

JACQUES ISNARD ET

VINCENT CAMPREDON

Respectivement ancien journaliste du journal « Le Monde » et porte-parole de l'Etat-major de la Marine

Jeudi 1^{er} juin 2006, 20 h 00



**STRATEGIES
FRANCAISES**

Club de réflexion

SOMMAIRE

Introduction	3
Nos invités.....	3
La marine, ses matériels et ses hommes	4
L'affaire de la coque du Clemenceau	4
Les fregates	5
L'Europe de la défense	5
Défense et médias	7
Conditions d'exécution des programmes navals	7
Défense et budget de la Nation	9
La maintien en condition opérationnelle (MCO)	10

INTRODUCTION

Le club de réflexion **STRATEGIES FRANCAISES**, fondé en 1994, cherche à rendre la République aux citoyens, c'est-à-dire faciliter l'appropriation des sujets de société par les citoyens à l'occasion de rencontres et débats avec les acteurs et les penseurs de notre temps.

L'ambition d'un tel projet s'appuie notamment sur :

- Le choix de recevoir, de dialoguer, de confronter ses idées avec toutes les tendances de la vie politique française voire internationale, sans esprit partisan,
- La passion pour le destin de la France, dans le monde, dans l'Histoire, dans une perspective d'avenir,
- Le goût pour les rencontres inédites et l'échange de convictions.

Les rencontres sont animées par Xavier Fos.

NOS INVITES

Jacques Isnard, journaliste au Monde de 1965 à 2003, chef-adjoint du service « Société » et chef de la rubrique « Défense », co-auteur du livre « De la terre à la mer » avec l'amiral Jean Moulin.

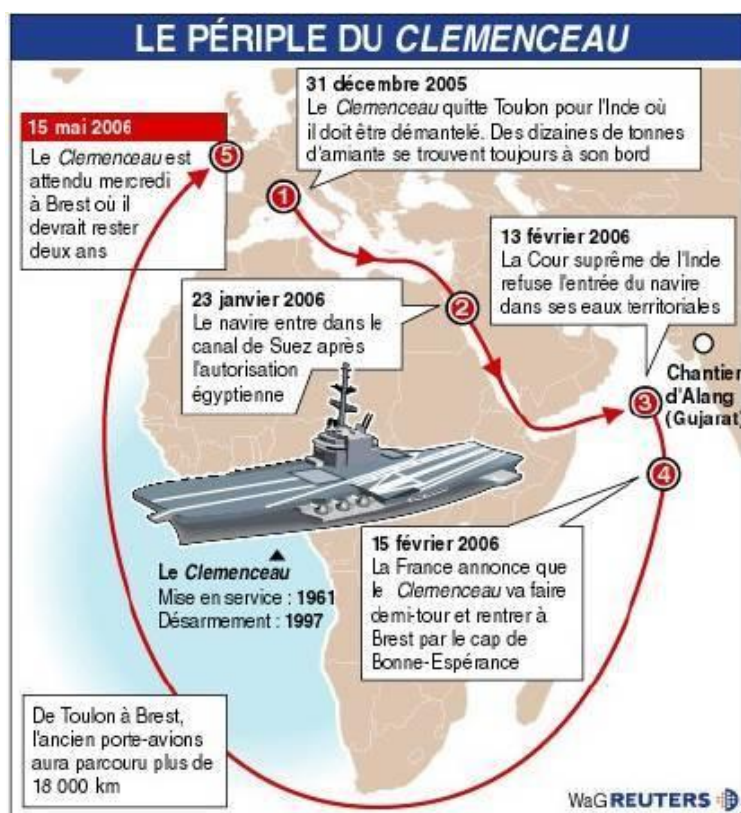
Vincent Campredon, commissaire en chef, chef au SIRPA Marine et porte parole de l'état-major de la Marine.

