



N° 4130

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 13 octobre 2016.

AVIS

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DE LA DÉFENSE NATIONALE ET DES FORCES ARMÉES
SUR LE PROJET DE LOI **de finances pour 2017** (n° 4061)

TOME V

DÉFENSE

**PRÉPARATION ET EMPLOI DES FORCES :
MARINE**

PAR M. GWENDAL ROUILLARD
Député

Voir le numéro : 4125 (annexe 12)

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	7
PREMIÈRE PARTIE : UN BUDGET ADAPTÉ AUX EXIGENCES OPÉRATIONNELLES	11
I. DEUX MILLIARDS D'EUROS POUR LA MARINE AU TITRE DU PROGRAMME 178	12
A. LES CRÉDITS ALLOUÉS À LA PRÉPARATION DES FORCES NAVALES	12
1. L'évolution globale des crédits budgétaires et des ressources annexes.....	12
2. L'évolution des crédits par sous-action	14
3. La répartition des crédits par titre	15
B. LES ÉQUIPEMENTS DE LA MARINE : ENTRETIEN ET PROGRAMMES	16
1. Les crédits d'entretien programmé des matériels	16
2. Les commandes et livraisons prévues pour 2017	17
3. Quelques éclairages sur certaines activités	19
a. Les arrêts techniques majeurs sous responsabilité du service de soutien de la flotte	19
b. 2017 : début de l'entretien à mi-vie du porte-avions.....	20
c. La poursuite de l'adaptation des infrastructures industrielles et portuaires	22
C. LES FEMMES ET LES HOMMES DE LA MARINE NATIONALE	24
1. Un arrêt des déflations d'effectifs jusqu'en 2019	24
2. Des mesures substantielles d'amélioration de la condition des personnels prévues en 2017.....	25
3. Le plafond d'emploi des militaires de la marine pour 2017	26

D. UNE MOBILISATION OPÉRATIONNELLE PARTICULIÈREMENT INTENSE	27
1. La marine demeure en suractivité avec une présence sur cinq théâtres d'opérations.....	27
2. Le déploiement du groupe aéronaval : un outil politique et militaire précieux	27
3. La poursuite des missions permanentes.....	29
II. QUELQUES POINTS D'ATTENTION ET DE VIGILANCE	30
A. LES ENJEUX LIÉS AUX RESSOURCES HUMAINES	31
1. Des spécialités en tension : quelques exemples concrets.....	31
2. La difficile conciliation entre vie privée et vie professionnelle : la nécessité d'un soutien pleinement effectif à terre	32
B. LES ENJEUX LIÉS À L'ENTRETIEN DES MATÉRIELS	33
1. Sur certaines composantes de la flotte de surface.....	33
2. Sur les matériels aéronautiques.....	34
a. Les Atlantique 2.....	34
b. Les NH90	35
c. Passer d'un MCO « de temps de paix » à un MCO « de temps de guerre »	36
C. LES ENJEUX CAPACITAIRES	36
1. La lutte anti-sous-marine	36
2. Le renforcement des capacités de renseignement	37
3. La trame patrouilleurs	38
4. La flotte logistique	38
5. La « dronisation » de la marine.....	38
6. Les capacités d'intervention nautique de la force des fusiliers-marins et commandos	39
SECONDE PARTIE : LA SURVEILLANCE MARITIME ET L'ACTION DE L'ÉTAT EN MER	41
I. LA SURVEILLANCE MARITIME	41
A. LES MOYENS AFFECTÉS À LA SURVEILLANCE MARITIME	41
1. L'organisation de la surveillance maritime.....	41
a. Des moyens différenciés en métropole et outre-mer, adaptés aux réalités géographiques.....	41
b. Les effectifs affectés à la surveillance maritime	41
2. L'évolution des moyens dans le cadre de la loi de programmation militaire	43
a. Point de situation sur les capacités	43
b. Les programmes prévus par la LPM.....	44

B. LES ENJEUX EN MATIÈRE D'ÉQUIPEMENT	45
1. Les points de vigilance.....	45
2. Les perspectives	46
II. L'ACTION DE L'ÉTAT EN MER : LA MARINE AU QUOTIDIEN	46
A. LES MISSIONS ET LES ADMINISTRATIONS QUI Y CONCOURENT	46
1. Panorama synthétique des missions.....	46
2. Les administrations et services participant à l'AEM	48
3. Les moyens consacrés par la marine à l'AEM et leurs perspectives d'évolution.	50
B. LES ENJEUX DE L'AEM PAR FAÇADE	51
1. La zone maritime Manche – mer du Nord (ZMMMDN)	52
2. La zone maritime Atlantique (ZMATL).....	52
3. La zone maritime Méditerranée (ZMM).....	52
4. La zone maritime océan Indien (ZMOI).....	53
5. La zone maritime sud de l'océan Indien (ZMSOI).....	53
6. La zone maritime Nouvelle-Calédonie (ZMNC).....	54
7. La zone maritime Polynésie française (ZMPF)	54
8. La zone maritime océan Pacifique (ZMOP)	55
9. La zone maritime Antilles (ZMA)	55
10. La zone maritime Guyane (ZMG)	55
C. LES GRANDES TENDANCES DE L'AEM	55
1. En métropole.....	56
a. Dans les zones maritimes Atlantique et Manche – mer du Nord :	56
b. Dans la zone Méditerranée.....	56
2. Dans les zones ultramarines.....	57
a. Dans les zones maritimes océan Indien et sud de l'océan Indien	57
b. Dans la zone maritime Nouvelle-Calédonie	57
c. Dans la zone maritime Polynésie française	57
d. Dans la zone maritime Antilles	57
e. Dans la zone maritime Guyane.....	57
3. Bilan synthétique de l'AEM menée par la marine.....	58
a. Le sauvetage en mer.....	58
b. La sécurité maritime : l'assistance aux navires en difficulté	58
c. La sûreté maritime	58
d. La lutte contre les pollutions marines	58
e. La police des pêches	59
f. La lutte contre le trafic de stupéfiants	59

g. La lutte contre l'immigration clandestine	59
h. Le déminage	60
TRAVAUX DE LA COMMISSION	61
I. AUDITION DE L'AMIRAL CHRISTOPHE PRAZUCK, CHEF D'ÉTAT-MAJOR DE LA MARINE	61
II. EXAMEN DES CRÉDITS	79
ANNEXE : Liste des personnes rencontrées et auditionnées par le rapporteur pour avis	83

INTRODUCTION

Dernier budget de la législature, le projet de loi de finances pour 2017 s'inscrit dans la continuité des précédents exercices. En matière budgétaire, **l'action du Gouvernement et de la majorité parlementaire en faveur des forces armées peut être résumée par le triptyque suivant : consolidation, adaptation et respect.**

Consolidation car la loi de programmation militaire aura notamment fait de la revalorisation des crédits d'entretien programmé des matériels un axe fort, nécessaire à la régénération des potentiels opérationnels et à l'exercice des capacités militaires.

Adaptation car, face à des enjeux de sécurité et de défense inédits, face à la multiplication et à la conjonction des risques et des menaces, le Gouvernement et la majorité n'ont pas hésité à « revoir la copie » en procédant à l'actualisation de la LPM⁽¹⁾. Cette actualisation s'est traduite, notamment, par une augmentation et une sécurisation des ressources – avec, par exemple, la réduction drastique du périmètre des ressources exceptionnelles – et par une diminution puis un arrêt total des déflations d'effectifs. Elle a ainsi mis fin à trente-cinq dernières de décroissance régulière et continue du budget de la défense.

Respect enfin car la LPM 2014-2019 sera la première à être entièrement respectée. Elle rompt ainsi avec un cycle mortifère qui voyait la communauté de défense faire « comme si » les LPM adoptées par le Parlement allaient réellement être appliquées.

Ce respect, nous le devons à nos forces qui, à l'étranger comme sur le territoire national assurent au quotidien la défense des Français et la protection des intérêts de la Nation.

Il ne faut toutefois pas baisser la garde. La revalorisation des ressources de nos armées est intervenue en raison d'une réalité stratégique chaotique, lourde de menaces et extrêmement mouvante. Le nombre et l'intensité des crises n'étant pas amenés à décroître à l'avenir, **il est indispensable non seulement de maintenir notre effort de défense, mais encore de le porter à un niveau supérieur et de poursuivre l'adaptation de nos forces.**

La marine nationale continuera de jouer un rôle majeur dans ce monde bouleversé. Plusieurs tendances sont à l'œuvre, qui rendent plus que jamais nécessaire la possession d'un outil militaire maritime puissant, permanent, réactif, endurant et cultivant l'excellence.

(1) Loi n° 2015-917 du 28 juillet 2015 actualisant la programmation militaire pour les années 2015 à 2019 et portant diverses dispositions concernant la défense.

Tout d'abord **la contraction du temps, qui s'accroît de manière irrémédiable, contraint la décision politique et militaire.** Elle suppose donc une connaissance fine, permanente et sans cesse remise à jour de nos zones d'intérêt, de la nature et du niveau des menaces et des changements stratégiques à l'œuvre ou à venir. À cet égard, de par les déploiements permanents ou ponctuels qu'elle assure, la présence des bâtiments de la marine constitue un outil précieux.

Par ailleurs, **la dilatation des espaces se poursuit, qui oblige les puissances de premier rang à tenir compte de toutes les crises, partout dans le monde.** C'est encore plus vrai dans les espaces maritimes car tout ce qui se passe en mer finit à terre. À cet égard, la crise migratoire qui perdure depuis plusieurs années et notamment en Méditerranée, aux portes de l'Europe, est un exemple tristement révélateur.

On assiste également à **une redistribution des nations maritimes associée à un renouveau des stratégies de puissance** – même si elles se traduisent parfois sur des manœuvres très classiques rappelant les temps de Guerre froide.

Les États-Unis s'engagent dans une réorientation de leurs capacités vers la zone Asie-Pacifique. La Russie opère un retour en force, notamment dans le domaine naval, qui se traduit par une présence voire des provocations, visibles ou moins visibles – avec ses sous-marins – aux portes même du continent européen en mer du Nord, dans l'Atlantique et en Méditerranée. La Chine a vocation à devenir une marine hauturière, et certains de ses déploiements récents comme les programmes d'équipements qu'elle mène tendent à prouver qu'elle y parviendra dans un avenir proche. D'autres pays – l'Inde, le Brésil, l'Australie, le Japon – renforcent leurs flottes et se dotent de moyens de premier rang ou les modernisent (porte-avions, frégates, sous-marins).

La stratégie de territorialisation des espaces maritimes menée par certains États suppose par ailleurs une réponse des Nations – dont la France – attachées au respect du droit international et des principes fondateurs du droit la mer au premier rang desquels la liberté de circulation.

Enfin, **le changement climatique et ses conséquences sur la sécurité des espaces maritimes doivent servir de boussole permanente** dans la définition et la conduite de notre stratégie maritime au sens large.

La France, puissance maritime trop souvent ignorée, a une responsabilité particulière qui tient à la place de sa marine nationale. Celle-ci n'a sans doute jamais été aussi performante grâce aux hommes et aux femmes qui la servent et de par les matériels et équipements qu'ils opèrent. **Elle est sans conteste la première d'Europe, les autres forces navales européennes ayant, pour des raisons diverses, diminué leur format, abandonné certaines capacités, et renoncé à jouer un rôle au niveau global.**

L'enjeu pour l'avenir et de tenir et de renforcer cette position. Même si certaines tensions – qui ne doivent pas être ignorées – demeurent, les décisions prises au cours de la programmation permettent d'envisager cet avenir avec sérénité. Compte tenu des enjeux qui ont été brièvement rappelés, les décisions futures devront conforter cette dynamique.

*Le rapporteur avait demandé que les réponses à son questionnaire budgétaire lui soient adressées au plus tard **le 10 octobre 2016**, date limite résultant de l'article 49 de la loi organique du 1^{er} août 2001 relative aux lois de finances.*

*À cette date, **76** réponses sur **88** lui étaient parvenues, soit **un taux de 86 %**.*

PREMIÈRE PARTIE : UN BUDGET ADAPTÉ AUX EXIGENCES OPÉRATIONNELLES

Le rapporteur pour avis souhaite tout d'abord effectuer un rappel traditionnel en précisant que le présent rapport consacré à l'action n° 3 « Préparation des forces navales » du programme 178 « Préparation et emploi des forces » n'offre qu'une vision partielle des ressources attribuées à la marine nationale.

D'autres masses budgétaires intéressant la marine – et non des moindres – sont en effet retracées au sein d'autres programmes de la mission « Défense ». Ainsi, les dépenses d'équipement figurent au programme 146 « Équipement des forces », tandis que les crédits de soutien – et notamment les crédits de titre 2 relatifs aux dépenses de personnel – figurent au programme 212 « Soutien de la politique de défense ». Enfin, la marine se voit attribuer des ressources destinées à l'ensemble des armées : crédits concernant le soutien interarmées ou crédits relatifs aux opérations extérieures (OPEX) par exemple. La réalité budgétaire n'empêchera toutefois pas le rapporteur pour avis d'aborder des sujets techniquement en dehors de son périmètre d'attribution.

Au titre de la seule action n° 3 du programme 178, ce sont donc 1 917,76 millions d'euros en autorisations d'engagement (AE) et 2 034,27 millions d'euros en crédits de paiement (CP) qui sont inscrits au profit de marine au titre du projet de loi de finances pour 2017 (PLF). Ces montants comprennent :

– 1 883,30 millions d'euros en AE et 1 999,81 millions d'euros en CP de crédits budgétaires ;

– et 34,46 millions d'euros (AE=CP) au titre des fonds de concours (FDC) et attributions de produits (ADP) attendus ⁽¹⁾.

(1) Les fonds de concours et attributions de produits sont deux techniques dérogatoires au principe d'universalité budgétaire puisqu'elles permettent, par exception, l'affectation directe de recettes à des dépenses. Leur régime est fixé à l'article 17 de la loi organique n° 2001-692 du 1er août 2001 relative aux lois de finances (LOLF). Les fonds de concours regroupent, d'une part, les fonds à caractère non fiscal versés par des personnes morales ou physiques pour concourir à des dépenses d'intérêt public et, d'autre part, les produits de legs et donations à l'État. Ces sommes doivent faire l'objet d'une utilisation conforme à l'intention de la partie versante. Les attributions de produits peuvent retracer les recettes tirées de la rémunération de prestations régulièrement fournies par un service de l'État.

I. DEUX MILLIARDS D'EUROS POUR LA MARINE AU TITRE DU PROGRAMME 178

A. LES CRÉDITS ALLOUÉS À LA PRÉPARATION DES FORCES NAVALES

1. L'évolution globale des crédits budgétaires et des ressources annexes

• Une lecture trop rapide de certaines évolutions de crédits pourrait surprendre. Tel est le cas pour les autorisations d'engagement (AE), qui sont en diminution de plus de 35 % par rapport aux crédits votés en loi de finances initiale pour 2016.

En réalité, une telle décroissance s'explique aisément dès lors que les exercices budgétaires 2015 et 2016 s'étaient caractérisés par un haut niveau des ressources consacrées au renouvellement des principaux marchés pluriannuels de maintien en condition opérationnelle (MCO) naval ⁽¹⁾. Ces contrats ayant été renouvelés et l'engagement juridique des crédits ayant été opéré les années antérieures en 2015 et 2016 ⁽²⁾, il est naturel de constater une diminution des AE en 2017, à hauteur de 1 107 millions d'euros répartis à titre principal sur l'agrégat « EPM dissuasion » pour environ 828,2 millions d'euros et sur l'agrégat « EPM conventionnel » pour 156,6 millions d'euros.

La croissance des CP s'explique quant à elle par une revalorisation des ressources de l'action due au changement de statut de l'École navale. Devenant opérateur rattaché au programme 178, ses crédits qui figuraient auparavant au programme 212 sont désormais inscrits à l'action n° 3 « Préparation des forces navales ». Toutes choses égales par ailleurs, une fois neutralisé ce transfert, les CP prévus pour 2017 s'établissent à un niveau équivalent à celui de l'exercice antérieur, soit 1 973,23 millions d'euros pour 2017 contre 1 964,8 millions d'euros en 2016.

(1) Notamment le renouvellement, en 2016, du marché de MCO courant des sous-marins nucléaires lanceurs d'engins.

