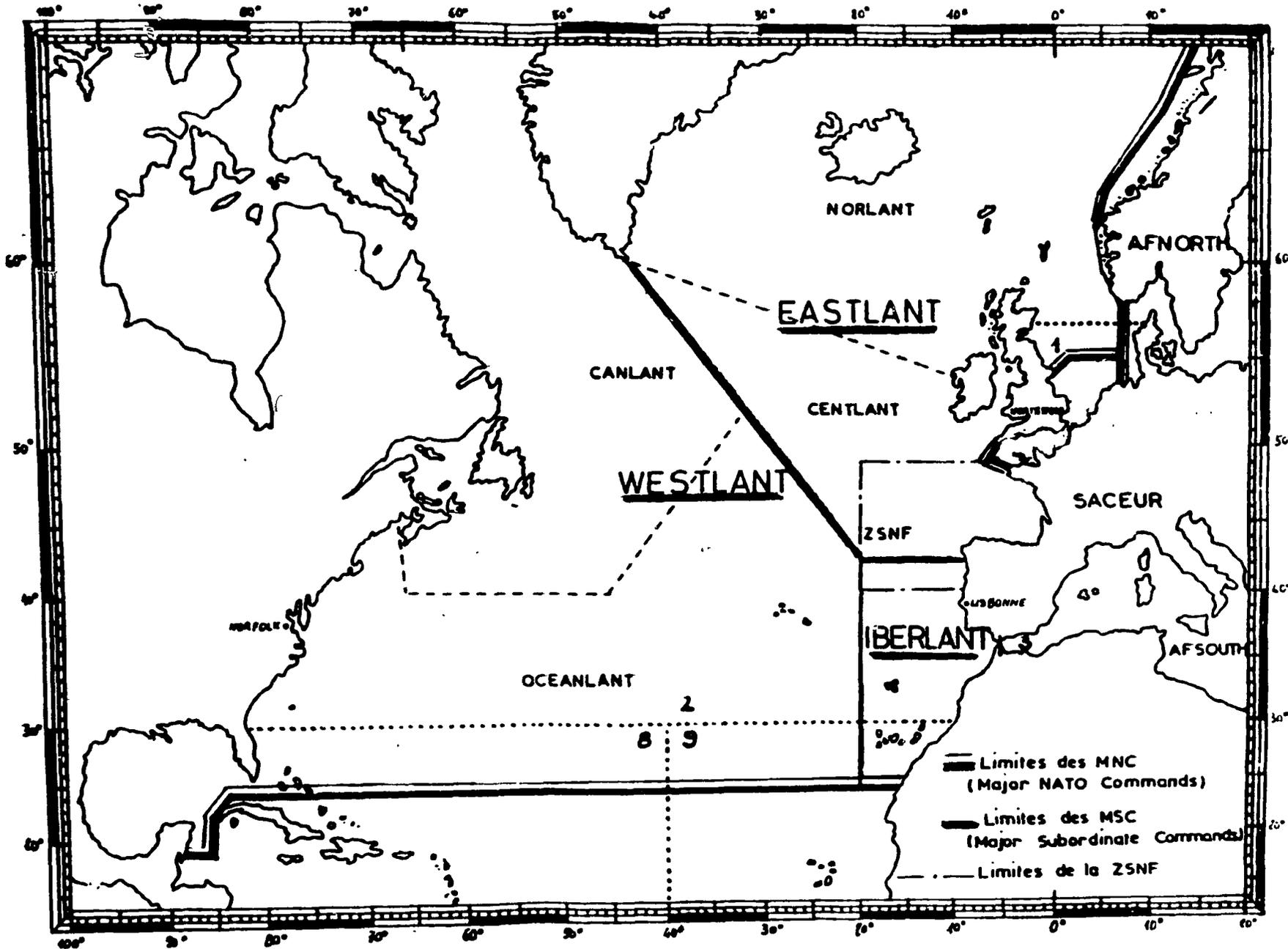
Mais les intérêts de la France sont plus vastes encore et la marine doit également être présente dans la zone des Antilles et en Guyane, ainsi qu'en Atlantique Sud. Les forces n'étant d'ailleurs jamais figées, mais pouvant, au gré des besoins, passer d'un théâtre dans l'autre.

Enfin, en temps de crise ou de guerre, le commandant en chef pour l'Atlantique prend sous ses ordres les forces du préfet maritime de la Ière région, à Cherbourg.