LA MARINE, SES MATERIELS ET SES HOMMES

- Sous-marins SNLE
- Porte avions (propulsion nucléaire et classique)
- Frégates
- Aviation maritime

L'AFFAIRE DE LA COQUE DU CLEMENCEAU

- Vincent Campredon s'est rendu voici quelques semaines en Inde, pour vérifier par lui-même l'état du chantier Shree Ram Vessel Scrap Limited où devait être démantelé l'ex-“Clemenceau”. Le père de Vincent Campredon a commandé le Clemenceau.
- Le retour à Brest de la coque
- Communication / organisations écologistes
- Désamiantage



LES FREGATES

- Frégates multi-missions franco italiennes
- Frégates à Taiwan



L'EUROPE DE LA DEFENSE

- L'EUROPE DE LA DEFENSE DEPUIS LE SOMMET FRANCO-BRITANNIQUE DE SAINTMALO
 - ✓ LA POLITIQUE EUROPEENNE DE DEFENSE ET DE SECURITE (PESD)
 - Une composante de la politique étrangère et de sécurité commune (PESC)
 - Une politique actuellement conçue comme le plus petit dénominateur commun
 - L'adoption d'une stratégie de sécurité commune : un premier pas seulement
 - La persistance de réelles divergences de vues entre Etats membres sur les ambitions et les objectifs poursuivis
- UNE CHAINE DE DECISION ET DE PLANIFICATION AUTONOME MAIS RELIEE AUX STRUCTURES DE L'ALLIANCE ATLANTIQUE
 - ✓ Un dispositif institutionnel abouti
 - ✓ Une efficacité opérationnelle réelle mais relative
- LES PROGRES TIMIDES DE L'EUROPE DE L'ARMEMENT
 - ✓ L'émergence de groupes industriels européens de la défense

-
- ✓ La Letter of Intent (LoI), tentative d'harmonisation des procédures parfois
 - ✓ contreproductive
 - ✓ L'agence européenne de la défense (AED), institution porteuse de grands espoirs
 - **LE REJET DU TRAITE CONSTITUTIONNEL PAR PLUSIEURS REFERENDUMS**
 - **UN TEXTE COMPORTANT AUTANT D'INCONVENIENTS QUE D'AVANTAGES POUR LA DEFENSE EUROPEENNE**
 - ✓ Quelques avancées insuffisantes
 - Les coopérations structurées permanentes
 - La création de nouveaux moyens destinés à la PESC
 - ✓ La clause de solidarité mutuelle des Etats membres, fausse innovation du traité
 - ✓ Un inacceptable assujettissement à l'organisation du traité de l'Atlantique nord (OTAN) pour la défense collective
 - **LE CARACTERE FONDAMENTALEMENT INTERGOUVERNEMENTAL DE L'EUROPE DE LA DEFENSE**
 - **DE NOUVEAUX DEFIS A RELEVER**
 - ✓ **LE COMPLEMENT DES LACUNES CAPACITAIRES**
 - L'objectif global 2010 (headline goal 2010)
 - La nécessaire revalorisation des budgets européens de la défense
 - ✓ **LE POSITIONNEMENT VIS-A-VIS DE L'OTAN**
 - La défense européenne peut-elle se concevoir en faisant abstraction de l'OTAN ?
 - Les liens de la PESD avec l'OTAN : une clarification nécessaire
 - ✓ **L'AVENEMENT D'UN MARCHÉ EUROPEEN DE LA DEFENSE**
 - La nécessaire poursuite de l'intégration industrielle
 - Une unification des marchés nationaux qui reste à accomplir
 - Les spécificités propres aux marchés de défense
 - Les limites du cadre juridique existant
 - Vers un code de bonne conduite européen en matière de passation des marchés de défense
 - Les principaux partenaires européens de la France sont-ils prêts à aller plus loin ?
 - **QUELQUES PROPOSITIONS POUR DONNER UN NOUVEL ELAN A LA CONSTRUCTION EUROPEENNE PAR LA DEFENSE**
 - **REEVALUER ET REORIENTER L'EFFORT EUROPEEN DE DEFENSE**
 - ✓ Dépenser plus et mieux
 - ✓ Faire de la recherche une priorité européenne
 - **INSTAURER UN MARCHÉ UNIQUE DE L'ARMEMENT**
 - ✓ Conférer à l'AED la gestion exclusive des programmes d'armement menés en coopération
 - ✓ Aboutir à un « Schengen de l'armement »
 - ✓ Equilibrer les règles applicables de part et d'autre de l'Atlantique
 - Mieux protéger les industries européennes de la défense
 - Susciter une préférence européenne en matière d'acquisition d'armements : pour l'adoption d'un cadre juridique équivalent au Buy American Act

DEFENSE ET MEDIAS

- Le journal « Le Monde » / la culture Défense / travail de communication : le SIRPA
- Gestion de crise / terrorisme
- Iran et la crise nucléaire

CONDITIONS D'EXECUTION DES PROGRAMMES NAVALS

Les programmes d'armement navals portent le plus souvent sur de faibles quantités, mais ils mobilisent des enveloppes budgétaires importantes. Le SPN procède à des engagements financiers annuels légèrement supérieurs à 1 milliard d'euros. Dans l'ensemble, les objectifs sont tenus.