(2) Aux termes de l'article 8 de la LOLF, les autorisations d'engagement « constituent la limite supérieure des dépenses pouvant être engagées » et les crédits de paiement « constituent la limite supérieure des dépenses pouvant être ordonnancées ou payées pendant l'année pour la couverture des engagements contractés dans le cadre des autorisations d'engagement. »

**ÉVOLUTION DES CRÉDITS DE L'ACTION PRÉPARATION DES FORCES NAVALES 2016-2017
HORS FONDS DE CONCOURS ET ATTRIBUTIONS DE PRODUITS**

(en millions d'euros)

Action / Sous-action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	LFI 2016	PLF 2017	Évolution 2017/2016	LFI 2016	PLF 2017	Évolution 2017/2016
03 Préparation des forces navales	2 900,85	1 883,30	- 35,08 %	1 964,80	1 999,81	+ 1,78 %
03-01 Commandement et activités des forces navales	292,08	261,00	- 10,64 %	278,69	305,47	+ 9,61 %
03-05 Ressources humaines des forces navales	36,29	43,63	+ 20,23 %	36,65	42,64	+ 16,33 %
03-07 Maintien en condition opérationnelle du matériel des forces navales	2 497,30	1 510,91	- 39,50 %	1 572,99	1 585,33	+ 0,78 %
03-08 Environnement opérationnel des forces navales	75,18	67,76	- 9,88 %	76,46	66,36	- 13,21 %

Source : projet annuel de performances 2017 « Défense » ; calculs du rapporteur pour avis.

- Les ressources issues des fonds de concours et autres attributions de produits devraient atteindre 34,46 millions d'euros en 2017. Elles relèvent, pour l'essentiel de la facturation de prestations réalisées par la marine nationale, notamment :

- le paiement de prestations de remorquage et d'assistance en mer réalisées au profit d'organismes extérieurs au ministère de la Défense et l'acquittement de redevances pour l'usage civil des aérodromes militaires ou du dock flottant de la base navale de Papeete (opération budgétaire « Activité et entraînement des forces ») ;

- la rémunération au titre de la mise à disposition de moyens de la marine à des tiers (opération budgétaire « Fonctionnement courant ») ;

- la facturation de prestations de formation au profit de clients extérieurs à la défense, notamment des armées étrangères, et le versement de la taxe d'apprentissage acquittée par certaines entreprises au profit d'écoles de la marine (opération budgétaire « Soutien des ressources humaines ») ;

- les recettes notamment tirées de la vente du transport de chalands de débarquement *Siroco* au Brésil (opération budgétaire « EPM de la flotte navale »).

**ÉVOLUTION DES CRÉDITS DE L'ACTION PRÉPARATION DES FORCES NAVALES 2016-2017
FONDS DE CONCOURS ET ATTRIBUTIONS DE PRODUITS COMPRIS**

(en millions d'euros)

Action / Sous-action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	LFI 2016	PLF 2017	Évolution 2017/2016	LFI 2016	PLF 2017	Évolution 2017/2016
03 Préparation des forces navales	2 969,61	1 917,76	- 35,42 %	2 033,56	2 034,27	+ 0,03 %
03-01 Commandement et activités des forces navales	293,46	261,65	- 10,84 %	280,07	306,12	+ 9,30 %
03-05 Ressources humaines des forces navales	41,55	44,94	+ 8,16 %	41,91	43,95	+ 4,86 %
03-07 Maintien en condition opérationnelle du matériel des forces navales	2 547,30	1 541,91	- 39,47 %	1 622,99	1 616,33	- 0,41 %
03-08 Environnement opérationnel des forces navales	87,30	69,26	- 20,67 %	88,58	67,86	- 23,39 %

Source : projet annuel de performances 2017 « Défense » ; calculs du rapporteur pour avis.

2. L'évolution des crédits par sous-action

- Comme évoqué précédemment, la croissance assez substantielle (+9,3 %) des crédits de paiement de la sous-action n° 1 « Commandement et activités des forces navales » s'explique facilement : elle témoigne de la transformation de l'École navale en opérateur rattaché au programme 178, et du transfert des crédits de titre 2 afférents (23,4 millions d'euros précédemment inscrits au programme 212) ainsi que des crédits nécessaires à la constitution d'un fonds de roulement (3,18 millions d'euros).

Au-delà de ces ressources, les crédits inscrits à cette action permettent de couvrir les dépenses relatives au commandement, à l'exercice des activités opérationnelles et à l'entraînement des forces de la marine ⁽¹⁾ (approvisionnement en munitions et dépenses de combustibles de navigation et de carburants aéronautiques par exemple). Hormis le financement des missions « nationales » ⁽²⁾ exercées par la marine, ces crédits permettent également d'assurer sa participation aux opérations et exercices conduits dans le cadre de l'OTAN ou en coopération et qui participent directement et de manière déterminante à la préparation opérationnelle des forces.

- La croissance des crédits de la sous-action n° 5 « Ressources humaines des forces navales » s'explique, selon les informations communiquées au rapporteur pour avis, par l'insuffisance des crédits constatée les années précédentes. Les ressources inscrites à cette sous-action permettent de financer les actions de recrutement, de formation d'instruction et de gestion du personnel.

(1) Unités de surface, unités sous-marines, aéronautiques navales, force des fusiliers-marins et commandos, gendarmerie maritime (placée pour emploi auprès du chef d'état-major de la marine) et formations territoriales.

(2) Protection des approches, exercice de la dissuasion, action de l'État en mer, opérations décidées par la France, y compris à l'étranger, etc.

- Les crédits de la sous-action n° 7 « Maintien en condition opérationnelle du matériel des forces navales » prévus pour 2017 sont en très forte diminution pour ce qui concerne les AE. Cela a été souligné, une telle évolution est due à « l'effet calendrier » attaché à la passation des principaux marchés MCO : conclus entre 2015 et 2016, c'est à ce moment que les crédits afférents ont été juridiquement engagés. De fait, les besoins pour 2017 sont réduits d'autant, ce qui explique le niveau des AE.

Les CP restent quant à eux relativement stables à 1,616 milliard d'euros. Ils permettront de mener les actions de maintenance au profit d'unités de la force d'action navale (FAN) de la force océanique stratégique (FOST) et de l'aéronautique navale. Le rapporteur pour avis reviendra ultérieurement sur quelques-uns des arrêts techniques prévus l'année prochaine.

- La diminution des crédits de la sous-action n° 8 « Environnement opérationnel des forces navales » s'explique par une mesure de périmètre avec le transfert de crédits auparavant inscrits à cette sous-action au profit de services relevant d'autres actions et sous-actions ⁽¹⁾.

3. La répartition des crédits par titre

Pour 2017 et en ne tenant compte que des crédits budgétaires ⁽²⁾, 1 780,14 millions d'euros en autorisations d'engagement et 1 883,65 millions d'euros en crédits de paiement permettront de financer les dépenses de fonctionnement (titre 3).

99,98 millions d'euros d'AE et 112,98 millions d'euros de CP permettront de couvrir des dépenses d'investissement (titre 5). En outre, 3,18 millions d'euros (AE=CP) sont prévus au titre des dépenses d'opérations financières (titre 7). Ils permettront de constituer le fonds de roulement de l'École navale, nouvel opérateur du programme 178.

Enfin et pour mémoire, les crédits de personnel (titre 2), inscrits au programme 212 « Soutien de la politique de défense » depuis 2015, s'élèveront à 2 416,8 millions d'euros.

(1) Service du soutien de la flotte (SSF), structure intégrée du maintien en condition opérationnelle des matériels aéronautiques du ministère de la Défense (SIMMAD), structure intégrée du maintien en condition opérationnelle des matériels terrestres (SIMMT) et service du commissariat des armées (SCA).

(2) Hors fonds de concours et attributions de produits.

**ÉVOLUTION PAR TITRE DES CRÉDITS DE L'ACTION 03
HORS FONDS DE CONCOURS ET ATTRIBUTIONS DE PRODUITS**

(en millions d'euros)

	LFI 2016		PLF 2017	
	AE	CP	AE	CP
Titre 3	2 755,66	1 850,60	1 780,14	1 883,65
Titre 5	145,20	114,20	99,98	112,98
Titre 7	—	—	3,18	3,18
<i>Titre 2 (pour mémoire)</i>	<i>2 262,54</i>	<i>2 262,54</i>	<i>2 416,84</i>	<i>2 416,84</i>
TOTAL hors T2	2 900,85	1 964,80	1 883,30	1 999,81
TOTAL T2 compris	5 163,40	4 227,34	4 300,14	4 416,65

Source : ministère de la Défense – réponse au questionnaire du rapporteur pour avis.

B. LES ÉQUIPEMENTS DE LA MARINE : ENTRETIEN ET PROGRAMMES

1. Les crédits d'entretien programmé des matériels

Axe fort de la LPM, l'effort portant sur l'entretien programmé des matériels (EPM) se poursuit. En témoigne, par exemple, l'augmentation de la présence à la mer des bâtiments de la flotte à 96 jours de mer, soit cinq jours de plus que l'an passé.

Hors dissuasion, les crédits d'EPM s'élèvent à environ **1,35 milliard d'euros en autorisations d'engagement** et à **1,23 milliard d'euros en crédits de paiement**.

**PRÉVISIONS DE DÉPENSES D'ENTRETIEN PROGRAMMÉ DES MATÉRIELS
HORS DISSUASION POUR 2017**

(en millions d'euros)

	AE	CP
Démantèlement milieu naval	21,86	8,86
EPM flotte navale*	637,24	628,49
EPM munitions navales	32,25	44,35
EPM terrestre	—	—
Démantèlement milieu aérien	0,22	0,22
EPM flottes de l'aéronautique navale**	657,82	552,35
Total	1 349,39	1 234,28

* dont FREMM et porte-avions.

** dont NH90 et Rafale.

Source : projet annuel de performances 2017 « Défense ».

En incluant les crédits relatifs à l'EPM « dissuasion », le total général passe à 1,48 milliard d'euros en AE et 1,56 milliard d'euros en CP. Après des années 2015 et 2016 exceptionnelles, avec des crédits d'EPM qui avaient atteint respectivement 2,56 milliards d'euros et 2,42 milliards d'euros d'AE, les ressources prévues pour 2017 retrouvent un niveau « de croisière ». Cette diminution s'explique par le renouvellement de contrats majeurs qui s'est produit au cours des deux exercices précédents avec :

– les contrats de MCO des sous-marins nucléaires d’attaque (SNA) et des frégates (2015) ;

– la notification de deux opérations d’envergure : celle relative à la réalisation du deuxième arrêt technique majeur du porte-avions, et l’affermissement de la tranche conditionnelle liée à l’IPER ⁽¹⁾ d’un sous-marin nucléaire lanceur d’engins (SNLE) en vue de sa modernisation (2015) ;

– le renouvellement du contrat de MCO courant des SNLE (2016).

Les moyens prévus en CP restent quant à eux globalement stables, à 1,56 milliard d’euros contre 1,54 milliard d’euros en 2016 (dissuasion comprise).

Pour ce qui concerne spécifiquement **les crédits d’EPM affectés à l’aéronautique navale, les AE présentent une augmentation de 7,5 %** en passant d’environ 612 millions d’euros en 2016 à 658 millions d’euros en 2017. **Les CP présentent une croissance plus modérée et néanmoins substantielle de 4,3 %**, en passant d’environ 529 millions d’euros à 552 millions d’euros. Comme le rapporteur pour avis a déjà eu l’occasion de le rappeler, ces besoins structurellement en augmentation s’expliquent par la physionomie particulière du parc de l’aéronautique navale qui est en réalité très hétérogène ⁽²⁾ et permet donc difficilement la réalisation d’économies d’échelle. Il ne peut que former le vœu que ces ressources permettront d’améliorer significativement la disponibilité de certaines flottes, sujet majeur qu’il abordera ultérieurement.

2. Les commandes et livraisons prévues pour 2017

Le tableau suivant retrace les crédits prévus par le projet de loi de finances pour 2017 pour les principaux bâtiments, appareils et équipements destinés à la marine, en précisant les quantités commandées et les livraisons attendues. Ces crédits sont inscrits au programme 146 « Équipement des forces ».

(1) Indisponibilité périodique pour entretien et réparation.

(2) Avec des appareils d’âges différents, des flottes comptant parfois un nombre réduit d’appareils, et la présence d’appareils de nouvelle génération (Rafale, NH90) dont le coût de soutien est plus élevé.

PRINCIPAUX PROGRAMMES PRÉVUS EN 2017 POUR LA MARINE

(crédits en millions d'euros)

Programme	AE	CP	Commandes	Livraisons	Commentaires
M51	199,59	582,13			
Adaptation M51	0	115,95			
SIC 21	0	0,9	0	0	
SYRACUSE III	0	12,7	0	0	Programme interarmées
RIFAN	0	9,6	0	4	
Hawkeye mise à niveau	0	24,3	0	1	
NH 90	0	337,0	0	9	Dont 2 NFH à la Marine et 7 TTH à l'armée de terre.
Flotte Logistique	0	1,80	0	0	
MDCN	0	57,9	0	premier lot	
AASM	0	8,0	0	0	
RAFALE	0	352,6	0	0 + 2 rétrofit	Comprend F3R et le rétrofit F1-F3
PDL NG	0	25,3	15	0	air et marine
PA CDG ATM2	0	115,51	0	0	Début de l'arrêt technique replanifié au 01/02/2017.
ARTEMIS	0	53,38	0	0	
EXOCET	0	33,9	0	12 kits SM39	
FREMM – FREMM DA	682,00	306,27	0	1	
BARRACUDA	950,00	571,70	1	0	
FTI	2 100,00	162,71	0	0	
Rénovation à mi-vie des FLF	390,00	14,67	0	0	
ANL	0	42,9	0	0	
ATL2 rénovation	0	61,1	0	0	
MU90	0	2,13	0	0	
SLAMF	5,00	34,96	0	0	
F50 AVSIMAR	0	3,2	0	0	
Patrouilleurs futurs	0	33,48	0	2 B2M 1 PLG	
MIDE	18,5	36,9	0	0	air et marine
BSAH	0	61,54	0	0	
FSAF	0	90,24	0	21 Aster 15 (Marine) 4 Aster 30 B1 (AA)	

AASM : armement air-sol modulaire ; BEM : bâtiment d'essais et de mesure ; MdcN : missile de croisière naval ; MIREM : Moyen Interarmées Navalisé de Renseignement d'origine Électro Magnétique (bâtiment de renseignement militaire) ; PDL NG : pod de désignation laser nouvelle génération ; RIFAN : réseau IP de la force aéronavale.

Source : ministère de la Défense – réponse au questionnaire du rapporteur pour avis.

Le lancement officiel du programme FTI

Le 18 octobre dernier, à l'occasion du salon Euronaval, le ministre de la Défense M. Jean-Yves le Drian a annoncé le lancement du programme de frégate de taille intermédiaire (FTI) ⁽¹⁾ dès le premier trimestre 2017. Cette décision permettra la livraison du premier exemplaire – cinq étant prévus pour réaliser la « trame frégates » à 15 frégates de premier rang – en 2023.

Le rapporteur pour avis ne peut que se réjouir d'une telle annonce, lui qui avait appelé de ses vœux un avancement du programme et donc d'un accroissement des capacités de la flotte dans le contexte, notamment, d'une recrudescence de la menace sous-marine en particulier en mer du Nord, en Atlantique et en Méditerranée.

3. Quelques éclairages sur certaines activités

a. Les arrêts techniques majeurs sous responsabilité du service de soutien de la flotte

● Hors entretien courant des bâtiments de la flotte, le service de soutien de la flotte a conduit plusieurs arrêts techniques majeurs (ATM). Entre mi-2015 et mi-2016 et pour ce qui concerne les **grands bâtiments**, on notera les ATM suivants :

– SNLE *Le Triomphant*, avec notamment l'adaptation du navire au missile M51 ;

– SNA *Émeraude*, avec des essais à la mer réalisés fin 2015 ;

– SNA *Améthyste*, avec des opérations en cours depuis janvier 2016 pour un achèvement prévu à l'été 2017 ;

– frégate anti-sous-marine *Latouche-Tréville*, au premier semestre 2016 ;

– pétrolier-ravitailleur *Somme* au premier semestre 2016.

Pour les **bâtiments de moindre tonnage**, les ATM ont concerné :

– le bâtiment hydrographique et océanographique *Beautemps-Beaupré*, le patrouilleur de haute mer *Commandant Ducuing* et le chasseur de mines tripartite (CMT) *Pégase* au second semestre 2015 ;

– les CMT *Sagittaire* et *Andromède*, le patrouilleur de 400 tonnes (P400) *La Capricieuse* ⁽²⁾, les patrouilleurs de service public (PSP) *Pluvier* ⁽³⁾, *Flamant* et *Malin* au premier semestre 2016.