Comme la France n'est pas le seul acteur sur cette scène, force lui est de composer avec les autres acteurs.

S'agissant de nos alliés, des accords existent pour gérer conjointement les zones maritimes avec nos partenaires, sauf, bien entendu, pour les SNLE, qui ressortissent à un domaine réservé et "tabou".

La carte suivante montre la superposition des espaces maritimes entre l'OTAN et la France. Cette gestion de l'eau s'opère entre la France et l'OTAN dans la "zone OTAN", c'est-à-dire au nord du tropique du Cancer ; elle s'opère autant que de besoin entre la France et chacun des alliés concernés au sud de cette limite, comme d'ailleurs dans le reste du monde.



o
o o

Votre délégation a profité de sa visite à Brest pour s'enquérir de la réforme des commandements territoriaux.

Jusqu'en 1989, le littoral atlantique était divisé en deux régions maritimes, Cherbourg (mer du Nord et Manche) et Brest, la IIème région comptant trois arrondissements maritimes, Brest, Lorient et Rochefort.

Le décret du 14 juin 1989 a supprimé l'arrondissement de Rochefort, qui avait effectivement perdu de l'importance au fil des années, et qui a été transformé en commandement de la marine.

Votre délégation s'interroge sur la rationalité de ce découpage qui fait dépendre le littoral du golfe de Gascogne -du nord de la Charente-Maritime à la frontière espagnole- de l'arrondissement de Brest alors que l'arrondissement de Lorient se trouve de ce fait enclavé dans celui de Brest.

Par ailleurs, et dans le cadre du plan Armée 2000, la suppression de la première région maritime paraît avoir été décidée : elle sera transformée en arrondissement. Cependant, afin de faire face à l'ensemble des missions de service public (qui représente 15 % de l'activité des forces, hors FOST), l'amiral, chef de l'arrondissement de Cherbourg, conservera les moyens et les pouvoirs qu'avaient auparavant le préfet maritime.

Votre délégation estime que le plan Armée 2000 dont la finalité est de réduire les états-majors de l'armée de terre en rationalisant leur implantation, ne devrait pas concerner la marine. D'autant que notre pays ne peut échapper aux réalités géographiques qui lui donnent trois façades maritimes. Enfin,

l'organisation territoriale antérieure de la marine paraissait concilier les avantages de la régionalisation, d'une part, et de la décentralisation, d'autre part.

2) Le porte-avions nucléaire "Charles de Gaulle"

Votre délégation a ensuite visité le chantier du porte-avions nucléaire "Charles de Gaulle", sous la conduite de l'ingénieur général Joseph Trétout, directeur des constructions et armes navales de Brest (DCAN).

Celui-ci a d'abord brossé un tableau de la DCAN de Brest, et de ses trois missions :

- soutien technique et logistique de la FOST, qui représente la moitié des activités et 45 % du volume d'heures de travail ;

- soutien technique et logistique des forces navales du Ponant, qui représente le quart des activités et a tendance à diminuer depuis quelques années, le nombre d'heures de travail est en effet passé de 2 millions il y a 6 ans à 1,5/1,6 actuellement.

A ce sujet, votre délégation se pose la question (sans oser y répondre !) de savoir si la baisse des crédits du titre III du budget, sur lequel s'impute cet entretien, n'obère pas la longévité des bateaux en diminuant leur entretien.

- construction des navires de guerre de moyen et de fort tonnage, qui représente environ 15 % de l'activité.

Pour remplir sa tâche, la DCAN de Brest emploie 7 000 personnes, et, par le biais de la sous-traitance, c'est environ la moitié de la main d'oeuvre industrielle de la région brestoise qui est ainsi mobilisée au profit de la marine.

La délégation s'est ensuite rendue au bassin de Laninon, où le PAN est en cours de construction.

Le porte-avions, chacun le sait, est l'instrument privilégié de la stratégie nord-sud (mais s'intégrant cependant, de même que l'ensemble de nos moyens militaires, également dans la stratégie est-ouest, ce qu'il ne faut jamais oublier) appelée quelquefois un peu vite stratégie d'action. En effet, le porte-avions, de par sa seule présence, est souvent un moyen de "dissuasion classique" et l'on ne saurait oublier que, du jour où les forces maritimes françaises ont été déployées dans la région du golfe Persique et du détroit d'Ormuz, aucun navire de commerce français n'a plus été attaqué. L'antique devise "si vis pacem, para bellum" a encore un bel avenir devant elle...

