

La Lettre Défense et République

EDITORIAL

La marine se rénove. Il est temps mais à quel prix, certes sur plusieurs années ou même décennies ? Le Barracuda : 10Md€ (milliards d'€), les frégates FREEM, 5,2Md€ ; le Rafale, le dernier sous-marin nucléaire lanceur d'engins, les futurs pétroliers 5Md€ ; le second porte-avions, 1,9Md€. Les équipements au profit de la marine correspondent à environ 26% du budget d'équipements des armées.

Certes, les menaces sont là et le contrôle de notre espace maritime est une nécessité. Une flotte renouvelée et autonome, capable de manœuvrer et de combattre, avec les marines alliées est indispensable. Un second porte-avions reste une des conditions de la projection permanente de nos forces. Encore faut-il qu'il soit construit, avec ou sans les Britanniques. Encore faut-il aussi que l'autonomie de projection soit préservée, et la propulsion nucléaire apparaît comme un choix incontournable. Compte tenu de la durée de vie d'un porte-avions, du prix du pétrole, de sa raréfaction probable, d'une certaine préservation de l'environnement, la remise en cause du choix de la propulsion classique semble raisonnable si nos amis britanniques ne respectent pas leurs engagements.

Quant aux propositions électorales (UDF, PS) de disposer d'un porte-avions européen, c'est à la fois méconnaître la réalité de l'effort réel de défense de nos alliés, y compris britanniques, de leurs intérêts et de la réalité de nos intérêts de puissance.

L'engagement du gouvernement pour la Marine a donc été très important. Sans doute plus que pour certaines autres armées mais l'effort pourra-t-il être maintenu ? Il est vrai que la marine a su placer ses représentants aux postes stratégiques de la défense pour préserver ses intérêts futurs : chef de l'état-major particulier du président de la république, du ministre de la défense... Rappelons cependant qu'une guerre se gagne avec l'armée de terre car il faut être sur le terrain, elle peut se perdre avec la marine, elle ne peut se gagner avec l'armée de l'air. Ce juste équilibre dans la gestion interarmées des conflits mérite d'être pris sérieusement en compte.

Le président

QUELLE MARINE POUR LA FRANCE ?

Une forte dépendance de la Mer

La mer est une zone de concentration humaine et un lieu privilégié d'échanges économiques. Près de 4 milliards de personnes vivent dans une zone littorale de 60 kilomètres de profondeur. 2 millions de ressortissants français doivent pouvoir être secourus souvent par la mer. L'économie mondiale dépend d'une liberté de communication maritime qui assure 2/3 du transport mondial en valeur, un tiers des échanges entre les Etats membres de l'Union Européenne, 55% de la consommation mondiale de pétrole. Les quatre pipelines de la zone arabe aboutissent à des terminaux maritimes pour exporter le pétrole par la mer.

Le transport maritime est un outil majeur du commerce extérieur de la France, 5^e puissance commerciale mondiale. Son activité économique maritime concerne 442 000 personnes. Elle a le 6^e rang mondial dans la construction navale militaire notamment avec la DCN. Grâce aux DOM-TOM, la France dispose d'une zone d'exclusion économique représentant une surface de 11 millions de km² à contrôler, soit le troisième domaine maritime mondial. Elle dispose de 5000 km de côtes.

Or, les menaces se sont diversifiées : lutte contre le trafic des stupéfiants, pollution maritime, immigration clandestine, pêche illicite, piraterie dont les actes ont triplé entre 1993 et 2003 (300 marins tués ou blessés durant ces cinq dernières années). La lutte contre le terrorisme (Attentats en 2000 contre l'USS Cole, en 2002 contre le navire français Limbourg au large du Yémen) fait partie des missions de la Marine avec les menaces indirectes sur le trafic pétrolier ou gazier, les terminaux, les infrastructures comme les plates-formes pétrolières offshore mais aussi l'emploi de navires comme bombe flottante (2006, tentative avortée des Tigres tamoul). Enfin, il faut constater un fort réarmement naval de certaines puissances, notamment en Asie.

La mer représente donc un enjeu stratégique et économique pour le statut de puissance militaire crédible. Elle est donc une zone de projection de puissance permettant à une force navale d'exercer la puissance d'un Etat, d'y acheminer des forces et surtout leur logistique. A cet effet, la France dispose de la 6^e flotte militaire mondiale en tonnage (300000 tonnes) certes avec une moyenne d'âge des bâtiments de 19 ans. Au printemps 2006, la marine déployait à plus de sept jours de ses ports 40 bâtiments de combat, 35 aéronefs, 7000 hommes. Un quart de ses missions sont cependant consacrées à la sauvegarde maritime, concept développé par la marine en 2001 afin de faire face à tous les types de menaces venant de la mer, ce qui lui permet de revendiquer un effort budgétaire accru...

La marine s'appuie sur trois capacités : renforcer la prévention par un outil déployé en permanence et conforté par la dissuasion nucléaire ; agir en projetant des forces interarmées et de la puissance ; assurer la protection en termes de sauvegarde et de surveillance dans les approches aéromaritimes du pays.