(1) *Baptisée* Belharra par l'industriel DCNS responsable de sa conception, en référence au haut-fond engendrant une vague géante sur la côte basque.

(2) Basé en Guyane.

(3) Sur lequel le rapporteur pour avis a eu l'honneur d'embarquer pour échanger avec l'équipage.

• Il convient en outre de souligner que les opérations réalisées sur la frégate de surveillance *Nivôse* ⁽¹⁾ suite à son incendie en septembre 2014, se sont achevées en novembre 2015.

Enfin, pour ce qui concerne le démantèlement des navires, la notification du marché de déconstruction des gros navires de type transport de chalands de débarquement (TCD) est intervenue en novembre 2015. En 2016, plusieurs opérations se sont poursuivies :

– l’exécution des marchés de déconstruction relatifs à l’ex-*Jeanne d’Arc* et à l’ex-*Colbert* ainsi qu’aux anciens avisos et avisos-escorteurs (fin prévue en 2016) ;

– le lancement des travaux pour la notification du marché de déconstruction des frégates et bâtiments de soutien employés comme brise-lames.

b. 2017 : début de l’entretien à mi-vie du porte-avions

• Près de 10 ans après son premier arrêt technique majeur ⁽²⁾, **le porte-avions *Charles-de-Gaulle* s’appête à entrer en ATM pour son entretien à mi-vie pour une durée de 18 mois. Celui-ci doit débiter à partir de février 2017 mais, comme toujours, ce sont les opérations qui dicteront *in fine* le calendrier**, lequel dépendra de la date de retour du porte-avions de son déploiement. À l’issue du conseil restreint de défense du 26 octobre, le président de la République a décidé de prolonger l’engagement du groupe aéronaval jusqu’à la mi-décembre. De fait, la date initialement prévue pour le début de l’ATM sera sans doute reportée.

À l’occasion de l’ATM2, il subira une **révision complète** destinée à **remplacer ses moyens de propulsion, à régénérer son potentiel et à remettre à niveau son standard technologique** (système de combat notamment).

Plus spécifiquement, le périmètre de l’ATM recouvre les opérations suivantes :

– le remplacement du combustible des deux cœurs nucléaires ;

– la révision des grandes installations notamment dans les domaines de la propulsion, de l’aviation et des usines frigorifiques, ainsi que le traitement d’obsolescences qui ne peuvent attendre le troisième ATM ;

– la mise à niveau technologique et capacitaire du bâtiment, avec notamment la rénovation du système de combat et le passage de la chasse embarquée au « tout Rafale ».

(1) Basée à la Réunion.

(2) Il avait débuté en septembre 2007.

• L'ensemble du chantier, dont la maîtrise d'œuvre est assurée par la société DCNS, représentera environ **2,5 millions d'heures de travail pour les différents industriels** impliqués dans l'opération ⁽¹⁾ et **1,3 million d'heures pour l'équipage du *Charles-de-Gaulle*** (pour les travaux pouvant être conduits au niveau opérationnel, conduite et surveillance du chantier). Ce dernier restera responsable de la prévention et de la radioprotection. Il continuera d'exploiter les installations nécessaires à la réalisation des travaux et assurera le soutien des différents intervenants ⁽²⁾.

Le montant des travaux de MCO, dont la maîtrise d'ouvrage relève du SSF, est de 446 millions d'euros ⁽³⁾ marchés de préparation compris au titre du programme 178 « Préparation des forces ». Le montant des travaux de mise à niveau est de 730 millions d'euros ⁽⁴⁾ au titre du programme 146 « Équipement des forces ». Ces montants – **1,176 milliard d'euros au total** – incluent les opérations relatives à la régénération nucléaire.

• L'entretien à mi-vie du porte-avions entraînera naturellement une **rupture temporaire de capacité** due à son immobilisation pendant 18 mois.

En outre, il conviendra de **maintenir les savoir-faire et qualifications des équipages**. Pour ce faire, des plans d'actions seront mis en œuvre pour conserver les compétences spécifiques du groupe aérien embarqué (GAé) et du groupe aéronaval dans son ensemble (escorte, état-major embarqué, etc.).

Ainsi, le GAé groupe aérien embarqué continuera à s'entraîner avec, par exemple, des séances d'appontages simulés sur pistes sur les bases de Landivisiau, Lann-Bihoué et Istres. Le maintien des compétences des pilotes de l'aéronautique navale sera également assuré par la poursuite de leur formation aux États-Unis ⁽⁵⁾. En outre, des exercices de mise en situation réelle organisés à Landivisiau permettront de maintenir le savoir-faire du groupe aérien (personnel du pont d'envol, techniciens, pilotes, etc.). Enfin, la participation à des exercices de grande ampleur avec nos principaux alliés et au sein de l'OTAN se poursuivra.

Pendant toute la période de ce deuxième ATM, les aéronefs du groupe aérien resteront naturellement disponibles pour répondre à toutes les sollicitations opérationnelles.

(1) Soit environ un million d'heures pour DCNS Toulon, 500 000 heures pour les autres sites de l'entreprise et un million d'heures pour les sous-traitants.

(2) Restauration, protection défense et premiers secours.

(3) En application du coût des facteurs constaté en janvier 2015.

(4) *Idem*.

(5) Programme Meridian, du nom de la ville du Mississippi située près de la base de l'United States Navy qui accueille les futurs pilotes de chasse de l'aéronavale française.

c. La poursuite de l'adaptation des infrastructures industrielles et portuaires

Il convient d'abord de préciser que les crédits afférents aux opérations de rénovation et de remise à niveau des infrastructures industrielles et portuaires (I2P) ne sont pas inscrits au programme 178 mais relèvent du programme 212 « Soutien de la politique de la défense ». Ces opérations sont destinées à réaliser trois grands types de travaux.

• L'adaptation de ces infrastructures à l'accueil des nouveaux bâtiments de la flotte, notamment les frégates multi-missions (FREMM) et les nouveaux SNA issus du programme Barracuda.

Quatre programmes majeurs d'infrastructures sont actuellement conduits à ce titre :

– **l'accueil du soutien Barracuda** : à hauteur de 273,9 millions d'euros d'engagements juridiques (EJ) sur la période 2017-2019 dont 47,4 millions d'euros en 2017. Les opérations menées dans ce cadre visent notamment à poursuivre l'adaptation de deux quais et d'un bassin à Toulon⁽¹⁾ pour le stationnement et l'entretien intermédiaire⁽²⁾. Ces crédits permettront également le lancement des études pour l'adaptation d'un second bassin⁽³⁾ ;

– **l'accueil des FREMM** : les 24,8 millions d'euros engagés sur la période 2017-2019 dont 4,8 millions d'euros en 2017 permettront :

- à Toulon : l'adaptation d'un quai industriel⁽⁴⁾ et la construction de deux lignes de stationnement⁽⁵⁾ et du quai pyrotechnique⁽⁶⁾ ;
- à Brest : l'adaptation du second quai industriel⁽⁷⁾.

– la rénovation du réseau de distribution électrique du port de Toulon⁽⁸⁾ avec 61,4 millions d'euros d'EJ sur la période 2017-2019 dont 16,8 millions d'euros en 2017⁽⁹⁾.

– la rénovation du réseau de distribution électrique du port de Brest⁽¹⁾ avec 31,8 millions d'euros d'EJ sur la période 2017-2019 dont 9,4 millions d'euros en 2017⁽²⁾ (fin des travaux à l'horizon 2025).

(1) Port-base des SNA.

(2) Livraison en décembre 2017.

(3) Livraison en 2021.

(4) Livraison fin 2016.

(5) Première livraison mi-2017.

(6) Livraison en 2018.

(7) Livraison en 2018.

(8) Avec la rénovation d'un poste principal de livraison/transformation haute tension électrique, l'installation d'un nouveau groupe convertisseur 50Hz/60Hz pour l'alimentation des navires et la rénovation de postes et réseaux.

(9) Fin des travaux prévue à l'horizon 2025.

- La prise en compte les nouvelles exigences de sécurité nucléaire formulées à la suite de l'accident de Fukushima.

Les crédits prévus (28,3 millions d'euros d'EJ sur la période 2017-2019 dont 20,9 millions d'euros en 2017), permettront d'acheter et de mettre en place des moyens de secours ultime (groupes électrogènes, moyens d'arrosage de coque ou d'assèchement des bassins) ou de protéger les installations nucléaires des cataclysmes naturels.

- **La rénovation d'installations vieillissantes dont la plupart sont âgées de plus de 50 ans.**

À l'Île-Longue, comme cela a été confirmé au rapporteur pour avis lors son déplacement, une partie des installations n'a pas bénéficié de véritable refonte depuis la construction du site dans les années 1960. Les travaux à entreprendre représentent 49,7 millions d'euros d'EJ sur la période 2017-2019 dont 12,8 millions d'euros en 2017 et concernent :

- la rénovation de la station de pompage et des portes-brouettes des deux bassins ;
- ainsi que la rénovation de la centrale électrique.

À Brest, les travaux représentent 65,5 millions d'euros d'EJ sur la période 2017-2019 dont 8,3 millions d'euros 2017. Ils consistent notamment à rénover :

- les aqueducs et les vannes murales de la station de pompage commune aux deux bassins destinés aux sous-marins nucléaires et aux grands bâtiments de surface ;
- les quais industriels dont le mauvais état impose actuellement des restrictions d'emploi.

Enfin, à Toulon, un montant de 52,4 millions d'euros d'EJ est programmé sur la période 2017-2019, dont 8,8 millions d'euros en 2017. Il s'agit notamment de :

- remplacer deux bateaux-portes des grands bassins Vauban ;
- de remettre à niveau la grande jetée ⁽³⁾ ;
- et d'initier les études et diagnostics pour la rénovation des appontements Milhaud, principaux quais de stationnement des grands bâtiments de surface. En

(1) Avec la construction d'un poste de livraison-transformation haute tension et de deux centrales de conversion 50 Hz/60 Hz pour l'alimentation des navires et les études pour la remise en état des boucles haute tension « nucléaires ».

(2) Fin des travaux prévue à l'horizon 2025.

(3) Travaux menés en coopération avec la communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée.

effet, de sérieuses dégradations ont été identifiées sur ces quais, entraînant des restrictions d'emploi notables.

Ces opérations, évidemment nécessaires, n'en constitue pas moins une difficulté majeure sur leur période de réalisation. Cette difficulté tient à la co-activité entre, d'une part, des travaux d'ampleur qui rendent indisponibles les I2P pendant plusieurs mois voire plusieurs années et, d'autre part, les activités opérationnelles des bases navales qui devront naturellement se poursuivre pendant la durée de ces travaux.

C. LES FEMMES ET LES HOMMES DE LA MARINE NATIONALE

1. Un arrêt des déflations d'effectifs jusqu'en 2019

Initialement, la loi de programmation militaire 2014-2019 (LPM) prévoyait une diminution des effectifs à hauteur de 33 675 équivalents temps plein (ETP). Une première actualisation de cette trajectoire est intervenue lors de l'actualisation de la LPM en juillet 2015, le contexte opérationnel et sécuritaire appelant naturellement à une révision des cibles de déflations. À l'issue du vote de l'actualisation par le Parlement, la cible de déflations avait été ramenée à 14 925 ETP (soit un allègement de l'effort RH de 18 500 ETP).

Une seconde actualisation est intervenue en 2016. Elle fait suite aux décisions présentées par le président de la République au Parlement réuni en Congrès à la suite des attaques terroristes du 13 novembre 2015. Le chef de l'État avait alors annoncé l'arrêt des diminutions d'effectifs au sein du ministère de la Défense jusqu'à la fin de la période couverte par la programmation. C'est au cours du conseil de défense du 6 avril 2016 que le président de la République a fixé les orientations de nature à traduire ces décisions dans les prochaines lois de finances. Elles se manifestent par la sauvegarde de 10 000 postes sur la période 2017-2019, ramenant dès lors **l'effort RH total** à une diminution de 4 925 ETP sur l'ensemble de la programmation 2014-2019, soit **14,6 % de la cible initialement prévue**.

Il ne faudrait toutefois pas minimiser l'effort demandé aux forces en matière d'effectifs. En effet, les moindres déflations d'effectifs n'ont pas été accordées à « à périmètre constant » en ce qui concerne les missions remplies par les armées. Elles correspondent à l'exercice de nouvelles missions ou au renforcement de dispositifs préexistants.

ÉVOLUTION DE LA TRAJECTOIRE D'EFFECTIFS DEPUIS LA LPM

(en ETPT)

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	TOTAL
LPM initiale	- 7 881	- 7 500	- 7 397	- 7 397	- 3 500	0	- 33 675
LPM actualisée	- 8 007	0	2 300	- 2 600	- 2 800	- 3 818	- 14 925
Trajectoire actualisée (conseil de défense du 6 avril 2016)	- 8 007	0	2 300	400	200	182	- 4 925

Source : ministère de la Défense.

2. Des mesures substantielles d'amélioration de la condition des personnels prévues en 2017

Ainsi que l'ont précisé le ministre de la Défense Jean-Yves le Drian et M. Jean-Paul Bodin, secrétaire général pour l'administration du ministère de la Défense devant la commission, un certain nombre de mesures indemnitaires à destination des personnels militaires et civils sont prévues dans le PLF 2017. Au-delà des mesures catégorielles spécifiques, les deux catégories de personnels bénéficieront des mesures salariales générales applicables à l'ensemble de la fonction publique, notamment la revalorisation du point d'indice⁽¹⁾. Hors titre 2, sont également prévues des mesures d'amélioration des conditions de travail et d'aide aux familles. Au total, ces mesures représentent une enveloppe de plus de 350 millions d'euros.

• Les mesures en faveur du personnel militaire

En application du plan d'amélioration de la condition du personnel (PACP) élaboré en concertation avec les différents chefs d'état-major et validé par le président de la République, des mesures seront prises dans trois domaines.

Le premier a trait à la prise en compte de la suractivité induite par le contexte opérationnel. Une indemnité d'absence cumulée (IAC) a été créée, qui vise à indemniser l'absence de militaires constatée au-delà de 150 jours d'absence par an. Est également prévue l'extension de l'indemnité pour sujétion spéciale d'alerte opérationnelle (AOPER) aux personnels protégeant les sites du ministère de la Défense. Il convient par ailleurs de rappeler que le montant de l'AOPER⁽²⁾ a été doublé cet été, à la suite de la mobilisation des armées consécutive aux événements de Nice.

Sont en outre prévues des mesures dites « d'équité interministérielle », avec la transposition aux militaires du protocole sur les parcours professionnels,

(1) Celle-ci s'effectue en deux temps : 0,6 % au 1^{er} juillet 2016 et 0,6 % au 1^{er} février 2017. Elle représente un coût cumulé de 109 millions d'euros pour le ministère de la Défense : 96 millions d'euros pour les militaires et 23 millions d'euros pour les civils.

(2) L'AOPER est passée de 5 à 10 euros par jour depuis le mois de juillet 2016.

les carrières et les rémunérations (PPCR), selon les mêmes caractéristiques et le même calendrier que pour les fonctionnaires civils. Par ailleurs, la transposition de la réforme de la grille des fonctionnaires de catégorie C aux militaires du rang sera accélérée, ainsi que la transposition de la grille des capitaines de gendarmerie aux capitaines des armées.

Enfin des efforts porteront sur l'amélioration des conditions de travail et dans le domaine de l'aide à la famille, avec des mesures d'amélioration du cadre de vie et de soutien aux familles pendant l'absence du militaire.

● Les mesures en faveur du personnel civil

Le personnel civil bénéficiera de la poursuite de la mise en œuvre du protocole PPCR et de l'extension du régime indemnitaire tenant compte des fonctions, des sujétions, de l'expertise et de l'engagement professionnel (RIFSEEP) à l'ensemble des fonctionnaires.

3. Le plafond d'emploi des militaires de la marine pour 2017

Pour 2017, le plafond d'emplois de la marine s'établira à 36 510 ETPT pour ce qui concerne les militaires.

PLAFOND D'EMPLOI DES MILITAIRES DE LA MARINE EN 2017

(en ETPT)

Officiers	4 439
Officiers-mariniers	24 069
Militaires du rang	6 947
Volontaires	1 055
TOTAL	36 510

Source : ministère de la Défense – réponse au questionnaire du rapporteur pour avis

D'après les informations transmises au rapporteur pour avis, les décisions prises à l'occasion du conseil de défense du 6 avril 2016 se traduiront, pour la marine, par une évolution positive de son schéma d'emploi avec une création nette d'emplois à hauteur de 300 postes, majoritairement dans la catégorie des officiers.