Cette capacité à gérer les crises est d'autant plus importante que l'outil est prestigieux, et nul doute que le "Charles de Gaulle", un temps appelé "Richelieu", ne le soit. Prestigieux dans son existence même, puisque deux pays seulement possèdent des porte-avions modernes : les Etats-Unis et la France, l'URSS étant sur le point de se joindre à ce club très fermé que la Grande-Bretagne a quitté il y a plus de dix ans.

En présentant le chantier de construction, l'ingénieur principal de l'armement Bertrand Rayssiguier, ingénieur chargé de la réalisation du projet à Brest, a rappelé les grandes dates du programme :

23 septembre 1980 : décision de principe du conseil de défense

3 février 1986 : approbation ministérielle du dossier de lancement

24 novembre 1987 : découpage de la première tôle

14 avril 1989 : mise au bassin des premiers tronçons de coque

Pour la suite du programme, les dates divergent selon que l'on considère la programmation initiale ou les conséquences de la révision de la programmation pour 1990-93 apportée par la loi du 10 janvier 1990 :

- mise à flot : 1994 (au lieu du 1er mai 1992)

- présentation aux essais : 1997 (au lieu du 1er janvier 1995)

- mise en service : fin 1998 (au lieu de l'été 1996)

Les coûts additionnels résultant de l'allongement de deux ans de la durée de construction du PAN, ont été, autant que faire se peut, diminués grâce à la construction en deux tronçons, formule qui permet d'éviter une surcharge du plan de charge. Cependant, l'allongement dans le temps de ce programme ne pourra pas ne pas avoir des incidences financières non négligeables. Il ne sera en outre pas sans conséquences sur les capacités opérationnelles de nos forces et apparaît comme un signe inquiétant quant à la volonté réelle de renouveler nos forces de surface.

Il n'est pas question ici de détailler les caractéristiques du PAN, qui sont brièvement résumées dans le tableau ci-après :

CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES COMPARAISON PAN/CLEMENCEAU

	PAN	CLEMENCEAU
Déplacement à pleine charge	36 000 t	32 600 t
Longueur pont d'envol	261 m	259 m
Largeur pont d'envol	63 m	47 m
Surface pont d'envol	12 000 m ²	8 800 m ²
Surface hangar aviation	4 600 m ²	3 300 m ²
Stabilisation	oui	non
Course catapultes	75 m	50 m
Capacités carburéacteur	3 000 m ³	1 800 m ³
Capacités munitions	4 900 m ³	3 000 m ³
Vitesse maximale	27 nd	32 nd
Puissance	82 000 chevaux	126 000 chevaux
Masse de l'avion en catapultage	22 t	15 t
Nombre d'avions	20 sur le pont + 18 dans le hangar	38

Le déplacement du "Charles de Gaulle" est de 36 000 t, ce qui est, d'une part, la dimension maximale envisageable compte tenu des installations de constructions existantes et ce qui, d'autre part, représente un bon compromis entre les coûts de construction et d'entretien limités et une capacité de mise en oeuvre d'un nombre suffisant (une quarantaine) d'avions moyens lourds.

Rappelons, pour ce qui concerne la propulsion, que le "Charles de Gaulle" aura une autonomie quasi illimitée (limitée cependant en vivres à 45 jours) de par ses deux chaufferies nucléaires qui seront les mêmes que celles qui équiperont les sous-marins nucléaires lanceurs d'engins de nouvelle génération (SNLE/NG) type "Le Triomphant". La vitesse maximale sera cependant limitée à 27 noeuds, à cause de la puissance des chaufferies nucléaires. On a pu craindre un moment que cette caractéristique ne gêne la mise en oeuvre des avions, puisqu'il est nécessaire d'avoir une vitesse de 30 noeuds pour la catapultage sur les porte-avions "Clemenceau" et "Foch". Deux raisons ont milité en faveur de la solution retenue et qui paraît être la bonne, la substantielle économie réalisée en choisissant des réacteurs déjà prévus pour les SNLE/NG au lieu d'avoir à financer de nouveaux développements, d'abord, l'accroissement important de la puissance des catapultes, ensuite, ces dernières permettant de lancer des avions de 22 t au lieu de 15 actuellement.