- Les sous-marins nucléaires lanceurs d'engins de nouvelle génération (SNLE-NG)

C'est au début des années soixante qu'a été décidée la constitution d'une composante océanique de la force de dissuasion, avec la création, en 1962, de l'organisation Coelacanthé, qui reçut mandat de bâtir ce qui deviendra la FOST aux débuts des années soixante-dix. Le premier bâtiment de la FOST, le SNLE Le Redoutable, a appareillé pour sa première patrouille opérationnelle en 1972. Alors que, pendant la guerre froide, trois sous-marins patrouillaient simultanément, l'adaptation au nouveau contexte stratégique a conduit le Président de la République à réduire la FOST à quatre sous-marins, dont trois dans le cycle opérationnel, armés à deux équipages. Tandis qu'un premier assure une patrouille permanente, un deuxième est disponible à quai ou à la mer, en essais ou en entraînement, afin de pallier le risque d'une éventuelle avarie sur le premier. Quant aux deux derniers, ils sont en entretien, l'un de courte durée, l'autre de longue durée.

Sur les quatre SNLE opérationnels de la FOST, deux sont de nouvelle génération (SNLE-NG) : Le Triomphant, prototype de la série, a été admis au service actif en 1997, alors que Le Téméraire a rejoint la FOST en 1999. Ces bâtiments sont plus longs et beaucoup plus lourds que leurs prédécesseurs ; leur vitesse de déplacement est sensiblement supérieure. Ils seront rejoints, à la fin de l'année, par Le Vigilant, qui termine ses essais ; il remplacera L'Indomptable qui sera retiré après vingt-huit ans de service opérationnel. Ensuite, en 2010, Le Terrible achèvera la relève entre les deux générations de sous-marins. Les quatre SNLE-NG auront coûté au total 13,9 milliards d'euros.

Pour le dernier SNLE-NG, le retour à l'échéance initiale de 2010, que la revue des programmes de 1998 avait ramenée à 2008, s'explique par des raisons financières. Il n'existe donc plus de marge de manoeuvre, même si la prolongation de deux ans du service de L'Inflexible ne pose pas de problème. Ce quatrième bâtiment de nouvelle génération embarquera des missiles M 51 et disposera d'un système global de navigation, d'un sonar et d'un système de commandement améliorés par rapport aux trois premiers bâtiments de la série ; certaines obsolescences seront également traitées. Le coût de développement du nouveau système de navigation avoisinera 50 millions d'euros. Des économies seront réalisées en maintenance grâce à l'emploi de matériels identiques à ceux du Rafale. Le coût de développement des modifications du sonar et du système de combat s'élèvera à environ 100 millions d'euros. Cet investissement sera lui aussi rentabilisé, car il sera en grande partie commun avec celui du Barracuda.

- Les sous-marins nucléaires d'attaque (SNA) Barracuda

Conformément au modèle d'armée 2015, la marine ne dispose plus que de six sous-marins d'attaque, à propulsion nucléaire. Le dernier sous-marin diesel, l'Ouessant, a été désarmé en 2001. Le programme de sous-marins nucléaires d'attaque du futur Barracuda, dont la phase de définition a été lancée en octobre 1998, vise à remplacer les six SNA de la classe du Rubis, modernisés au standard Améthyste (amélioration tactique, hydrodynamique, silence, transmissions, écoute), admis en service entre 1983 et 1993. Ces bâtiments ont une durée de vie de trente ans et leur retrait du service devrait s'échelonner entre 2013 et 2032.

Le contrat de réalisation des six Barracuda devrait être conclu fin 2005 et les premiers exemplaires commandés en 2006 et 2008. Ces bâtiments, comme leurs prédécesseurs, rempliront des missions de sûreté au profit du déploiement de la FOST et du groupe aéronaval. Ils pourront également mener des opérations de renseignement grâce à des capacités d'écoute et à la possibilité de mettre en œuvre des commandos de nageurs de combat. En 2015, ils seront dotés de moyens de

frappe dans la profondeur, leurs tubes lance-torpilles pouvant lancer des missiles de croisière navals, et devraient être équipés d'une nouvelle torpille lourde. D'un tonnage de 4 000 tonnes, ils pourront naviguer à une vitesse supérieure à 22 noeuds. Leur propulsion nucléaire leur confèrera une autonomie de soixante-dix jours. Le premier Barracuda devait initialement être opérationnel en 2010, mais cette date a déjà été repoussée de trois ans. A partir de 2013, le rythme des livraisons devrait être de l'ordre d'un sous-marin tous les deux ans.