En 2017, les différentes écoles de la marine formeront quelque 850 officiers, 2 680 officiers-mariniers, 2 400 quartiers-maîtres et matelots et 600 volontaires. Elles assureront par ailleurs la formation de 7 000 personnes issues d'autres organismes civils ou militaires.

D. UNE MOBILISATION OPÉRATIONNELLE PARTICULIÈREMENT INTENSE

1. La marine demeure en suractivité avec une présence sur cinq théâtres d'opérations

Les risques sur la sécurité et les intérêts nationaux se multiplient et se renforcent. Ils constituent un défi croissant en raison de leur simultanéité et de leur intensité.

De fait, et comme l'a rappelé l'amiral Christophe Prazuck, chef d'état-major de la marine, **le niveau d'engagement des forces navales demeure supérieur à celui prévu par le contrat opérationnel**, avec une permanence sur cinq théâtres « dont trois réclament des moyens de premier rang et de la haute technologie »⁽¹⁾ au lieu de « un ou deux » théâtres d'après le Livre blanc sur la défense et la sécurité nationale de 2013⁽²⁾.

La marine est d'abord présente dans le golfe Arabo-persique de manière permanente. Elle est en outre fortement engagée, depuis trois ans déjà, en Méditerranée orientale. Cette présence se matérialise par le déploiement de moyens d'observation, de renseignement et d'information ou, comme c'est le cas actuellement, par le déploiement du porte-avions *Charles-de-Gaulle* et du groupe aéronaval. Naturellement, la marine est également présente avec des moyens de premier rang dans l'Atlantique nord, où l'on observe un regain d'activité des forces navales russes et notamment de leurs forces sous-marines.

Par ailleurs, des unités sont déployées dans le cadre de l'opération *Corymbe* menée dans le golfe de Guinée⁽³⁾ et à laquelle se sont ajoutés les exercices NEMO de coopération et de formation des marines riveraines. Enfin, la marine participe, en Méditerranée centrale, à l'opération *Sophia*. Plus spécifiquement, le navire français présent sur zone, le bâtiment de commandement et de ravitaillement (BCR) *Somme* est notamment affecté aux missions de lutte contre le trafic d'armes à destination de la Libye.

2. Le déploiement du groupe aéronaval : un outil politique et militaire précieux

Le 19 septembre dernier, le groupe aéronaval (GAN) emmené par le porte-avions *Charles-de-Gaulle* quittait Toulon pour participer à son **troisième engagement**⁽⁴⁾ **en moins de deux ans dans les opérations menées contre Daech.**

(1) *Audition de l'amiral Christophe Prazuck, chef d'état-major de la marine, mercredi 12 octobre 2016, compte rendu n° 6.*

(2) « La France pourra s'appuyer sur des déploiements navals permanents dans une à deux zones maritimes [...] », *Livre blanc sur la défense et la sécurité nationale 2013*, p. 136.

(3) *Actuellement, il s'agit du bâtiment de projection et de commandement (BPC) Dixmude.*

(4) *Son dernier engagement remonte à la période du 18 novembre 2015 au 16 mars 2016 (dans le cadre d'Arromanches 2).*

Il s'agit du **premier déploiement du GAN en format « tout Rafale »** à la suite du retrait du service actif des Super Étendard Modernisés (SEM) cet été. Le porte-avions embarque 24 Rafale, soit l'équivalent de deux flottilles de chasse, auxquels s'ajoutent deux avions de guet aérien *Hawkeye* et quatre hélicoptères ⁽¹⁾.

Ce renfort permet de tripler le potentiel aérien et les capacités de frappe aérienne de l'opération Chammal, les moyens déployés par la France dans la région comprenant déjà les 12 Rafale de l'armée de l'air et un avion de patrouille maritime Atlantique 2.

Pour mémoire, lors du précédent déploiement effectué du 18 novembre 2015 au 16 mars 2016 le bilan des activités aériennes du GAN faisait état de :

– 532 sorties, soit jusqu'à 18 manœuvres par jour dans les phases d'intensification ;

– 102 frappes effectuées contre *Daech* en Irak et en Syrie ;

– la conduite de plus d'une trentaine de missions ISR ⁽²⁾ et la production de quelque 1 000 dossiers de renseignement au profit de la coalition.

En dehors du porte-avions et de son groupe aérien embarqué (GAé), le GAN comprend un SNA, les frégates de défense aérienne *Forbin* et *Chevalier Paul*, la frégate anti-sous-marine *Jean-de-Vienne*, ainsi que le bâtiment de commandement et de ravitaillement *Marne*. S'y ajoute par ailleurs un navire allié intégré au GAN ⁽³⁾ : la frégate allemande *Augsburg* ⁽⁴⁾. Au total, le GAN comprend donc sept bâtiments, 26 avions et une dizaine d'hélicoptères.

Au-delà des aspects opérationnels, le déploiement d'une telle force constitue un **message politique et diplomatique** fort au moment où, par ailleurs, le groupe aéronaval russe ⁽⁵⁾, emmené par le porte-avions *Kuznetsov*, fait route pour la Syrie. De fait **le porte-avions et son escorte constituent un outil politique et militaire irremplaçable**. Comme l'expliquait l'amiral Christophe Prazuck, chef d'état-major de la marine, « *chaque fois qu'il est déployé, [le porte-avions] permet un effort accru* ». Il agit comme un **agrégateur unique de forces et de volontés** et joue un rôle déterminant « *d'entraînement auprès de nos partenaires et alliés* » ⁽⁶⁾.

(1) Soit un NH90, un Dauphin Pedro et une Alouette III.

(2) Intelligence, Surveillance, Reconnaissance (renseignement).

(3) Le destroyer lance-missiles américain USS Ross faisait initialement partie du GAN lors de son déploiement en septembre.

(4) Déjà présente lors de la dernière mission du GAN.

(5) Outre le Kuznetsov, le GAN russe comprend un sous-marin et les bâtiments de surface suivants : le croiseur nucléaire Petr Velikiy, les destroyers Kulakov et Severomorsk, le pétrolier-ravitailleur Sergey Osipov et le remorqueur de haute mer Nikolay Chiker.

(6) Audition de l'amiral Christophe Prazuck, chef d'état-major de la marine, mercredi 12 octobre 2016, compte rendu n° 6.

LA COMPOSITION DU GAN ET DU GAÉ ENGAGÉS DANS CHAMMAL AU 3 NOVEMBRE 2016



Source : état-major des armées.

3. La poursuite des missions permanentes

Au-delà de ces opérations spécifiques, la marine continue naturellement d'honorer les missions « traditionnelles » qui lui sont assignées au quotidien.

Ainsi la marine assure la protection des approches et des intérêts nationaux. Celle-ci passe, par exemple, par la tenue de la posture permanente de sauvegarde maritime (PPS-M) et par la défense maritime du territoire (DMT) qui reposent notamment réseau des sémaphores, les pelotons de sûreté maritime et portuaire (PSMP) de la gendarmerie maritime ⁽¹⁾, les groupements de fusiliers marins et les centres opérationnels de la marine.

Elle passe également par la surveillance des zones économiques exclusives (ZEE) métropolitaines ou ultramarines. Un effort particulier continue d'être mené en matière de lutte contre la pêche illégale, notamment en Guyane et dans les Terres australes et antarctiques françaises. Par ailleurs, la marine reste très mobilisée dans le domaine de la lutte contre le trafic de drogue, en particulier dans la zone Antilles-Guyane. Comme l'a rappelé le chef d'état-major de la marine, les saisies de cocaïne opérées dans cette zone représentent quelque 40 % de la consommation annuelle française estimée.

(1) Un nouveau PSMP va être constitué sur la zone Dunkerque-Calais.

S'ajoute également à ces déploiements la traditionnelle mission Jeanne d'Arc, dont les bâtiments ⁽¹⁾ ont successivement croisé en Méditerranée, en mer Rouge, dans le golfe Arabo-persique, dans l'océan Indien, en Asie du sud-est et en Océanie et ont participé à des missions très diverses : préparation opérationnelle, soutien aux opérations de lutte contre le terrorisme et la piraterie, actions de coopération régionale et bilatérale, renforcement des forces de souveraineté au large de La Réunion ⁽²⁾.

Enfin, la marine assure naturellement la permanence de la dissuasion dans sa composante maritime avec les unités de la FOST, sachant que le porte-avions et son groupe aérien embarqué contribuent quant à eux à la composante aéroportée avec la force aéronavale nucléaire (FANu).

Une nouvelle mission : la protection des navires de passagers

Depuis 2009 la marine nationale offre, sous certaines conditions, la possibilité aux navires français évoluant dans des zones dangereuses d'embarquer un renfort en personnel pour les protéger. Cette protection s'effectue *via* l'affectation à leur bord d'équipes de protection embarquée (EPE). À titre d'exemple, les thoniers-senneurs opérant aux Seychelles font régulièrement appel au service de la marine.

Les récents attentats qui ont frappé la France, et notamment l'attaque meurtrière menée dans la salle de concert du Bataclan ont fait émerger le risque d'une tuerie de masse réalisée en milieu clos et en mer (risque de « Bataclan sur mer ») tandis que la menace d'une embarcation piégée reste présente (par exemple sur le modèle de l'attentat contre le destroyer américain *USS Cole* en 2000 dans le port d'Aden au Yémen). Ces risques sont d'autant plus prégnants que 19 millions de passagers accostent ou embarquent en France chaque année.

Aussi, depuis le 1^{er} août 2016, cette mission de protection a été adaptée aux navires à passagers avec la **mise en place d'équipes de protection des navires à passagers (EPNAP)**. Il s'agit d'équipes mixtes, composées à la fois de gendarmes maritimes et de fusiliers-marins.

Il convient de rappeler que le risque terroriste maritime n'avait naturellement jamais été sous-estimé, ainsi qu'en témoigne **l'organisation des exercices de contre-terrorisme maritime menés tous les deux ans sur une façade maritime française : Armor** en Bretagne et Manche, et **Estérel** en Méditerranée.

Enfin, il faut souligner que le **plan Pirate-Mer** est actuellement en cours de révision sous l'égide du Secrétariat général de la défense et de la sécurité nationale (SGDSN). Cette refonte a vocation à prendre en compte les nouvelles menaces telles que les tueries de masse et à préciser les chaînes d'alerte et le type de réponses opérationnelles possibles.

II. QUELQUES POINTS D'ATTENTION ET DE VIGILANCE

Cette année encore, le rapporteur pour avis tient à remercier l'ensemble des personnels, militaires comme civils, rencontrés à l'occasion de ses déplacements. Quel que soit leur statut et quel que soit leur grade, ils lui ont fait

(1) *Le BPC Tonnerre et la FLF Guépratte.*

(2) *Où l'arrivée du BPC Tonnerre s'est faite au son du bagad de Lann-Bihoué, dont une trentaine de musiciens étaient présents à bord.*

part de leurs préoccupations de manière très constructive et très sincère. Au-delà de leurs questionnements et de leurs inquiétudes légitimes, ils ont également et surtout exprimé leur fierté de servir leur pays et leur marine.

Les développements qui suivent ne doivent pas masquer une autre réalité, aussi importante. Si, comme toute organisation humaine, la marine est perfectible, il ne faut pas oublier qu'elle n'a sans doute jamais été aussi performante grâce aux hommes aux femmes qui la servent et de par les matériels et équipements qu'ils opèrent. La marine française est sans conteste la première d'Europe ; elle est la première alliée de l'*US Navy*, ce qui est révélateur de son excellence opérationnelle et de sa maîtrise de l'ensemble des capacités du spectre militaire.

A. LES ENJEUX LIÉS AUX RESSOURCES HUMAINES

1. Des spécialités en tension : quelques exemples concrets

Armée la moins dotée en personnels, la marine compte par ailleurs un certain nombre de spécialités dont la gestion s'avère délicate dès lors qu'il s'agit soit de micro-populations, soit de personnels qu'il devient difficile de fidéliser compte tenu des contraintes liées à la mission. Le rapporteur pour avis ne retiendra ici que deux exemples tirés des rencontres et entretiens récents réalisés à l'occasion des déplacements effectués auprès des forces.

Le premier concerne les **atomiciens**. Comme il l'a été confirmé au rapporteur pour avis à l'École des applications militaires de l'énergie atomique (EAMEA), les besoins annuels de la marine pour la conduite des opérations nucléaires sur porte-avions et sous-marins sont de 90 opérateurs. Pour les techniciens supérieurs spécialisés en radio-protection, il s'agit d'un micro-flux de cinq à 10 personnes par an. Or, les flux d'entrée en école sont actuellement « juste suffisants » pour assurer le renouvellement de ces micro-populations, essentielles au fonctionnement de ces bâtiments de pointe. Des tensions se manifestent sur l'attractivité des fonctions, avec un nombre de candidats en diminution, et sur la fidélisation des personnes recrutés, des taux d'attrition proches de 25 % ayant pu être observés certaines années. Afin d'y remédier, un nouveau cursus de formation a récemment été élaboré, centré sur les aspects pratiques de la formation et sur l'adaptation de celle-ci à l'emploi futur avec une spécialisation plus précoce.

Le second exemple concerne les **fusiliers-marins**, lesquels constituent de longue date un sujet d'attention du rapporteur pour avis. **La principale préoccupation** à leur sujet **n'est pas le recrutement**, qui s'effectue sans difficulté particulière, **mais bien la fidélisation des personnels**. En effet, après deux ou trois ans de service, on constate des départs significatifs sans renouvellement des contrats. Bien que la réforme entreprise en 2014 se soit révélée très positive, les mêmes facteurs de fragilité demeurent qui expliquent cette relative incapacité à retenir les personnels au-delà d'un premier engagement de quelques années : le

caractère parfois routinier du métier, un taux d'activité élevé avec l'existence de fortes contraintes (horaires, gardes) et la faiblesse de la rémunération.

Ces difficultés peuvent être appelées à se renforcer à l'avenir dès lors qu'il sera demandé aux groupements de fusiliers-marins (GFM) de monter en puissance dans le domaine du contre-terrorisme maritime avec une perspective de primo-intervention dans le cadre d'opérations complexes et dangereuses.

En effet, à l'heure actuelle, les GFM ne disposent pas des matériels adaptés à ce type d'opérations, qu'il s'agisse de l'armement ou des équipements de protection – la dotation en gilets pare-balles étant déjà trop faible et ne permettant pas d'équiper individuellement tous les fusiliers-marins. Des moyens supplémentaires seraient donc nécessaires. Toutefois, d'après les informations transmises au rapporteur pour avis, **les décisions relatives aux équipements individuels ont été prises** et les éléments devraient progressivement entrer en dotation au sein des forces. Il convient également de préciser que, dans le domaine des **équipements collectifs**, des **engins sous-marins télé-opérés d'inspection** seront livrés en 2017 ainsi que **douze vedettes** d'ici 2019, afin de renforcer la protection dynamique des approches maritimes et des ports militaires.

En outre, cette montée en puissance supposerait la participation à des entraînements spécialisés pour l'acquisition de compétences – aérocordage, progression sur un bâtiment – ou le renforcement de certaines capacités – le tir par exemple, alors que certains ne bénéficient que d'une séance d'entraînement tous les trois mois⁽¹⁾ – qu'il est impossible de réaliser à moyens constants. Si les fusiliers-marins sont davantage sollicités, les ressources doivent être adaptées.

2. La difficile conciliation entre vie privée et vie professionnelle : la nécessité d'un soutien pleinement effectif à terre

Les marins, en tant que militaires, sont prêts à consentir des sacrifices au nom de la Nation, notamment en restant éloignés de leurs familles pendant de longue période. Toutefois, **en contrepartie, le soutien au sens large doit « suivre »**. Or de nombreux marins ont fait état de leur lassitude à cet égard, en partageant un certain sentiment d'injustice : alors qu'eux, en tant que militaires font sans cesse preuve d'adaptation – et parfois dans des conditions rustiques –, le soutien à terre ne semble pas fournir d'efforts à la hauteur de cet engagement.