Votre délégation souhaite rappeler que le "Charles de Gaulle" restera en service 35 ans (le "Clemenceau", entré en service en 1961, ne sera rayé des listes de la flotte qu'en 1998, soit après 37 ans de service) et qu'il connaîtra donc plusieurs générations d'avions de combat : le Super Etendard d'abord, simultanément avec les premiers avions de combat marine (ACM) dérivés du Rafale ; puis l'ACM, seulement après le retrait des Super Etendard, auquel devraient s'ajouter quelques avions de guet et de sûreté.

C'est la raison pour laquelle il a été conçu dès l'origine pour être adaptable. En particulier, si des progrès substantiels venaient à être faits en ce qui concerne les avions à décollage et atterrissage courts ou verticaux (qui à l'heure actuelle ont des rayons d'action extrêmement courts) il sera possible d'installer un tremplin et de s'affranchir ainsi des catapultes, dont l'une des caractéristiques est l'importante consommation d'énergie.

En conclusion de ce chapitre de sa visite consacrée au chantier du PAN, votre délégation souhaite insister sur un point qui lui paraît capital et qui est celui du second PAN. En effet, pour être constamment en mesure de mettre en oeuvre un porte-avions, il est impératif d'en posséder deux. Des assurances avaient été données par les ministres de la défense successifs, M. Paul Quilès en février 1986, M. Jean-Pierre Chevènement le 23 novembre 1988 ; le décalage devant être d'environ cinq ans entre les deux. Les allongements et reports de programmes que connaît notre pays dans le domaine de la défense depuis quelques années peuvent cependant faire douter de la volonté de mettre en chantier le second PAN, ce qui aboutirait à terme, si notre pays se retrouvait un jour avec un seul porte-avions, à ce qu'il ne soit plus possible d'assurer la permanence indispensable d'un porte-avions à la mer .

3) Les chasseurs de mines tripartites

La délégation de la commission a pu, le lendemain, mardi 13 mars, embarquer sur deux chasseurs de mine, l'"Eridan", commandé par le capitaine de frégate Rémy Bertrand -qui commande également la 25e DICHAM- et le "Pégase", commandé par le capitaine de frégate Rémy Vincent. Elle a été accueillie à bord par le contre amiral Philippe Canonne, commandant la flottille de l'Atlantique, qui a brossé un panorama de la guerre des mines et des réalisations françaises en la matière.

S'agissant de lutte contre les mines, deux problèmes distincts existent : les atterrages de la France et les zones de déploiement outre-mer.

Pour ce qui est des côtes françaises, il est clair qu'une des missions principales de la Marine consiste à protéger les accès aux principaux ports, en temps de crise, voire de guerre. Elle consiste également, en temps de paix, à assurer la liberté de mouvements des sous-marins lance-engins arrivant ou sortant de Brest. La chasse aux mines fait donc partie intégrante de la dissuasion, et c'est pourquoi les bâtiments les plus modernes et les plus performants sont basés à Brest.

Pour faire face à la menace que font peser les mines, la Marine a élaboré un concept original de chasse aux mines, à partir de la cartographie des zones normales d'activités : les chasseurs de mines, en passant à un endroit doivent comparer les détections de leurs senseurs avec les informations des cartes en mémoire.

Outre-mer, le problème est tout autre. La pose de mines est en effet un moyen facile et peu coûteux de créer un danger réel pour la navigation commerciale, notamment dans des zones de passage obligé, comme les détroits. La guerre entre l'Iran et l'Irak l'a abondamment montré. A l'instar des armes chimiques, les mines sont une arme de pauvre.

Par ailleurs, il s'agit de zones pour lesquelles la marine ne possède pas de cartes suffisamment détaillées des fonds et nos bâtiments en sont réduits à utiliser la même méthode de chasse aux mines que leurs homologues alliés. Les opérations dans le golfe Persique et en mer d'Ormuz ont montré, par le nombre de mines détectées et pétardées, à quel niveau de qualité technique et d'expérience nous sommes parvenues.

Les chasseurs de mines tripartites (fruits d'une collaboration entre la Belgique, les Pays-Bas et la France) sont aptes à la guerre des mines jusqu'à une profondeur de 80 m, voire 100 m. Le programme prévoyait l'acquisition de 15 bâtiments par la France. Il a été réduit à 10 car une nouvelle menace est apparue.