▪ Les frégates antiaériennes Horizon

Dans le domaine de la lutte antiaérienne, le programme de frégates Horizon doit assurer la relève des bâtiments les plus anciens. Les conflits récents (guerre des Malouines, guerre du Golfe, conflits du Kosovo et engagement en Océan indien) ont montré que toute action extérieure sur un théâtre maritime nécessite la maîtrise de l'espace aérien. Depuis le retrait du service de la frégate lance missiles Suffren, le 1er avril 2001, la marine ne dispose plus que de trois frégates antiaériennes au lieu des quatre prévues par le modèle d'armée 2015.

Or, ce format de quatre bâtiments antiaériens est minimal pour assurer la permanence de la protection du groupe aéronaval ou d'un groupe amphibie.

Le programme de frégates Horizon, réalisé au sein d'une coopération européenne, dont le Royaume-Uni s'est retiré en 1999, comporte deux volets :

—la réalisation à proprement parler des coques des bâtiments, effectuée en commun par DCN et les chantiers italiens Fincantieri, à raison de deux unités chacun ;

—le développement et la réalisation du système de combat Principal anti-air missile system (PAAMS), auxquels le Royaume-Uni reste associé.

La construction de la première frégate destinée à la marine (Forbin) a débuté au printemps 2002 ; la livraison est prévue pour décembre 2006. La seconde (Chevalier Paul) sera opérationnelle en mars 2008. Le coût total du programme de ces deux frégates pour la marine est estimé à 1,9 milliard d'euros.

Tenant compte des impératifs de renouvellement des frégates de la classe Cassard, le projet de loi de programmation militaire a prévu la commande d'un troisième bâtiment en 2007, pour une livraison en 2012. Le coût de cette frégate supplémentaire devrait avoisiner 610 millions d'euros (hors développement et sans système d'armes). Le programme se déroule convenablement, mais il présente une spécificité liée à l'intégration des différents composants (PAAMS et plate-forme, entre autres), sur laquelle il conviendra de garder une vigilance particulière.

▪ Les frégates européennes multimitions (FREMM)

La flotte anti-sous-marine et les avisos accusent un âge plutôt avancé, ce qui implique leur renouvellement. Le tableau ci-après en offre un aperçu.

Le concept de FREMM répond à ce besoin, tout en jetant les bases d'une coopération européenne (franco-italienne) majeure pour la construction de vingt-sept unités : dix-sept bâtiments devraient être réalisés au profit de la marine nationale, pour un coût total de 5,3 milliards d'euros. La production de ces bâtiments s'effectuera sur la base d'une plate-forme unique, dont les fonctions seront dissociées entre la lutte anti-sous-marine (ASM) et l'action vers la terre (AVT). L'objectif est de développer le maximum de composants communs entre les bâtiments français et italiens, même si des différences existeront au sujet des radars (Empar, sur les frégates italiennes, et Heraclès, plus performant et moins cher, pour les bâtiments français) et des systèmes de combat (hélicoptères et liaisons tactiques, notamment). Ces frégates devraient être servies par des équipages réduits, d'environ quatre-vingt-quinze membres. La cadence de construction avoisinera trois bâtiments tous les deux ans. La première livraison devrait intervenir mi-2009. Commandés début 2005, soit deux ans et demi après la première offre de DCN, huit exemplaires pourraient entrer en service d'ici à 2013.

Début avril 2004, un accord a été trouvé sur la définition de la plate-forme propulsée (5 500 tonnes, 128 mètres de déplacement, propulsion par turbines à gaz). Un accord-cadre sur le développement et la réalisation a été signé en octobre 2004, à l'occasion du salon Euronaval. Il semblerait que les concessions obtenues par le partenaire italien aient conduit à renchérir le coût unitaire des bâtiments, qui devrait s'établir aux alentours de 280 millions d'euros.