Les exemples, très concrets, sont multiples, qui peuvent finir par peser sur le moral. Il en est ainsi de **l'organisation de la garde d'enfants**, avec des crèches dont le fonctionnement n'est pas toujours adapté à la vie militaire (horaires atypiques, éloignement par rapport au lieu de résidence des personnels, etc.), ce

(1) Du fait de l'absence d'infrastructure dédiée qui soit réservée aux GFM dans certains cas, ou tout simplement en raison des fortes sollicitations opérationnelles qui neutralisent le temps nécessaire pour ce type d'entraînement.

qui oblige les marins à recourir à des services privés qui peuvent consommer une partie substantielle de la solde.

Un autre exemple concerne le **cadencement de certaines opérations de relocalisation des personnels**. Ainsi, alors que le point restauration particulier du GFM de Toulon – essentiel au soutien du moral – devait logiquement être transféré dans le cadre du déménagement global de l’ensemble du groupement, celui-ci a été fermé selon le calendrier prévu alors que la relocalisation a pris du retard et ne se réalisera que dans deux ans au plus tôt. Cette fois encore, les militaires ont eu le sentiment que, contrairement à eux, le soutien ne savait pas faire preuve du minimum d’adaptation escompté, avec un effet très négatif sur le moral des personnels.

Au-delà des aspects strictement opérationnels dont il sera fait état ci-après, **les difficultés liées au MCO peuvent également avoir un impact sur le moral et la motivation des militaires** déjà soumis à de fortes contraintes. Ainsi lorsque, sur une flotte déjà réduite, le même bâtiment demeure immobilisé pendant de longues périodes, ce sont les autres unités et les autres équipages – toujours les mêmes – qui doivent naturellement prendre la relève pour assurer la conduite des missions. Lorsqu’en raison de tels problèmes des équipages se trouvent obligés de tenir 90 jours d’alerte à 24 heures ⁽¹⁾ d’affilée, **on peut légitimement comprendre une forme de lassitude des marins et la difficulté à fidéliser certains personnels à l’embarquement au ou réembarquement**.

En termes opérationnels, tout ce qui se passe en mer finit à terre. Les marins embarqués subissent des contraintes telles qu’il est absolument impensable qu’une fois revenus à terre ils aient à gérer des problèmes ou à subir les conséquences de décisions qui, s’ils peuvent paraître minimales ne le sont en réalité absolument pas dès lors qu’ils s’accumulent et produisent un effet néfaste sur leur moral. Aussi, et sans minimiser les difficultés réelles éprouvées par les services de soutien, **il est nécessaire que la terre soutienne efficacement la mer**.

B. LES ENJEUX LIÉS À L’ENTRETIEN DES MATÉRIELS

1. Sur certaines composantes de la flotte de surface

Au cours de son déplacement à Cherbourg, l’attention du rapporteur pour avis a été attirée sur le cas du patrouilleur de service public *Pluvier* et des difficultés rencontrés en matière d’entretien. Ainsi, **du fait d’insuffisances de l’industriel en charge du MCO, les périodes d’indisponibilité du navire ont été considérablement allongées** avec près d’un mois d’indisponibilité supplémentaire non prévu (27 jours) après les quatre mois d’arrêt technique

(1) Les périodes d’alerte peuvent naturellement correspondre à des périodes à la mer, mais pas systématiquement. En période d’alerte les équipages doivent se tenir prêts à appareiller en-deçà d’un temps plafond. L’alerte peut être définie à 72 heures, mais elle peut également descendre à 24 heures voire à 16 heures. Elle oblige dès lors les personnels concernés à rester géographiquement proches de leur port base, quand bien même ils se trouveraient en permission.

contractuels. En outre et **malgré cette période d'indisponibilité prolongée** suite à laquelle l'équipage était en droit d'attendre la réception d'un bâtiment entièrement apte au service, **plusieurs avaries ont été constatées, dont certaines auraient pu s'avérer particulièrement dommageables et dangereuses** pour l'intégrité des marins comme pour celle du navire, et qui ont rendu le navire à nouveau indisponible. Ainsi l'équipage a-t-il dû faire face à des projections de gasoil sur un moteur dont la température pouvait atteindre 500°, une situation susceptible de provoquer un incendie sur le navire en mission.

Même s'il est conscient de l'attention portée en ce domaine par les différents services concernés, **le rapporteur pour avis tient à souligner l'importance qui doit être donnée à la qualité des prestations de MCO, a fortiori lorsqu'elles sont réalisées par des prestataires extérieurs** en application de marchés conclus avec eux. Si celle-ci n'est pas au rendez-vous – qu'il s'agisse de malfaçons techniques ou de retards –, les forces armées doivent pouvoir faire jouer, lorsqu'elles sont prévues, les éventuelles clauses contractuelles (pénalités par exemple ⁽¹⁾) ou, si cela est possible, renégocier les contrats pour obtenir une diminution de prix pour les prestations ultérieures. En tout état de cause, en matière de marchés de MCO, **le critère qualité doit toujours primer le critère financier.**

Par ailleurs en termes d'équipements, même si l'attention publique et médiatique est naturellement tournée vers les grands programmes et les commandes majeures, **le rapporteur pour avis plaide pour une attention accrue apportée aux « petits équipements »** qui, s'ils n'ont pas la même force symbolique, conditionnent souvent la bonne réalisation des missions. Tel est le cas, par exemple des embarcations pneumatiques à fond rigide, dont seulement deux sont disponibles pour trois PSP et dont le coût est de quelques dizaines de milliers d'euros seulement.

2. Sur les matériels aéronautiques

a. Les Atlantique 2

Force est de constater que **sur un parc théorique de 22 appareils situés sur la base aéronautique navale (BAN) de Lann-Bihoué, près de la moitié de la flotte est en réalité immobilisée à l'atelier industriel de l'aéronautique (AIA) de Cuers-Pierrefeu**, dix unités étant actuellement en atelier. En outre, **la durée moyenne de visite de chaque appareil a doublé en passant de 18 à plus de 36 mois pour les dernières visites.** Certaines améliorations ont eu lieu, notamment le changement de prestataire logistique. Il n'en demeure pas moins que **les difficultés demeurent sur ces deux sujets bien distincts que sont, d'une part, le MCO et, d'autre part, la rénovation des appareils** pour

(1) *Même si l'activation des telles clauses, pénalisantes pour l'industriel, n'est pas toujours aisée. Elle pourrait aboutir à fragiliser le prestataire alors que, dans certains cas, la liste des entreprises susceptibles de travailler pour la marine est très limitée, voire réduite à une seule société. En dernière analyse, la marine serait donc également pénalisée.*

augmenter leurs capacités opérationnelles⁽¹⁾. Le rapporteur pour avis plaide pour que l'ensemble des leviers disponibles soit actionné afin de parvenir à un taux de disponibilité en phase avec le degré d'engagement opérationnel de nos forces.

b. Les NH90

La situation des hélicoptères NH90 est tout aussi inquiétante. La marine compte actuellement **17 unités, dont dix sont en entretien**. En outre, **le 17^e appareil, pourtant récent puisqu'il a été livré cette année par l'industriel NHIndustrie (NHI), ne peut pas voler en raison de problèmes constatés au niveau du harpon⁽²⁾ et du système de pliage, ce qui est totalement inacceptable s'agissant d'une machine neuve.**

Au-delà des questions d'effectifs – il faudrait sans doute davantage de personnels d'entretien – et de standards – l'existence de trois standards différents ne facilitant pas le MCO –, **le problème principal semble tenir au montage industriel tel qu'il existe à l'heure actuelle**. En effet, l'entreprise NHI est co-détenue par quatre entreprises relevant de trois pays différents : Airbus Helicopters avec ses deux filiales française et allemande⁽³⁾, l'italien Leonardo Helicopters⁽⁴⁾ et le néerlandais Fokker⁽⁵⁾.

Or, du fait de ce montage multinational, la DGA française ne constitue pas l'unique autorité technique de référence pour les personnels responsables du MCO de l'appareil. Le processus d'attribution de pièces de rechange se caractérise souvent par sa lenteur et, lorsque les équipes françaises proposent des solutions de réparation, la validation par le consortium peut prendre jusqu'à quatre semaines, contre une à deux semaines dans une situation « classique » avec un interlocuteur technique unique.

Une telle situation n'est évidemment pas acceptable compte tenu, d'une part, de l'intensité opérationnelle actuelle et, d'autre part, des besoins à venir qui nécessiteront un emploi encore accru d'hélicoptères de manœuvre. Tel est le cas, par exemple en matière de contre-terrorisme maritime, domaine dans lequel les forces sont appelées à monter en puissance. Or une telle spécialité nécessite la mobilisation d'hélicoptères lourds, notamment pour le transport des unités spécialisées (commando Hubert, GIGN). Tel est le cas également en matière de lutte anti-sous-marine alors que certaines flottes, notamment la flotte russe, renforcent leurs capacités en la matière et les déploient de plus en plus fréquemment (cf. également *infra*).

Le rapporteur pour avis plaide donc pour une remise à plat des modalités du fonctionnement du consortium NHI permettant de traiter par

(1) En les dotant d'un nouveau système de combat et d'un nouveau système acoustique.

(2) Nécessaire aux appointages.

(3) Qui détiennent chacune 31,25 % des parts de NHI, la part d'Airbus Helicopter s'établissant donc à 62,5 %.

(4) Précédemment AugustaWestland. Leonardo Helicopters détient 32 % des parts de NHI.

(5) Fokker détient 5,5 % des parts de NHI.

priorité les demandes émanant des forces armées des pays les plus engagés – en l’espèce et à l’heure actuelle, l’armée française –, qu’il s’agisse de la validation des solutions de réparation ou de l’attribution des rechanges. *A minima* et à plus court terme, une solution pourrait consister à prévoir une présence des représentants des équivalents étrangers de la DGA participant à ce projet au sein des équipes de la DGA française chargées du dossier NH90 afin d’accélérer les procédures, du moins de faciliter les échanges entre autorités techniques nationales.

c. Passer d’un MCO « de temps de paix » à un MCO « de temps de guerre »

Plus globalement, **le rapporteur pour avis s’interroge sur l’opportunité – et la faisabilité – du passage d’un système d’entretien avec visites programmées, potentiellement contraignant en termes de disponibilité, à une maintenance en fonction de l’état réel des aéronefs comme c’est le cas pour la flotte de Rafale.**

En effet, **le système de MCO est actuellement calibré « temps de paix » alors qu’il est nécessaire de bâtir un MCO calibré « temps de guerre ».**

Si une telle solution est techniquement envisageable à terme à mesure de la rénovation et de la modernisation des aéronefs, elle permettrait certainement de gagner un temps précieux en termes d’immobilisation des appareils et, par conséquent, d’améliorer leur disponibilité au profit de nos forces.

C. LES ENJEUX CAPACITAIRES

1. La lutte anti-sous-marine

Le rapporteur pour avis a déjà eu l’occasion de rappeler la situation des cinq frégates F70. Il s’agit de bâtiments vieillissants – avec 29 ans d’âge moyen – dont trois ont vu leur retrait du service actif reporté d’un an pour tenir le contrat opérationnel, dont la tenue a été quelque peu perturbée par la modification du calendrier de livraison des FREMM compte tenu du succès à l’exportation de ce navire.

Or la situation risque de se dégrader à court et moyen termes, du moins sur la façade méditerranéenne. En effet, sur les deux F70 basées à Toulon l’une, le *Jean-de-Vienne* fait actuellement partie du groupe aéronaval ; l’autre, le *Montcalm* ne sera bientôt plus disponible, avec un retrait du service actif prévu en 2017. Au retour du GAN, il ne restera donc qu’une frégate ASM pour participer à la lutte anti-sous-marine, alors que la flotte sous-marine russe affirme de plus en plus sa présence dans cette zone avec des bâtiments de plus en plus silencieux, et qu’en définitive, seules les marines américaines et françaises disposent des capacités pour les pister efficacement.

Si l'on ajoute à ce constat la faible disponibilité des NH90 déjà évoquée, la capacité de lutte anti-sous-marine risque d'être temporairement mais réellement amoindrie.

À cet égard, **la confirmation du lancement du programme FTI ainsi que les précisions apportées quant à son calendrier de réalisation constituent des nouvelles encourageantes.** Il n'en demeure pas moins que, la première unité devant être livrée en 2023, des tensions sont susceptibles de se manifester en matière de lutte anti-sous-marine.

Il convient également de souligner les **potentielles difficultés de la composante sous-marine. La situation des SNA pourrait se dégrader dès le début de l'année 2017 avec le retrait du service actif du Rubis et ce alors que son remplaçant, le Suffren, ne sera livré qu'en 2019 avec deux ans de retard** sur le calendrier prévu, ce décalage de livraison étant dû, selon les documents budgétaires, « à un retard industriel ». **Toutefois, le Rubis pourrait être maintenu en service quelques années supplémentaires** moyennant des opérations permettant de recharger le cœur nucléaire du bâtiment. Une telle solution permettrait dès lors d'assurer de manière plus sereine le passage de relais entre les SNA d'ancienne génération et le premier bâtiment du programme Barracuda. Le rapporteur espère qu'une telle opération pourra se concrétiser et qu'elle permettra d'éviter des tensions dans ce domaine.

2. Le renforcement des capacités de renseignement

La marine dispose du bâtiment d'essais et de mesures (BEM) *Dupuy-de-Lôme*, mis à la disposition de la direction du renseignement militaire (DRM). Compte tenu du contexte opérationnel, ce navire est prioritairement mobilisé au profit de l'appui aux opérations, au détriment de sa mission initiale pour lesquelles il dispose de capacités uniques : la veille stratégique.

L'importance croissante prise par le renseignement et la multiplication des risques et menaces en nombre comme en intensité conduisent le rapporteur pour avis à estimer nécessaire **la mise à disposition d'un nouveau type de bâtiment léger de surveillance et de reconnaissance.** Il permettrait au BEM de recentrer son action sur la veille stratégique pure, sans pour autant compromettre la conduite des opérations. Uniquement affecté à la mission de renseignement afin d'appuyer la préparation et la conduite des opérations menées par nos forces armées, un tel bâtiment devrait être suffisamment endurant pour être déployé en dehors des eaux territoriales des pays cibles de façon quasi-permanente, afin d'éviter les ruptures dans le recueil du renseignement opérationnel.

Idéalement, l'armement d'un second BEM pourrait utilement être envisagé afin de répondre au nouveau contexte géostratégique.

3. La trame patrouilleurs

Le rapporteur pour avis souhaite également attirer l'attention sur la situation de la « trame patrouilleurs ». D'ici 2018, la flotte perdra deux avisos dotés de sonars. Cette réduction du format de la flotte de patrouilleurs était anticipée explicitement dans le cadre de la LPM. Il n'en demeure pas moins que la situation opérationnelle a changé et que **les effets conjugués du risque terroriste et de la crise migratoire rendent encore plus nécessaires la présence de ces bâtiments** et les missions qu'ils remplissent.

Le rapporteur pour avis ne peut que réitérer son souhait de faire du programme BATSIMAR une priorité absolue et d'en avancer le calendrier afin de garantir des livraisons dès la première année de la prochaine programmation, sauf à subir plusieurs années de réductions temporaires de capacités ⁽¹⁾.

4. La flotte logistique

Un autre sujet de préoccupation déjà souligné concerne la flotte logistique. Après le retrait du service actif du pétrolier *Meuse*, **la marine ne dispose plus que de trois navires logistiques**.

Le programme FLOTLOG prévoit leur remplacement mais, d'une part celui-ci se fera à moyens constants avec trois bâtiments prévus et, d'autre part, le premier navire ne sera commandé qu'en 2019 alors que les pétroliers-ravitailleurs actuels sont vieillissants ⁽²⁾ et qu'ils ne répondent plus aux nouvelles normes de navigation civile avec leurs simples coques ⁽³⁾.

5. La « dronisation » de la marine

Le rapporteur pour avis plaide pour une **accélération de la dynamique de dotation de la marine en drones**, qu'il s'agisse de drones aériens ou de drones sous-marins.

De tels appareils peuvent démultiplier le potentiel opérationnel des forces **en augmentant l'allonge des bâtiments de surface** – ce qui compenserait une partie des ruptures capacitaires – **et en fournissant une assistance précieuse pour la conduite de certaines missions** (guerre des mines, surveillance maritime, protection défense, contre-terrorisme par exemple). Cela permettrait en outre de développer les compétences de certains personnels et de redéployer une partie des

(1) À ce stade, les premières livraisons des navires issus de BATSIMAR sont attendues après 2020.

(2) Le Var a été admis au service actif en 1983, la Marne en 1987 et la Somme en 1990.