Il est en effet désormais possible de mouiller des mines sur le plateau continental, voire en haute mer. La menace sur le plateau continental est d'autant plus sérieuse qu'il s'avance jusqu'à deux cents kilomètres au large de Brest. Ne pouvant faire courir de risques aux SNLE, il était impératif de posséder un moyen de lutte contre ces mines et de renforcer ainsi la sûreté de la FOST.

C'est pourquoi la loi de programmation militaire 1987-1991 prévoyait le lancement d'une série de 10 bâtiments antimines océaniques (BAMO) capables d'opérer par fonds de 100 à 300 mètres,

dont 6 étaient autorisés par la loi. Trois exemplaires ont été commandés en 1988. Toutefois, la nouvelle loi de programmation 1990-1993 a repoussé la mise en chantier des suivants et seul le premier, le "Narvik", voit sa construction poursuivie : il devrait être admis au service actif en 1994.

La délégation de la commission attire l'attention sur le **danger que constitue la remise en cause de ce programme**. Il s'agit certes d'un programme mineur en comparaison du SNLE/NG ou du PAN. Cependant, la guerre des mines est un domaine où la France est dans le peloton de tête et il convient qu'elle y reste car il s'agit **d'une mission très importante qui concourt d'évidence à la sûreté de nos SNLE**.

4) La frégate anti-sous-marine "Primauguet"

La délégation a terminé ces deux journées à Brest par la visite de la frégate ASM "Primauguet", cinquième bâtiment de la série des sept frégates ASM type "Georges Leygues".

Ces frégates ont pour mission principale la lutte contre les sous-marins. Ces bâtiments ont également de bonnes capacités de lutte anti-navire et une bonne autoprotection contre les attaques aériennes par avions ou missiles.

Le système d'armes ASM est constitué par des sonars actifs, l'un en bulbe d'étrave l'autre remorqué à des immersions variables, un équipement remorqué de détection passive à très basse fréquence et des torpilles anti-sous-marins. Ces bâtiments mettent également en oeuvre deux hélicoptères Lynx équipés d'un sonar et de torpilles ASM.

La polyvalence que confèrent aux frégates les missiles antinavires Exocet (MM40) et antiaériens Crotale en fait des navires particulièrement aptes à remplir les missions de défense des approches maritimes, de présence et d'escorte en haute mer.

À propos de ce dernier système d'arme, votre délégation a été surprise d'apprendre que les Crotale du "Primauguet" n'avaient toujours pas été recettés -mais ils doivent l'être très prochainement- alors que le bâtiment est en service actif depuis le 5 novembre 1986, soit près de trois ans et demi. Le Crotale, déjà en service sur de nombreux bâtiments est un système tout à fait performant et qui a fait ses preuves, et la délégation n'entend pas le critiquer. Elle s'étonne cependant qu'à une époque où le nombre de grands bâtiments de combat ne cesse de diminuer, les services techniques ne soient pas à même de fournir des équipements parfaitement en état de marche. Il s'agit certes d'un cas unique, mais votre délégation tenait à le relever.