▪ Les bâtiments de projection et de commandement (BPC)

Les opérations navales se sont déplacées à proximité des côtes, ce qui confère un rôle de plus en plus important aux forces amphibies. La conquête des sites de débarquement dépend autant d'une forte capacité aéromobile que des moyens de

débarquement à proprement parler ; c'est la raison pour laquelle la conception des navires amphibies a profondément évolué, au point que les successeurs des transports de chalands de débarquement (TCD) Ouragan et Orage, respectivement entrés en service en 1965 et 1968, sont qualifiés de bâtiments de projection et de commandement (BPC).

L'intérêt croissant porté à l'aéromobilité dans les opérations et la recherche d'une complémentarité avec les TCD les plus récents, Foudre et Siroco, ont conduit à privilégier l'option de porte-hélicoptères polyvalents, similaires aux navires américains de la catégorie des LHD (landing helicopter dock). Les BPC Mistral et Tonnerre, qui entreront en service en 2005 et 2006, correspondront donc aux conditions requises par le nouveau concept national des opérations amphibies, adopté en 1997 : ils pourront embarquer un premier échelon de force interarmées, soit un état-major de commandement, 450 à 700 hommes, selon la durée d'engagement, et soixante véhicules ainsi que seize hélicoptères (Tigre et NH 90). Avec un déplacement proche de 20 000 tonnes, une vitesse maximale de 19 noeuds, les BPC se caractérisent par un pont d'envol continu de six « spots » (zones d'atterrissage dites « zones de poser »), permettant la mise en œuvre simultanée de six hélicoptères, et par un radier immergeable capable d'accueillir quatre chalands de transport de matériels ou deux engins sur coussin d'air.

Pour des raisons d'économies budgétaires, ces bâtiments sont construits selon des normes civiles, en coopération industrielle entre DCN, maître d'œuvre de l'ensemble et des systèmes de combat, et les chantiers de l'Atlantique, responsables de la partie avant des bâtiments. Leurs moyens d'autodéfense seront, par conséquent, assez réduits : artillerie de petit calibre et missiles antiaériens Mistral, essentiellement. Ils comporteront également un hôpital embarqué. Le coût prévisionnel du programme, en voie d'achèvement, est de 667 millions d'euros.

Les objectifs initiaux de coûts devraient être légèrement dépassés, mais on rappellera que le projet s'alignait sur le coût des TCD, d'un tonnage plus petit et donc moins chers. En revanche, les délais sont en passe d'être tenus puisque le Mistral a été mis à l'eau le 6 octobre 2004.

▪ Le second porte-avions

Le porte-avions nucléaire Charles de Gaulle ne peut à lui seul assurer la permanence du groupe aéronaval à la mer, son niveau de disponibilité étant de l'ordre de 60 % seulement. A titre d'illustration des contraintes qui en résultent, on se bornera à évoquer le retrait du bâtiment de la mer d'Arabie, fin juin 2002, qui s'est révélé nécessaire pour permettre des opérations d'entretien prévues de longue date et auxquelles il n'était pas possible de surseoir. Par ailleurs, le bâtiment a subi d'autres opérations d'entretien d'une durée de six mois en 2003 et il devra de nouveau être mis sur cale pendant dix-huit mois en 2006, pour cause de révision des chaudières nucléaires. A ces périodes d'indisponibilité pour entretien s'ajoutent les périodes d'exercices, indispensables à la requalification de l'équipage et des pilotes.

Autrement dit, entre 2006 et 2008, la marine ne sera pas en mesure de déployer le groupe aéronaval et d'affirmer, comme ce fut le cas au Kosovo ou en mer d'Arabie, la présence et l'implication françaises dans le monde. Pour éviter qu'une telle situation se renouvelle à l'horizon 2015, le projet de loi de programmation militaire 2003-2008 consacre 50 millions d'euros, en crédits de paiement, au financement des études de faisabilité d'un second porte-avions et 550 millions d'euros au début de sa réalisation, à partir de 2005.

Le 13 février 2004, le Président de la République a rendu public son choix en faveur d'un mode de propulsion conventionnel. Cette décision offre des perspectives de coopération avec le Royaume-Uni, qui a lancé un programme de deux porte-avions dont l'entrée en service doit intervenir concomitamment avec le bâtiment français. Le 9 juin 2004, les ministres français et britannique de la défense ont signé un accord fixant le calendrier pour la recherche de coopérations sur les deux programmes. Cette éventualité doit être privilégiée pour deux raisons :

—en premier lieu, elle renforcera le noyau franco-britannique de l'Europe de la défense et relancera ainsi la dynamique engagée lors des sommets bilatéraux de Saint-Malo, en 1998, et du Touquet, en 2003 ;

—en second lieu, la marine pourra réaliser des économies sur la conception, si une coopération importante voit le jour, et plus sûrement sur la maintenance.