(3) Par une résolution du 27 avril 2001, l'Organisation maritime internationale (OMI) a adopté un plan de retrait progressif des pétroliers à simple coque. En outre, un amendement à l'annexe I de la convention pour la prévention de la pollution par les navires (dite MARPOL), adopté par l'OMI le 24 mars 2006 et entré en vigueur le 1er août 2007, rend obligatoire le principe d'une double coque pour les soutes à combustible de tous les navires à partir d'un certain volume transporté.

effectifs sur d'autres missions (fusiliers-marins chargés de la protection défense par exemple).

Il convient d'ailleurs de rappeler que la protection des ports militaires et des approches maritimes se trouvera renforcée en 2017 avec la livraison d'engins sous-marins télé-opérés d'inspection.

6. Les capacités d'intervention nautique de la force des fusiliers-marins et commandos

La force des fusiliers-marins et commandos (FORFUSCO) détient actuellement 15 embarcations commando à usage multiple embarquables (ECUME). Compte tenu de l'intensité des engagements opérationnels actuels, des immobilisations nécessaires de certains exemplaires afin de conduire les actions de formation des personnels et de MCO et de la perspective d'une montée en puissance de la FORFUSCO pour certaines missions – le contre-terrorisme notamment –, **le rapporteur pour avis estime qu'il conviendrait d'augmenter le nombre d'exemplaires en dotation pour atteindre une vingtaine d'unités.** Ces embarcations supplémentaires permettraient notamment d'assurer des pré-positionnements hors métropole et un pré-conditionnement à caractère permanent pour de possibles déploiements rapides par aéro-largage.

Il sera par ailleurs indispensable de veiller à ce que la mise en œuvre des ECUME à partir des futures FTI soit possible.

SECONDE PARTIE : LA SURVEILLANCE MARITIME ET L'ACTION DE L'ÉTAT EN MER

Le rapporteur a choisi de consacrer la partie thématique de son rapport à la surveillance maritime et l'action de l'État en mer.

Les développements qui suivent entendent, d'une part, offrir une présentation synthétique de la surveillance maritime (SURMAR) et, d'autre part, de présenter plus en détails les différentes missions, moyens et enjeux attachés à l'action de l'État en mer dont la bonne conduite repose en partie sur certaines capacités de SURMAR.

I. LA SURVEILLANCE MARITIME

A. LES MOYENS AFFECTÉS À LA SURVEILLANCE MARITIME

1. L'organisation de la surveillance maritime

a. Des moyens différenciés en métropole et outre-mer, adaptés aux réalités géographiques

La surveillance des approches maritimes métropolitaines repose sur la chaîne sémaphorique. Combinée à l'action des navires et aéronefs en patrouille, celle des sémaphores permet d'identifier les bâtiments qui transitent dans les zones ainsi couvertes. Outre-mer, la surveillance s'appuie de plus en plus sur l'imagerie satellitaire, plus adaptée à l'étendue des espaces à contrôler et à la densité relativement faible du trafic ⁽¹⁾.

Il convient également de rappeler que l'ensemble des unités de la marine nationale et de la gendarmerie maritime déployées dans le cadre de la posture permanente de sauvegarde maritime ⁽²⁾ (PPS-M) participe également à la surveillance maritime.

b. Les effectifs affectés à la surveillance maritime

Selon les informations transmises au rapporteur pour avis 3 780 marins sont affectés à la SURMAR (3 280 en métropole, 500 outre-mer). Au quotidien, plus de 2 000 marins participent effectivement à cette mission.

(1) Si on la compare aux flux constatés le long des côtes métropolitaines, notamment en Bretagne, en Normandie et dans le Pas-de-Calais.

(2) Ce concept recouvre les missions relevant de la défense maritime du territoire et de l'action de l'État en mer.

EFFECTIFS AFFECTÉS À LA SURVEILLANCE MARITIME

	Métropole	Outre-mer
Sûreté des approches maritimes	1 730	290
Gendarmerie maritime	600	100
Moyens aéronavals	220	120
Sémaphores et CROSS	800	40
Centres des opérations maritimes	40	10
Contre-terrorisme et déminage	70	20
Protection des installations	1 550	210
Fusiliers-marins	1 250	200
Gendarmerie maritime	300	10
Total	3 280	500

Source : ministère de la Défense – réponse au questionnaire du rapporteur pour avis.

La carte suivante présente le dispositif PPS-M métropolitain et les différentes alertes associées.

LE DISPOSITIF ET LES ALERTES DÉDIÉS À LA PPS-M EN MÉTROPOLE



Source : ministère de la Défense – réponse au questionnaire du rapporteur pour avis.

2. L'évolution des moyens dans le cadre de la loi de programmation militaire

a. Point de situation sur les capacités

Les tableaux suivants indiquent les moyens affectés à la surveillance maritime depuis 2013 et jusqu'à la fin de la programmation. En gras figurent les livraisons prévues sur la période de programmation.

MOYENS NAVALS

	Moyens au 31 décembre	Format LPM	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Métropole	PHM	8	9	9	9	9	9	7	7
	PSP		3	3	3	3	3	3	3
	PCG/PATRA		5	5	7	6	6	6	6
	BSR		3	3	3	3	3	1	
	RHM		2	2	2	2	2		
	RIAS (affrétés)		4	4	4	4	4	4	4
	BSAD (affrétés)		4	4	4	4	2	2	
	BSAH (affrétés)						2	2	4
	BSAH (militaires)							2	4
	ERF					1	1	1	1
GPD						1	1	1	1
Outre-mer	FS	6	6	6	6	6	6	6	6
	P400	10	4	4	4	4	2	2	2
	Patrouilleurs		2	2	2	2	2	2	2
	PLG						2	2	2
	Patrouilleur hauturier		1	1	1	1	1	1	1
	Patrouilleur austral		1	1	1				
	Patrouilleur polaire						1	1	1
	BATRAL	3	2	2	2	1			
B2M					1	3	4	4	

B2M : bâtiment multi-missions ; BATRAL bâtiment de transport léger ; BSAD : bâtiment de soutien, d'assistance et de dépollution ; BSAH : bâtiment de soutien et d'assistance hauturier ; BSR : bâtiment de soutien et de ravitaillement ; ERF : embarcation relève-filets ; FS : frégate de surveillance ; GPD : groupement de plongeurs démineurs ; P400 : patrouilleur 400 tonnes ; PCG/PATRA : patrouilleur côtier de gendarmerie maritime ; PHM : patrouilleur de haute mer ; PLG : patrouilleur léger guyanais ; PSP : patrouilleur de service public ; RHM : remorqueur de haute mer ; RIAS : remorqueur d'intervention, d'assistance et de sauvetage.

Source : ministère de la Défense – réponse au questionnaire du rapporteur pour avis.

MOYENS AÉRONAVALS

Moyens au 31 décembre	Format LPM	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Hélicoptères de service public	EC225	2	2	2	Hélicoptères remplacés par un plot de NH90			
	NH90	1 plot	1 plot	1 plot	2 plots	2 plots	2 plots	2 plots
	Dauphin SP	3 plots	3 plots	3 plots	3 plots	3 plots	3 plots	3 plots
Hélicoptères de service public (interministériel)	Dauphin N3	2	2	2	2	2	2	2
BPH (FS)	Panther	3	3	3	3	3	3	3
	Alouette III	3	3	3	3	3	3	3
Avions de surveillance maritime (Surmar)	F50 Militaire	4	4	4	4	4	4	4
	F50 Ms		4	4	4	4	4	4
	F200 Gardian	4	4	4	4	4	4	4

Source : ministère de la Défense – réponse au questionnaire du rapporteur pour avis.

SYSTÈMES D'INFORMATION

Moyens au 31 décembre	Format LPM	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Sémaphores interconnectés SPATIONAV		59	59	59	60	60	60	60
AIS dans SPATIONAV					Zone Martinique – Guyane			
AIS et radars dans SPATIONAV					Zone ZSOI (Mayotte) – Guyane (projet)			

AIS : Automatic Identification System.

Source : ministère de la Défense – réponse au questionnaire du rapporteur pour avis.

b. Les programmes prévus par la LPM

La loi de programmation militaire prévoit un certain nombre de programmes de surveillance, de détection et d'intervention dans les approches maritimes françaises.

En matière de tenue de situation maritime, la mise en place de la nouvelle version du système SPATIONAV a permis le déploiement de nouveaux radars et de goniomètres le long des côtes françaises, avec le renouvellement du système d'information et la création d'une passerelle permettant les échanges internationaux et inter-administrations. Son déploiement sur les façades métropolitaines ainsi qu'aux Antilles et en Guyane sera achevé en 2017.

En matière d'intervention le long des côtes métropolitaines, les quatre BSAH militaires compléteront à compter de 2018 les huit navires civils affrétés ⁽¹⁾.

(1) Quatre BSAH et quatre remorqueurs d'intervention, d'assistance et de sauvetage.

La *Loire* et le *Rhône* rejoindront respectivement les bases de Toulon et Brest en 2018, suivis en 2019 par la *Seine* (Toulon) et la *Garonne* (Brest).

Les deux patrouilleurs légers guyanais (PLG), *La Confiance* et *La Résolue* remplaceront les deux patrouilleurs type P400 à partir de 2017.

En ce qui concerne les moyens aéronautiques, les quatre Falcon 50 reconvertis sont en parc.

Au cours de la période couverte par la LPM, d'autres programmes ou études traitant de sauvegarde maritime ont été lancés avec :

– la commande par le préfet des Terres australes et antarctiques françaises d'un patrouilleur polaire, en remplacement du patrouilleur *Albatros*. Ce navire sera armé par un équipage de la marine nationale, qui en disposera hors missions logistiques polaires ;

– pour la gendarmerie maritime, l'étude pour l'acquisition d'embarcations de surveillance maritime et portuaire.

B. LES ENJEUX EN MATIÈRE D'ÉQUIPEMENT

1. Les points de vigilance

Le rapporteur pour avis a déjà eu l'occasion d'évoquer un certain nombre de points d'attention en matière capacitaire et de faire part de son souhait de voir certains programmes avancés (BATSIMAR).

En substance, les difficultés concernant les zones et domaines suivants.

Outre-mer, l'effet conjugué du vieillissement des patrouilleurs et du retrait du service actif de plusieurs bâtiments⁽¹⁾ a conduit à une réduction temporaire de capacités qui atteint actuellement 30 %, soit trois patrouilleurs. Elle atteindra 60 % en 2021 et jusqu'en 2024, soit six patrouilleurs, pour un besoin estimé de dix bâtiments. Sauf anticipation de BATSIMAR, le retour à la normale n'aura lieu qu'en 2027.

Dans l'intervalle, les bâtiments multi-missions (B2M), affectés aux missions de soutien et de logistique outre-mer, apporteront leur concours aux missions de surveillance maritime malgré certaines limitations par rapport aux moyens spécialisés⁽²⁾. Le premier navire, le *D'Entrecasteaux* a rejoint son port base de Nouméa en Nouvelle-Calédonie en juillet 2016. Les bâtiments suivants rallieront leurs ports base successivement en Polynésie Française, à La Réunion, puis aux Antilles.

(1) PHM et P400.

(2) En termes de vitesse, de capacité de surveillance radar et du fait de l'absence de moyen aérien.

En métropole, la disponibilité des ex-avisos de type A69 reconvertis en patrouilleur de haute mer (PHM) est fragile du fait de leur ancienneté, ce qui fait peser un risque sur la capacité à effectuer les missions.

Cela semble relever de l'évidence, mais il convient de rappeler que l'immensité des zones d'intérêt à surveiller rend nécessaire la mobilisation d'un nombre important de moyens de patrouille, qu'il s'agisse de navires ou d'aéronefs.

2. Les perspectives

La marine travaille à de premières expérimentations d'emploi de drones à des fins de surveillance maritime. Celles-ci devraient se concrétiser en 2017.

Dans le domaine des systèmes d'information, l'interconnexion des systèmes de surveillance maritime des partenaires et voisins de la France contribuera à renforcer la connaissance des zones et, par conséquent, à améliorer l'efficacité de la réponse opérationnelle.

II. L'ACTION DE L'ÉTAT EN MER : LA MARINE AU QUOTIDIEN

A. LES MISSIONS ET LES ADMINISTRATIONS QUI Y CONCOURENT

1. Panorama synthétique des missions

● L'action de l'État en mer (AEM) constitue le cadre légal des missions de protection et de sauvegarde de nos intérêts nationaux en mer. Elle comprend 45 missions distinctes fixées par l'arrêté du 22 mars 2007⁽¹⁾ et constitue un exemple particulièrement abouti de politique publique interministérielle. La marine nationale et la gendarmerie maritime – placée pour emploi auprès du chef d'état-major de la marine – participent à la réalisation de 44 de ces missions, dont certaines relèvent uniquement de la responsabilité du ministère de la Défense.

La marine nationale est naturellement la première contributrice de la fonction « garde-côtes » en termes de moyens engagés. Elle y consacre le quart de son activité, toutes unités confondues. La gendarmerie maritime consacre la totalité de son activité en mer à l'AEM.

Tous les bâtiments de la marine nationale de même que les hélicoptères et les composantes de patrouille et surveillance maritime de l'aéronautique navale, concourent à l'action de l'État en mer. De par leur nature et leurs capacités uniques, ces moyens constituent notamment le segment hauturier de l'AEM.

(1) Arrêté du 22 mars 2007 établissant la liste des missions en mer incombant à l'État dans les zones maritimes de la Manche-mer du Nord, de l'Atlantique, de la Méditerranée, des Antilles, de Guyane, du sud de l'océan Indien et dans les eaux bordant les Terres australes et antarctiques françaises.

● Les domaines d'intervention relevant de l'AEM sont les suivants (avec quelques exemples de missions) :

– la souveraineté et la protection des intérêts nationaux : surveillance générale des approches maritimes, protection du trafic maritime et des installations en mer ;

– la sauvegarde des personnes et des biens en mer : avec notamment les missions de sauvetage maritime ;

– la sécurité maritime : intervention sur les navires en difficulté ou dangereux, déminage en mer ;

– la protection de l'environnement : lutte contre les pollutions, accidentelles ou volontaires ;

– la gestion des espaces protégés : protection des aires et espèces marines ;

– la sûreté maritime : lutte contre le terrorisme maritime, maintien de l'ordre public en mer ;

– le contrôle sanitaire et des conditions de travail en mer : contrôle sanitaire en mer des personnes et des cargaisons, lutte contre le travail illégal en mer ;

– la gestion du patrimoine marin et des ressources publiques marines : police des pêches ;

– la police douanière fiscale et économique en mer ;

– la lutte contre les activités maritimes illicites : lutte contre la contrebande, le trafic de stupéfiants, les trafics d'armes, l'immigration illégale par voie de mer.

Pour reprendre certains des domaines et missions auxquels participent la marine nationale et la gendarmerie maritime, on relèvera tout d'abord leur action dans la lutte contre les trafics de stupéfiants, les interventions effectuées dans ce cadre permettant de saisir d'importantes quantités de drogue⁽¹⁾, avant que la cargaison ne soit vendue sur le territoire national. On estime ainsi qu'une saisie en mer évite plusieurs centaines d'opérations en zone urbaine. Il est intéressant de noter que, dans le cadre d'un renforcement de la coopération interministérielle et internationale, la marine nationale est représentée dans les deux centres internationaux de coordination compétents en la matière⁽²⁾ et qu'elle est partenaire du centre de coordination et lutte anti-drogue pour la Méditerranée⁽³⁾.

(1) À titre d'exemple et d'après le chef d'état-major de la marine, les saisines de cocaïne dans la zone Antilles-Guyane par la marine nationale représentent environ 40 % de la consommation annuelle française estimée.

(2) La Joint interagency task force south (JIATF/S) à Key West aux États-Unis et le centre européen Maritime analysis and operational center for narcotics (MAOC-N) à Lisbonne.

(3) CECLAD-M basé à Nanterre.

En matière de lutte contre l'immigration clandestine, les capacités de la marine nationale constituent une part importante des moyens mobilisés par la France dans le cadre des opérations coordonnées par l'agence européenne Frontex. Dans les territoires ultramarins cette mission est particulièrement sensible, notamment à Mayotte.

Dans le domaine de la sécurité des personnes et des biens, les trois groupements de plongeurs-démineurs restent fortement mobilisés par la neutralisation de munitions historiques non explosées en mer et sur le littoral. Cette mission tend d'ailleurs à s'intensifier avec le développement des énergies renouvelables en mer (champs d'éoliennes ou d'hydroliennes).