o

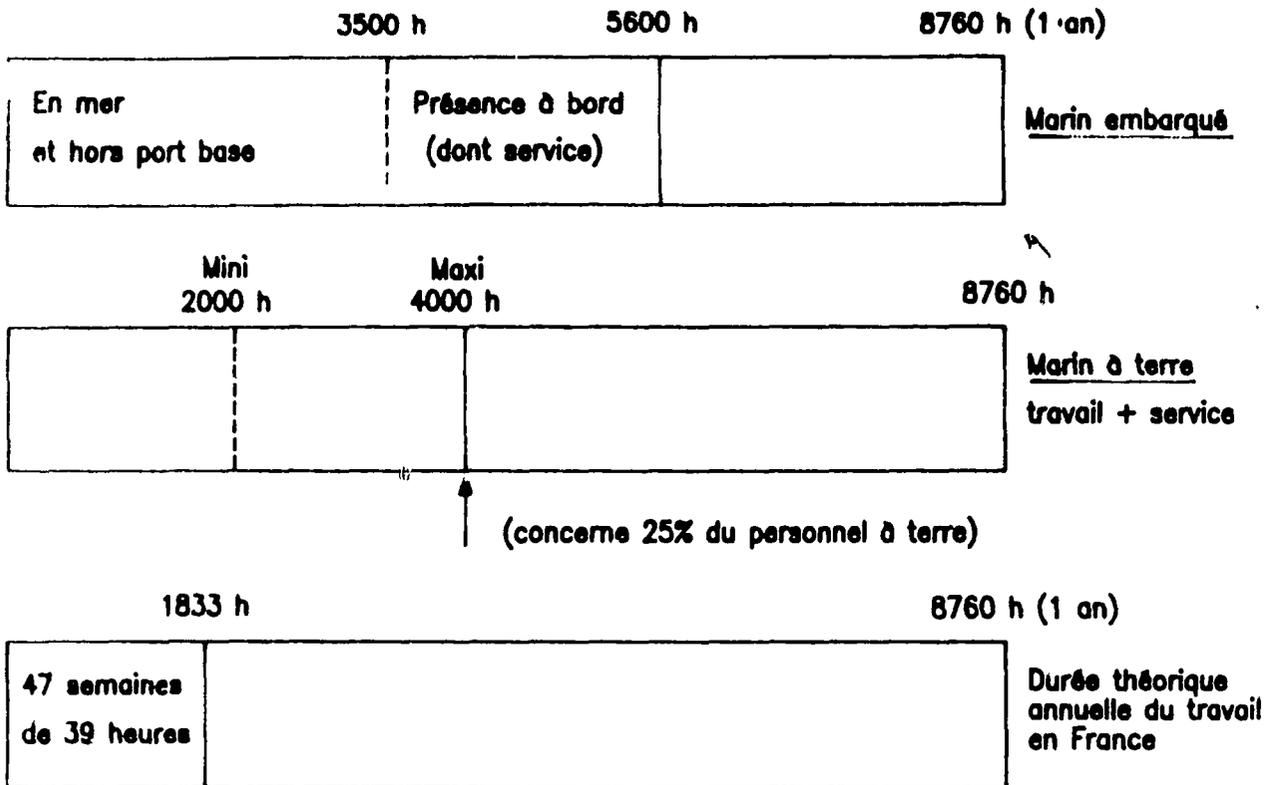
o o

Votre délégation a ensuite regagné Paris par avion militaire (marine).

CONCLUSION

Votre délégation ne voudrait pas terminer ce rapport sans dire quelques mots du personnel de la Marine. Elle fait sienne la formule de l'amiral Lefebvre : "il est fantastique de compétence, de dévouement, de disponibilité". Le tableau ci-après est plus parlant que ne le seraient de longs développements.

TEMPS PASSE (EN HEURES) HORS DU DOMICILE - PERSONNEL MILITAIRE 2EME REGION



Ce tableau permet de constater à quel point la marine manque d'effectifs pour remplir les missions qui lui sont assignées par le pays, puisqu'un marin à terre effectue entre une et deux fois la durée légale du travail, tandis qu'un marin embarqué effectue entre deux et trois fois cette durée.

Cette inadéquation de plus en plus évidente entre l'ampleur des tâches et la faiblesse des plans d'armement n'est certes pas propre à la marine, la crise de la gendarmerie le montre abondamment.

Le président de la République, M. François Mitterrand, déclarait à Valmy le 16 septembre dernier :

"La République sait ce qu'elle doit à son armée. J'en connais l'exceptionnelle qualité. Elle l'a montré récemment encore au Tchad, au Liban, dans toutes les missions que je lui ai confiées. La République sait aussi que les armes ne valent que par ceux qui les servent, à quelque poste qu'ils occupent.

"Le métier de soldat commande à ceux qui le choisissent des devoirs élevés. En regard, les responsables de l'Etat et le pays dont ils tiennent leur mission ont pour obligation d'assurer les conditions matérielles et morales nécessaires à l'accomplissement de leur tâche (...) Il appartient au Gouvernement d'agir en conséquence."

L'arrêt presque réel de la déflation des effectifs prévu par le budget 1990 est une bonne mesure. Elle n'est pas suffisante.

Cela est d'autant plus vrai que, même si les risques d'un conflit majeur en Europe s'estompaient -dans l'hypothèse la plus optimiste- les conflits régionaux, eux, subsisteront. Dans ces conditions, la France a toujours besoin des deux composantes de sa marine : les SNLE outils privilégiés de la dissuasion et les forces classiques.

En cette fin du XXe siècle, ce mot de Richelieu est toujours valable : "celui qui laisse s'affaiblir son pouvoir sur mer se condamne à la servitude".