Quels que soient les résultats de ces analyses préliminaires, la commande du bâtiment français devrait intervenir en 2006, pour une admission au service actif lors de la seconde période d'indisponibilité périodique pour entretien et réparations (IPER) du Charles de Gaulle, en 2015.

DEFENSE ET BUDGET DE LA NATION

- Budget défense =
- La question des opérations extérieures (OPEX)
- PPP / PFI / externalisations / réforme de l'Etat

LA MAINTIEN EN CONDITION OPERATIONNELLE (MCO)

Une structure duale : le service de soutien de la flotte

Sur recommandation conjointe du DGA et du chef d'état major de la marine, en date du 25 juin 1999, le ministre de la défense décidait la création du service de soutien de la flotte (SSF). Le nouveau service, dont les textes fondateurs ont été publiés en juin 2000, a été institué sous forme d'un service de la marine aux compétences recouvrant « la fixation, l'approbation et la mise en œuvre des règles générales de maintien en condition opérationnelle du matériel naval et des munitions en service ».

Les principes ayant présidé à l'élaboration de la structure sont les mêmes que ceux qui avaient sous-tendu la création de la SIMMAD. L'une des préoccupations auxquelles doit répondre le SSF est, pour les matériels navals, de constituer un interlocuteur unique en matière de maîtrise d'ouvrage du maintien en condition opérationnelle des matériels navals et de munitions en service. La compétence de la conception des matériels nouveaux (y compris les munitions) reste de la compétence du service des programmes navals (SPN) de la DGA.

Un rôle de coordination

La réglementation confie au SSF un rôle de coordination et de pilotage des opérations d'entretien des matériels de la flotte. Il s'agit d'un service « qui fait faire » mais ne fait pas lui-même. Cette approche est centrale pour appréhender la place du SSF dans l'architecture de l'entretien des matériels puisqu'il doit se créer une place originale entre l'état major de la marine, qui reste le donneur d'ordre, et les acteurs de la maintenance, qu'il s'agisse de l'industriel (éventuellement les industriels) ou des moyens propres de la marine (ateliers militaires de la flotte, équipages).

Le décret du 28 juin 2000 confirme clairement la compétence de la DGA sur tous les matériels nouveaux, mais confie au SSF le rôle de prise en compte ab initio par les équipes de programme intégrées (EDPI), des préoccupations liées au maintien en condition opérationnelle des matériels. A ce titre, le SSF doit veiller à ce que les matériels nouveaux prennent en compte l'objectif de « maintenabilité » par les équipages eux mêmes, notamment à bord (la critique de la difficulté à maintenir les matériels à bord étant récurrente dans le discours des marins). Il s'assure que les équipes de développement de programme intégrées (EDPI) ne sacrifient pas l'approvisionnement des lots initiaux de rechanges à l'occasion des passations de contrats. Enfin, sa participation permet de garantir que la marine disposera bien des éléments nécessaires (documentation technique notamment) pour contractualiser les tâches correspondantes et évaluer le coût futur du maintien des matériels commandés en condition opérationnelle.

A la différence de la SIMMAD, le SSF, service de la marine, n'est pas un organisme à vocation interarmées. Cependant, ses personnels proviennent tout autant de la DGA que de la marine. L'arrêté portant organisation du SSF, en date du 28 juin 2000, précise même, en son article 2, que le directeur du SSF et son adjoint sont l'un de la marine, l'autre de la DGA.

Une organisation interne adaptée

L'organisation interne du SSF regroupe, quant à elle, au sein d'équipes de travail intégrées et par types de matériels, des spécialistes des différents métiers devant intervenir dans le processus de maintenance.

A la direction centrale du service de soutien de la flotte, aux côtés de sous-directions fonctionnelles (sous-directions plans et méthodes, technique, logistique, administration générale et bureau des munitions) oeuvrent des équipes dédiées (surnommées « pirogues ») ayant chacune en charge une catégorie de bâtiments (de surface, sous-marins, systèmes d'information, bâtiments non en service). La même organisation se retrouve à l'échelon local, où des équipes responsables de bâtiments (ERB) sont dédiées au suivi « personnalisé » des différents types de bateaux (SNLE, SNA, avisos, frégates, etc.)