La marine nationale contribue également la sécurité de certains navires battant pavillon national navigant en zone de piraterie, en y embarquant des équipes de protection. Enfin, dans le cadre du renforcement de la lutte contre le terrorisme, et ainsi que le rapporteur l'a déjà évoqué, la gendarmerie maritime et la marine assurent, depuis l'été 2016, la protection des navires à passagers battant pavillon national.

2. Les administrations et services participant à l'AEM

Une quinzaine d'administrations⁽¹⁾ concourt à l'AEM, plus ou moins directement et à des niveaux différents. Au niveau central et à l'échelon national c'est le Secrétaire général de la mer qui pilote l'AEM, notamment dans le cadre du comité directeur de la fonction garde-côtes qui réunit les directeurs des administrations concernées.

Pour la conduite des actions en mer, chaque administration agit de sa propre autorité pour ce qui concerne les activités relevant de ses compétences. Dès lors qu'une action coordonnée s'avère nécessaire, ces actions sont entreprises sous une autorité de référence unique représentant de l'État en mer : le préfet maritime en métropole, le délégué du Gouvernement pour l'AEM assisté du commandant de zone maritime pour les espaces ultramarins.

À l'action publique s'ajoute la participation essentielle du secteur privé avec le concours de la société nationale de sauvetage en mer.

- La marine nationale (ministère de la Défense)

Épine dorsale du dispositif, la marine nationale est l'instrument privilégié de l'action de l'État en haute mer. Acteur historique et majeur du service public en mer du fait de la permanence de ses missions non militaires (sauvetage, par exemple), elle constitue un maillon indispensable de la coordination de l'AEM et c'est tout naturellement que la France a décidé de s'appuyer sur le préfet maritime,

(1) Services du Premier ministre, Défense, Budget, Transports, Industrie, Intérieur, Santé, Environnement, Justice, Agriculture et Pêche, Emploi, Équipement, Culture, Affaires étrangères, Recherche, Outre-mer.

pour coordonner et d’animer l’AEM des différentes administrations au niveau déconcentré en métropole.

- La gendarmerie (ministère de l’Intérieur)

La gendarmerie nationale participe à l’action de l’État en mer en zone côtière. Force spécialisée dans l’AEM, elle est placée pour emploi auprès du chef d’état-major de la marine.

- La sécurité civile (ministère de l’Intérieur)

Dans le cadre de leurs missions d’assistance, les services la sécurité civile participent en zone côtière au sauvetage des personnes (notamment par le biais des hélicoptères de la sécurité civile) et aux opérations de lutte contre la pollution coordonnées par les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS). Certains services départementaux d’incendie et de secours (SDIS) peuvent être mobilisés dans le cadre de la lutte contre les sinistres à bord des navires, tout comme le bataillon de marins-pompiers de Marseille ⁽¹⁾.

- La police aux frontières (ministère de l’Intérieur)

Direction spécialisée de la police nationale, la police aux frontières (PAF) est surtout présente dans les ports ; elle ne dispose pas de moyens d’intervention maritime, hormis à Mayotte. Elle constitue le point de contact national de l’agence européenne Frontex.

- La direction générale des douanes et des droits indirects (ministère de l’Économie et des finances)

Dans les espaces maritimes du littoral, les services de la DGDDI sont compétents en matière de police économique et fiscale, de contrôle des mouvements de personnes, de capitaux et de marchandises par voie de mer et de lutte contre toutes les formes de trafics illicites. La douane dispose en outre de moyens aériens de surveillance des pollutions volontaires.

- Les services déconcentrés du ministère de l’Environnement, de l’énergie et de la mer (MEEM)

Du fait du regroupement sous sa tutelle d’un certain nombre de directions d’administration centrale ⁽²⁾, le MEEM est l’administration de référence pour l’élaboration de la politique maritime de la France dont la mise en œuvre dépend en grande partie d’autres administrations. Il s’appuie sur différents services déconcentrés dont certains sont, par exemple, chargés de la coordination des opérations de sauvetage en mer, de l’organisation des missions de contrôle des

(1) Unité de la marine nationale, le BMPM est placée pour emploi sous la direction du maire de Marseille.

(2) Avec par exemple, en matière maritime, la direction des affaires maritimes (DAM), la direction des pêches maritimes et de l’aquaculture (DPMA), la direction de l’eau et de la biodiversité (DEB), ou encore la direction générale énergie et climat (DGEC).

pêches (centre national de surveillance des pêches) ou des contrôles liés à la sécurité des navires (centres de sécurité des navires).

- La société nationale de sauvetage en mer (SNSM)

Le sauvetage en zone littorale repose en grande partie sur une association reconnue d'utilité publique, la SNSM, qui dispose d'environ 40 canots tous temps, d'une centaine de vedettes rapides d'intervention et de plus de 400 canots pneumatiques, répartis sur 220 stations en France et outre-mer, ces différents moyens nautiques étant mis en œuvre par quelque 4 400 bénévoles. Sous la coordination des CROSS, la SNSM intervient conjointement avec les hélicoptères des armées ou des administrations civiles.

3. Les moyens consacrés par la marine à l'AEM et leurs perspectives d'évolution

- Environ 10 % des effectifs de la marine et 51 % des effectifs de la gendarmerie maritime sont intégrés à un dispositif permanent de surveillance et de protection immédiate des approches maritimes et portuaires. Ces effectifs sont composés :

- des marins armant les 60 sémaphores présents sur les 5 800 km de côtes métropolitaines ⁽¹⁾, les CROSS/MRCC ⁽²⁾ de métropole et d'outre-mer et les trois centres des opérations maritimes (COM) de Toulon, Brest et Cherbourg ;

- des gendarmes maritimes des dix brigades de surveillance du littoral et des trois pelotons de surveillance maritime et portuaire (PSMP) de Marseille, Port-de-Bouc et Le Havre. Un PSMP va être constitué sur la zone Dunkerque-Calais ;

- des moyens aéronavals affectés à l'AEM, notamment les patrouilleurs et hélicoptères de service public de la marine nationale ainsi que les six patrouilleurs et 24 vedettes côtières de la gendarmerie maritime.

Au-delà de ce dispositif permanent, tous les bâtiments et aéronefs de la marine peuvent naturellement être amenés à concourir à l'AEM, les trois groupements de plongeurs démineurs y consacrant d'ailleurs l'essentiel de leur activité.

En outre, la marine met en œuvre plusieurs dispositifs d'alerte et d'intervention permanents, allant du contre-terrorisme maritime à la sécurité maritime et à la protection de l'environnement :

- un dispositif d'alerte aérienne, constitué d'avions de surveillance ou de patrouille maritime, et de cinq détachements d'hélicoptères ⁽³⁾ ;

(1) 59 armés à l'année et un armé uniquement durant l'été.

(2) Maritime rescue coordination centre.

(3) Au Touquet, à Cherbourg, Lanvéoc, La Rochelle et Hyères.

– un dispositif de sécurité maritime et de lutte contre les pollutions reposant sur les quatre remorqueurs affrétés⁽¹⁾ – les Abeille – en alerte à 40 minutes pour empêcher des navires en difficulté de s'échouer sur les côtes françaises, ainsi que quatre bâtiments spécialisés dans la lutte contre les pollutions.

• Face à l'évolution du contexte sécuritaire et à la nécessité d'optimiser au maximum l'emploi de ses moyens, la marine procède naturellement à l'évolution des matériels et équipements mobilisés dans le cadre de l'AEM.

Ainsi, l'emploi de drones tactiques légers a été expérimenté, avec des résultats probants dans le cadre du soutien aux opérations de lutte contre les pollutions.

La surveillance satellitaire a été développée, en particulier outre-mer où les étendues à surveiller rapportées aux moyens disponibles (navires comme aéronefs) sont sans commune mesure par rapport à la métropole. D'autres dispositifs sont également utilisés, à l'image du système Trimaran qui permet d'accéder à des informations provenant de divers satellites commerciaux AIS⁽²⁾, radar ou optiques.

Par ailleurs, une nouvelle version du système SPATIONAV de tenue de situation maritime⁽³⁾ a été mise en place en métropole, aux Antilles et en Guyane, son déploiement à Mayotte étant prévu en 2017. L'objectif des prochaines évolutions est d'augmenter les capacités de détection grâce à de nouveaux capteurs et de développer les échanges avec nos alliés.

D'autres technologies pourraient émerger à moyen terme. Il s'agit tout d'abord des ballons captifs qui, en augmentant la portée des capteurs, permettraient d'améliorer des approches maritimes et des activités qui s'y déroulent. Également, la maîtrise progressive des mégadonnées (*big data*) pourrait faciliter la détection de comportements anormaux en mer.

B. LES ENJEUX DE L'AEM PAR FAÇADE

La France a divisé les océans en dix zones maritimes⁽⁴⁾, 97 % des zones sous juridiction française étant situées outre-mer.

(1) À Boulogne, Cherbourg, Brest et Toulon.

(2) Automatic Identification System (système d'identification automatique). Il s'agit d'un système d'échanges automatisés de messages entre navires par radio qui permet aux navires et aux systèmes de surveillance de trafic de connaître l'identité, le statut, la position et la route des navires se situant dans la zone de navigation.

(3) SPATIONAV équipe les sémaphores et les centres opérationnels. Il est partagé en temps réel avec les administrations concourantes à l'AEM.

(4) Cf. arrêté du 28 octobre 2011 relatif à la délimitation des zones maritimes.

1. La zone maritime Manche – mer du Nord (ZMMMDN)

La ZMMMDN se caractérise par une forte diversité et une grande densité d'activités maritimes :

- une importante exploitation des ressources marines et halieutiques ;
- une concentration de points d'intérêts vitaux avec la moitié de l'activité portuaire française, et quatre centrales nucléaires implantées sur le littoral ;
- enfin le détroit du Pas-de-Calais est le premier au monde en termes de fréquentation. Quelque 600 navires y croisent par jour, et près de 430 millions de tonnes de matières dangereuses y transitent chaque année.

En outre les conditions de navigation y sont souvent difficiles et la zone héberge de nombreux sites protégés.

Il convient également de noter la forte concentration d'engins historiques non explosés ou d'épaves qui peuvent perturber les activités extractives et les projets industriels et qui nécessitent donc l'action quotidienne des plongeurs démineurs de la marine.

Aux enjeux « classiques » s'ajoute désormais, dans un contexte de menace terroriste persistant, la protection des navires français assurant le trafic transmanche.

2. La zone maritime Atlantique (ZMATL)

La zone Atlantique voit converger le trafic commercial transatlantique et les mouvements en provenance de Méditerranée ou d'Afrique de l'Ouest qui se dirigent principalement vers les ports de la mer du Nord. Environ 125 navires y croisent chaque jour, la majorité des marchandises dangereuses et des hydrocarbures remontant vers les ports d'Europe du Nord et transitant au large des côtes bretonnes. Il s'agit d'une zone historiquement accidentogène, où les conditions de navigation sont souvent difficiles.

La ZMATL est un espace très vaste et fréquenté, qui compte des ports de commerce importants et de grands bassins pour la navigation de plaisance. Elle se caractérise par une très grande diversité d'activités maritimes, notamment la pêche. Par ailleurs, la présence d'activités majeures de défense est une réalité qui doit être prise en compte au niveau opérationnel.

3. La zone maritime Méditerranée (ZMM)

La ZMM est un espace complexe, théâtre de crises nombreuses et d'instabilité permanente.

L'étroitesse du bassin a historiquement facilité les échanges et par conséquent les trafics de tous genres (trafic de drogue et immigration clandestine par exemple).

Au sud du bassin, l'axe Suez-Gibraltar voit passer 30 % du commerce maritime mondial. Le nord du bassin connaît une très forte activité touristique et de loisirs nautiques. Il est également le siège du premier port de commerce français.

Les enjeux environnementaux sont importants, 45 % des eaux sous juridiction française étant classées en aires marines protégées. La lutte contre les pollutions accidentelles et la répression des pollutions volontaires y revêtent donc une importance particulière.

Le préfet maritime doit faire face à de multiples priorités : la Méditerranée concentre toutes les problématiques de sécurité et de sûreté maritime hormis (à ce jour) la piraterie. Face à la menace terroriste, la protection des navires français assurant les liaisons avec la Corse et l'Afrique du Nord constitue un nouvel enjeu.

4. La zone maritime océan Indien (ZMOI)

Il convient tout d'abord de préciser que, contrairement à la zone maritime sud de l'océan Indien, la ZMOI ne recouvre aucun territoire français.

Les missions qui s'y exercent relèvent principalement de la contribution nationale à la préservation de la sécurité de la haute mer, qui repose en majeure partie sur l'engagement des moyens de la marine nationale : lutte contre la piraterie, la prolifération, le terrorisme ou le trafic d'armes et le trafic de stupéfiants.

5. La zone maritime sud de l'océan Indien (ZMSOI)

Dans cet espace où les droits français sont contestés, la surveillance des activités maritimes dans la ZEE de La Réunion ainsi que la sauvegarde des personnes, des biens et de l'environnement, sont des enjeux permanents.

La pression des activités illicites se maintient :

– dans les terres australes et antarctiques françaises, marquées par la pêche illicite d'espèces à forte valeur ajoutée ⁽¹⁾ ;

– aux abords de Mayotte, poche de prospérité relative qui connaît dès lors une forte pression migratoire par voie de mer ;

– dans les eaux françaises du canal du Mozambique (Îles Éparses), où pèse en outre une menace latente de piraterie.

(1) Un accord de coopération avec l'Australie, confrontée aux mêmes défis dans ses Îles-Heard-et-MacDonald, adjacentes aux TAAF, permet l'embarquement croisé de contrôleurs des pêches.

6. La zone maritime Nouvelle-Calédonie (ZMNC)

La ZMNC est une vaste zone maritime comprenant les ZEE de Nouvelle-Calédonie et de Wallis-et-Futuna, ainsi que les îlots de Matthew et Hunter revendiqués par le Vanuatu, soit 18 % des eaux de souveraineté et de juridiction françaises. Les principaux enjeux portent sur :

– la sécurité maritime : avec la surveillance et la sécurité de la navigation, l'assistance aux navires en difficulté, le sauvetage en mer avec la responsabilité d'une zone de secours maritime de 2,4 millions de km² et une forte activité de croisière ;

– la surveillance et la police des pêches dans les ZEE soumises à une forte pression aux limites avec les Îles Salomon, Vanuatu et Fidji ;

– la lutte contre les activités illicites, en particulier le trafic de stupéfiants entre l'Amérique du Sud et l'Australie ;

– la prévention et la lutte contre les pollutions dans un lagon inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO depuis 2008, et qui connaît un fort dynamisme industriel.

7. La zone maritime Polynésie française (ZMPF)

La ZMPF est caractérisée par son étendue – avec 40 % des eaux de souveraineté et de juridiction françaises – et par la dispersion de ses territoires en dehors des grandes routes maritimes : elle comporte une ZEE de près de cinq millions de km², dont Clipperton⁽¹⁾ et une zone de responsabilité de sauvetage en mer de 11 millions de km²⁽²⁾.

Le statut d'autonomie de la Polynésie prévoit un partage complexe de compétences en mer entre l'État, la collectivité et les communes, qui détermine les grandes orientations de l'AEM à savoir :

– la sauvegarde des personnes et des biens dans une zone immense où les activités maritimes sont nombreuses mais peu denses et très dispersées ;

– la protection de l'environnement, des ressources marines et de la biodiversité, qui se décline notamment par la surveillance des pêches tant en ZEE de Polynésie française et de Clipperton qu'en haute mer ;

– la lutte contre le trafic de stupéfiants, la ZMPF étant située sur une route de trafic de cocaïne entre, d'une part, l'Amérique latine, zone de production et, d'autre part, l'Australie et la Nouvelle-Zélande, pays de consommation.

(1) Situé à 10 jours de mer de la terre française la plus proche.

(2) Soit la superficie du continent européen.

La ZMPF est dotée d'un centre maritime commun (CMC-PF), qui assure une veille permanente de la situation maritime, la fusion et le partage de l'information maritime entre services, ainsi que la conduite des opérations d'AEM.

8. La zone maritime océan Pacifique (ZMOP)

La ZMOP ne recouvre aucun territoire français. Les missions menées relèvent principalement de la contribution nationale à la préservation de la sécurité en haute mer qui repose en majeure partie sur la lutte contre le trafic de drogue.

9. La zone maritime Antilles (ZMA)

L'arc caribéen voit passer un trafic commercial dense, sortant notamment du canal de Panama (14 000 navires par an). La fréquentation croissante des Antilles par des navires de croisière suppose de la marine un haut niveau de préparation pour les missions de sauvetage des personnes et des biens.