Pourquoi un nouveau porte-avions

La France a besoin d'une marine forte et opérationnelle. L'action navale s'inscrit dans cette stratégie générale militaire qui permet d'intervenir d'emblée et directement à terre. En s'affranchissant des espaces terrestres où s'affirme la souveraineté, elle permet d'ajuster l'engagement et de diminuer le risque encouru par les troupes au sol afin qu'elles puissent effectivement remporter la décision au moment opportun. Dès lors que les forces opèrent à partir de la mer, la maîtrise de l'espace aéromaritime est une nécessité y compris en interallié. Ce contrôle est assuré par le groupe aéronaval et son porte-avions (GAN).

Base militaire nationale en haute mer, déployable sans autorisation internationale préalable pour plusieurs mois, le GAN renseigne sur de grands espaces, procure un puissant appui aérien avec ses avions Rafale, assure la protection et la logistique initiale des forces terrestres débarquées soit pour conquérir une zone littorale ou portuaire en application d'un mandat international, soit pour évacuer des ressortissants. Symbole politique de la volonté d'agir de la France, la puissance d'un porte-avions et de son groupe aéronaval est aussi un facteur d'influence sur l'évolution d'une crise pour éviter son aggravation. Ce besoin d'un second porte-avions (PA2) est donc justifié pour maintenir permanente et crédible la capacité nationale de projection de force et de puissance.

Que faire ?

L'effort important entrepris doit être poursuivi. La marine est au cœur d'un fort renouvellement de ses capacités de haute mer : 17 frégates FREMM (premier bâtiment livré en 2011), sous-marins nucléaires d'attaque Barracuda (livrés entre 2016 et 2027) avec une capacité de frappe au sol (missile de croisière), capacités de projection de force avec les bâtiments de projection et de commandement (BPC), hélicoptère NH90... La permanence de la capacité à agir des forces navales devra être assurée par le PA2 dont la commande est prévue en 2007 pour un déploiement en 2015. **Il devra cependant être à propulsion nucléaire.**

En effet, par l'accord politique signé le 13 février 2004, trois porte-avions, dont un pour la France, seront construits en coopération avec le Royaume-Uni. La propulsion nucléaire qui fait appel à des savoir-faire irremplaçables va être abandonnée. Le PA2 à propulsion nucléaire coûtant 1,9 Md€ pour

un emploi sur 40 ans (contre quelque 80Md€ de budget annuel pour l'éducation nationale en 2007 soit 3200 Md€ sur la même période!), un PA à propulsion classique reviendrait à 1,7Md€ La France a accepté de payer un tiers des coûts de conception et de développement pour accéder aux études britanniques. Mais, comme à l'accoutumé, il semblerait que le Royaume-Uni, dans l'objectif de réduire sa marine pour des raisons budgétaires, compromet la construction des PA, l'un d'entre eux étant déjà partiellement désarmé comme à terme 50% de ses destroyers et frégates. Les conséquences industrielles seront graves pour DCN et Thalès, entreprises françaises pilotes de cette coopération.

Par ailleurs, le prix du baril de pétrole relativise l'handicap des coûts annuels de fonctionnement d'un PA2 à propulsion nucléaire (soit 50 millions d'€ ou 30% de plus qu'un PA classique). Les économies d'échelle de deux PA à propulsion nucléaire et la hausse du fuel abaisseraient ce surcoût à 19%. A titre d'exemple, la part relative du pétrole cette année dans les crédits de fonctionnement de la marine a été de 16% en 2006, sans doute de 20 % en 2007, entraînant en juillet 2006 la réduction de 7% des prévisions d'activité pour le semestre. Si l'on considère aussi les réflexions de la marine américaine, l'avenir réside dans la propulsion nucléaire. Par ailleurs les coûts non visibles d'un PA classique doivent aussi être pris en considération comme le ravitaillement du groupe aéronaval qui amènera la France à construire quatre pétroliers, la sécurité aussi. Si l'USS Cole n'avait pas été obligé de se ravitailler à Aden, il n'y aurait pas eu d'attaque terroriste.

Groupes d'étude sur les forces armées

Quelques chiffres

- Près de 20% des moyens de la mission « défense ».
- Postes budgétaires : 41 053 militaires et 8664 civils, soit une baisse de 895 personnes pour 2007 ; sous-effectif en 2006 de l'ordre de 1101 personnels, soit 2,17% ; recrutement : 4770 en 2006.
- d'ici 2015, 60 Rafale monoplaces.. La première flottille de neuf Rafale a pris part avec 800 vols aux opérations en Afghanistan de février à juin 2006.
- 115 bâtiments de surface dont 25 de souveraineté basés ou déployés loin de la métropole, 10 sous-marins nucléaires lanceurs d'engin (4) et d'attaque (6).
- Disponibilité technique des bâtiments : 73% en 2006 (58% en 2001) ; 54% pour les aéronefs.
- 85% des têtes nucléaires françaises.

Pour débattre ou s'informer www.defense-et-republique.org