Indépendamment du fait que les structures matricielles sont fréquemment adoptées dans les organismes au sein desquelles la DGA est partie prenante, cette organisation particulière des compétences est, par certains aspects, comparable à celle adoptée dans la marine marchande où à chaque bateau est attaché un « ship manager » chargé de son suivi individualisé.

Suivant les responsables de la marine, cette organisation est particulièrement adaptée à l'objectif de meilleure connaissance de l'état et de l'entretien des bateaux. L'organisation de la maintenance des bateaux civils commerciaux a, d'ailleurs, adopté un dispositif comparable.

Des compétences étendues

A l'inverse des autres armées, la marine ne dispose pas d'un service du matériel. Ainsi la modification de statut de la DCN a conduit la marine et la DGA à s'interroger sur le devenir d'un certain nombre de fonctions qui, manifestement, ne pouvaient plus relever d'un secteur industriel dont les préoccupations seraient différentes de celles de l'Etat.

La première question qu'a dû trancher la marine a été celle du sort à faire aux rechanges. Il en existe deux sortes qui n'étaient pas distinguées avant le changement de statut de la DCN. Le stock industriel, tout d'abord, permet à l'industriel de détenir (ou d'approvisionner) les pièces nécessaires à l'accomplissement de ses travaux. Ce stock relève pleinement de sa compétence industrielle et doit être intégralement géré par lui.

Le stock courant dit « militaire », au contraire, permet à la marine de tenir à la disposition de ses équipages les pièces de rechange ou les sous-ensembles nécessaires à l'accomplissement des travaux relevant de sa compétence. Il peut être à terre dans un entrepôt ou prépositionné sur les bateaux, directement à la disposition des équipages, ou encore dans un bateau dédié au soutien (La Loire, le Jules Verne, etc). En principe, ces stocks sont destinés à la maintenance de niveau intermédiaire (NTI 1 et 2), mais en réalité la distinction n'est pas aussi claire et il arrive que, suivant les besoins, des travaux d'entretien de niveau 3 soient accomplis avec les moyens « industriels » de la marine (bâtiments de soutien et ateliers militaires de la flotte) ou avec le concours des équipages dans un atelier industriel étranger (en escale par exemple). Dans ce cas, et à cause de l'ancienneté des bâtiments, il est parfois nécessaire de disposer directement des pièces nécessaires à l'entretien de niveau 3.

Compte tenu de la dégradation de la fonction « rechanges » remplie par la DCN, il fut décidé de transférer à la marine l'ensemble du stock dit « militaire ». Ce transfert comportait trois types de difficultés. Tout d'abord, les deux stocks étant confondus chez l'industriel, un travail de définition a dû être conduit. Dans un deuxième temps, un rapprochement des inventaires respectifs de la marine et de la DCN a dû être effectué dans des conditions difficiles, liées notamment à la faible qualité des outils informatiques dont disposait la DCN et, conséquence logique du point précédent, aux nombreux écarts entre les chiffres théoriques et les stocks physiques comptés. Enfin, la mutation dont le principe avait été arrêté dès les textes fondateurs du SSF en juin 2000 a dû être réalisée dans l'urgence, du fait de l'annonce du changement de statut de la DCN qui imposait que l'ensemble du transfert soit accompli avant l'échéance de ce changement soit juin 2003.

En l'absence déjà signalée de service du matériel dans la marine, la responsabilité de la fonction rechanges de la marine a été fort logiquement confiée au SSF qui assure la définition de la politique de gestion, le ravitaillement, le magasinage et l'approvisionnement des bateaux. Par délégation, les deux dernières fonctions ont été confiées au service du commissariat de la marine.

A ces attributions, qui s'éloignent de plus en plus du rôle initial de maîtrise d'ouvrage dévolu à l'origine au SSF, se sont ajoutées d'autres fonctions marginales. Le SSF, défini initialement comme une structure chargée de la maîtrise d'ouvrage en matière de maintien en condition opérationnelle de la marine, est ainsi devenu, en peu de temps et du fait de l'évolution de statut de la DCN, la structure de rattachement de l'ensemble des fonctions que la marine a dû ou souhaité reprendre à son compte et qu'elle n'a pas su attribuer à un autre de ses services. Il en résulte une certaine altération de la vocation initiale du SSF.



Vincent Campredon



Vincent Campredon



Jacques Isnard, journaliste Le Monde