La ZMA est également une zone de transit de produits stupéfiants adossée aux zones de production de l'Amérique latine.

10. La zone maritime Guyane (ZMG)

La protection du centre spatial guyanais et de ses approches maritimes demeure la mission prioritaire de l'État en Guyane. L'augmentation de cette activité mobilise plus fréquemment les unités hauturières, réduisant leur disponibilité pour d'autres missions.

La pêche illégale exercée dans les eaux guyanaises par les pêcheurs de pays voisins, en particulier le Brésil, demeure un enjeu majeur. En dépit de l'effort de répression soutenu exercé ces dernières années, les incursions de navires de pêche étrangers se poursuivent, dans un contexte de violence élevée de la part des contrevenants.

Les signalements de navires suspectés de se livrer aux trafics de stupéfiants sont en augmentation. Les moyens hauturiers des forces armées françaises en Guyane permettent de mener des opérations d'interception en mer à l'encontre de *slow-movers*, tels que des voiliers, qui ne présentent toutefois pas un niveau de menace élevé.

C. LES GRANDES TENDANCES DE L'AEM

De manière synthétique, on peut noter au titre des facteurs les plus marquants pour la conduite de l'AEM :

- l'augmentation des menaces sur la sûreté maritime et portuaire ;

- l’intensification des flux migratoires ;
- la protection de l’environnement et de la biodiversité ⁽¹⁾ ;
- le développement des énergies marines renouvelables (EMR).

Il convient en outre de souligner que la course au gigantisme des navires, qui constitue un élément de préoccupation compte tenu de ses conséquences en termes d’assistance afin de prévenir un dommage à l’environnement ou de sauvetage maritime de grande ampleur.

1. En métropole

a. Dans les zones maritimes Atlantique et Manche – mer du Nord :

Le développement des EMR entraîne de nouveaux défis en termes de surveillance de la navigation et de sécurité du trafic maritime, mais aussi de traitement de munitions non explosées ; les interventions des plongeurs-démouilleurs de la marine se sont fortement accrues depuis 2013 (+ 25 %), notamment en Manche-mer du Nord.

La pression migratoire à Calais se traduit par une recrudescence des tentatives de traversées vers le Royaume-Uni à l’aide de moyens de fortune, nécessitant une plus grande vigilance des moyens de l’État et de la marine nationale en particulier qui a renforcé sa présence dans le détroit du Pas-de-Calais.

L’assistance aux navires en difficulté y fait toujours l’objet d’une attention particulière, alors que l’on note depuis 2015 une augmentation du nombre d’avaries de propulsion des navires cargo.

b. Dans la zone Méditerranée

L’augmentation du nombre de navires de plaisance, de croisière et des risques associés y est sensible.

En outre, des fermes pilotes d’éoliennes seront développées sur les côtes méditerranéennes à partir de 2020, notamment dans les approches de Marseille.

(1) La surveillance des aires marines protégées (AMP) est amenée à prendre de plus en plus d’importance, l’objectif étant d’atteindre le classement de 20 % des eaux sous juridiction française en AMP d’ici 2020.

2. Dans les zones ultramarines

a. Dans les zones maritimes océan Indien et sud de l'océan Indien

Le trafic de stupéfiants prend de l'ampleur dans le nord de la zone maritime sud de l'océan Indien (ZMSOI). Avec la mise en œuvre du principe de dissociation ⁽¹⁾ en matière de lutte contre le trafic de drogue, l'action de la marine nationale dans la lutte contre le trafic de stupéfiants se développe dans l'ensemble de la zone.

Par ailleurs, le classement de zones maritimes en espaces protégés dans la ZMSOI est également porteur d'obligations nouvelles en matière de surveillance et de police.

b. Dans la zone maritime Nouvelle-Calédonie

La conservation des aires marines protégées représente un nouvel enjeu, notamment dans les îles éloignées. La Nouvelle-Calédonie s'est dotée de moyens de surveillance après la création du parc naturel de la mer de Corail.

c. Dans la zone maritime Polynésie française

La surveillance par satellite a amélioré la connaissance de la situation maritime. Des interventions contre le trafic de stupéfiants peuvent désormais y être menées avec davantage d'efficacité.

Il est prévu de développer de grandes aires marines protégées dans la ZEE de Polynésie française. Il faudra donc à l'avenir évaluer le niveau d'adaptation quantitatif et qualitatif des moyens dédiés à leur surveillance et à la police de l'environnement marin.

d. Dans la zone maritime Antilles

La ZMA se caractérise aujourd'hui par le développement de problématiques nouvelles comme la protection de l'environnement marin (sanctuaire Agoa, projet de parc naturel marin) et d'EMR ⁽²⁾ pour lesquels chaque service de l'État s'investit.

e. Dans la zone maritime Guyane

L'agrandissement du canal de Panama devrait accroître le trafic au large de la Guyane. L'installation d'une plateforme *off-shore* multi-usages (Grand Port Maritime) pourrait en partie le capter, ce qui augmenterait les risques en termes de sécurité maritime.

(1) Il consiste à opérer un traitement judiciaire séparé du navire, de l'équipage et de la cargaison appréhendés. Ce concept permet au navire qui procède à une interception effectuée à longue distance d'un port français (interception d'opportunité par exemple) de reprendre son activité opérationnelle dans les meilleurs délais. Ainsi les stupéfiants saisis peuvent être directement détruits en mer, après prélèvement d'échantillons.

(2) Projet NEMO (New Energy for Martinique and Overseas).

L'exploitation du plateau continental (hydrocarbures) peut, à terme, devenir un facteur clé du développement du plateau des Guyanes dans son ensemble (Brésil, Guyana, Guyane et Suriname), mais également augmenter les risques de pollution majeure en haute mer.

L'immigration clandestine en Guyane est en forte augmentation, sans que les flux transitant par la voie maritime puissent à ce stade être quantifiés.

3. Bilan synthétique de l'AEM menée par la marine

a. Le sauvetage en mer

La marine nationale secourt en moyenne une personne chaque jour. Si ses moyens nautiques sont de moins en moins impliqués dans les opérations de sauvetage, qui ont lieu pour la plupart à moins de 12 milles nautiques de la côte, elle est particulièrement sollicitée dès lors que des moyens aériens sont nécessaires. Or, depuis trois ans, la participation de ces derniers est en augmentation.

b. La sécurité maritime : l'assistance aux navires en difficulté

La marine porte assistance à 15 à 20 navires de charge (cargos) chaque année. Sept ont été assistés au cours du seul premier trimestre de 2016. On note depuis 2015 une augmentation du nombre d'avaries de propulsion des navires de charge ⁽¹⁾.

c. La sûreté maritime

La protection des ports civils côté mer est un impératif majeur de sûreté dans un contexte de forte menace terroriste sur le territoire national et sur nos intérêts nationaux, dont les flux maritimes. Les trois PSMP constitués par la gendarmerie maritime à Marseille-Fos, Marseille-La Joliette et Le Havre ont procédé à 1 568 contrôles de sûreté à bord de navires en 2015, et plus de 900 depuis le début de l'année 2016.

Comme cela a été évoqué, la gendarmerie maritime et la marine nationale déploient, depuis l'été 2016 des équipes de protection des navires à passagers battant pavillon français.

Enfin, la marine nationale continue d'assurer la protection de certains navires battant pavillon national navigant en zone de piraterie en y embarquant des équipes de protection embarquées. 27 navires ont été protégés à ce titre en 2015.

d. La lutte contre les pollutions marines

Grâce au renforcement des dispositions réglementaires en matière de sécurité maritime et au dispositif d'assistance aux navires en difficulté, la France

(1) Zones Atlantique et Manche-mer du Nord en particulier.

n'a pas connu de pollution majeure depuis le début des années 2000. Chaque année, la marine nationale constate cependant une vingtaine de pollutions, accidentelles ou volontaires. Depuis le début de l'année 2016, la marine est intervenue à dix reprises et 16 pollutions ont été constatées.

e. La police des pêches

Alors que le volume d'activité consacré à la police des pêches par la marine nationale et la gendarmerie maritime a été divisé par deux en cinq ans, le nombre d'infractions relevées (près de 1 800 en 2015) et de navires déroutés (55 en 2015) augmente, grâce à un ciblage plus efficace. Depuis le début de 2016, 344 infractions ont été relevées sur les 374 navires contrôlés, et plus de 20 tonnes de produits de la pêche ont été saisis⁽¹⁾. La marine et la gendarmerie maritime réalisent les trois quarts des déroutements de navires de pêche illégaux.

En Guyane, la lutte contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée prend ponctuellement la forme d'opérations « coup de poing » récurrentes, avec recours aux commandos marine en raison de l'agressivité des pêcheurs face aux contrôles. L'action y est renforcée depuis octobre 2015 par la mise en service de l'embarcation relève-filets (ERF) *Caouanne* qui a déjà permis de saisir plus de 250 km de filets posés illégalement par les pêcheurs brésiliens.

f. La lutte contre le trafic de stupéfiants

Chaque année, la marine nationale permet de retirer du marché entre deux et neuf tonnes de produits stupéfiants purs. En 2013, la seule interception du cargo *Luna-S* en Méditerranée avait permis d'intercepter plus de 20 tonnes de cannabis. Les opérations se déroulent le plus souvent en coopération internationale et se concentrent en Atlantique et en mer des Caraïbes, dans une moindre mesure en Méditerranée, et désormais également dans le Pacifique. Pour l'année 2015, on considère que la perte infligée aux trafiquants par les actions de la marine nationale s'élève à plus de 520 millions d'euros. Depuis le début de l'année 2016, plus d'1,6 tonne de drogues a déjà été interceptée.

g. La lutte contre l'immigration clandestine

La marine est engagée dans les dispositifs interministériels existants :

– à Mayotte, où une forte augmentation des arrivées de migrants en situation irrégulière a été constatée à partir de 2011, date de la départementalisation du territoire. Jusqu'en 2014, la marine nationale a recueilli en moyenne un quart des candidats à l'immigration (soit 2 800 sur un total d'environ 10 000 par an). En 2015, le flux s'est légèrement réduit, la marine nationale ayant recueilli 1 736 personnes (soit 17 % du nombre total de migrants illégaux). La marine nationale arme 24 heures sur 24 le poste de commandement

(1) Essentiellement en Guyane et dans l'océan Indien.

de l'AEM qui coordonne les opérations maritimes de lutte contre l'immigration clandestine (LIC) ;

– en Méditerranée, où la marine nationale participe depuis 2006 aux opérations de l'agence européenne Frontex. L'effort a été accru en 2015 permettant à la France d'être le premier État-membre à contribuer au renforcement de la mission Triton. 1 209 personnes ont été recueillies en Méditerranée centrale en 2015 et 132 personnes en mars 2016. Nos forces navales participent naturellement à l'opération Sophia, le BCR *Somme* étant toutefois plus spécifiquement affecté aux missions de lutte contre le trafic d'armes à destination de la Libye.

Depuis le début de l'année 2016, la pression migratoire à Calais se traduit par une recrudescence des tentatives de traversée vers le Royaume-Uni, ce qui a conduit la marine à renforcer son dispositif de surveillance nautique et aérien sur cette zone.

h. Le déminage

Chaque année, la marine nationale neutralise en moyenne 2 000 engins non explosés. Les années 2014 et 2015 ont connu une forte augmentation de l'activité avec plus de 2 800 engins neutralisés, croissance liée au développement des EMR. En juin 2016, 4 700 munitions historiques ont par ailleurs été neutralisées sur l'atoll de Clipperton.

TRAVAUX DE LA COMMISSION

I. AUDITION DE L'AMIRAL CHRISTOPHE PRAZUCK, CHEF D'ÉTAT-MAJOR DE LA MARINE

La commission de la défense nationale et des forces armées a entendu l'amiral Christophe Prazuck, chef d'état-major de la marine, sur le projet de loi de finances pour 2017 (n° 4061), au cours de sa réunion du mercredi 12 octobre 2016.

Mme la présidente Patricia Adam. Nous avons le plaisir d'accueillir l'amiral Christophe Prazuck, chef d'état-major de la marine sur le projet de loi de finances pour 2017, le dernier de cette législature.

Amiral Christophe Prazuck, chef d'état-major de la marine. Merci de m'accueillir dans ces lieux à l'occasion de ce premier « grand oral » que je passe devant vous et pour lequel je requiers par avance votre indulgence.

L'année qui vient de s'écouler a été marquée, comme les précédentes, pour la marine nationale par une intense activité opérationnelle. Le Livre blanc de 2013 prévoyait des déploiements permanents sur deux théâtres ; nous sommes actuellement présents sur cinq théâtres de manière continue, dont trois qui réclament des moyens de premier rang et de la haute technologie.

Nous entretenons ainsi, de manière permanente dans le golfe Arabo-Persique des unités capables de s'intégrer dans les forces de la coalition, ce qui demande des capacités d'interopérabilité élevées et la mise en œuvre de systèmes complexes.

Nous sommes également engagés depuis trois ans de manière continue sur un deuxième théâtre, la Méditerranée orientale, soit pour le déploiement d'un porte-avions, comme c'est le cas actuellement, soit pour entretenir sur place des moyens d'observation, de renseignement et d'information qui, eux aussi, doivent être connectés aux réseaux de la coalition pour entretenir l'interopérabilité, ce qui permet ensuite, quand on déploie un porte-avions de le brancher lui-même avec peu de préavis sur ces réseaux complexes. Par ailleurs, ce déploiement permanent nous permet de disposer d'une appréciation autonome, ou tout au moins de contribuer à l'autonomie d'appréciation, de la situation sur ce théâtre.

Enfin, nous sommes évidemment déployés de manière permanente sur un troisième théâtre qui demande également des moyens de premier rang, je veux parler de l'Atlantique nord où, depuis plusieurs années, nous observons un regain d'activité de la marine russe et notamment de ses sous-marins nucléaires, ce qui

nous impose de redoubler d'efforts pour protéger nos approches maritimes et notamment les sanctuaires de la force océanique stratégique (FOST).

Nous sommes d'autre part présents de manière continue depuis une trentaine d'années dans le golfe de Guinée, avec la mission *Corymbe*. Après le sommet de Yaoundé et la mise en place du processus de Yaoundé pour la sécurité maritime dans le golfe de Guinée, notre implication a un peu changé de nature et, au prépositionnement purement militaire, nous avons adjoint les exercices NEMO (*Navy's Exercise for Maritime Operations*), dont l'objectif est la coopération avec les marines du golfe ainsi que leur formation. Actuellement le *Dixmude* est sur place et contribue à la formation des marines des différents pays de la région, à travers des exercices, des séances de formation ou l'embarquement d'officiers. Vous savez que se tient actuellement à Lomé un sommet de l'Union africaine sur la sécurité maritime, qui doit donner une nouvelle impulsion à ce processus de lutte contre les trafics, la pêche illicite, la piraterie et le brigandage qui sévissent dans le golfe de Guinée.

Enfin, la Méditerranée centrale constitue le cinquième et dernier théâtre sur lequel nous sommes présents, au travers de la participation à l'opération Sophia d'un bâtiment français plus particulièrement affecté aux tâches dites « additionnelles » de lutte contre le trafic d'armes à destination de la Libye.

En marge de ces cinq théâtres d'opérations, les missions permanentes de la marine se poursuivent évidemment, au travers de la posture permanente de sauvegarde maritime, qui concerne environ 10 % de nos effectifs et assure également la protection de nos emprises au travers de la défense maritime du territoire (DMT), laquelle repose notamment sur notre réseau de soixante sémaphores ou sur des pelotons de sûreté maritime et portuaire (PSMP) de la gendarmerie maritime enfin, qui compteront bientôt un nouveau peloton sur la zone de Dunkerque-Calais.

À cela s'ajoute le travail de surveillance de nos patrouilleurs et aéronefs, dont le bilan demeure stable, avec un peu plus de trois cents vies sauvées chaque année et trois mille munitions historiques détruites le long de nos côtes.

Je signale également la poursuite des missions de nos équipes de protection embarquées (EPE), sur les bâtiments sensibles qui traversent des zones potentiellement dangereuses, comme le nord de l'océan Indien ou le golfe de Guinée. Depuis cet été, ces missions ont été adaptées aux navires à passagers, avec la mise en place d'équipes de protection des navires à passagers (EPNAP), qui sont des équipes mixtes composées de gendarmes maritimes et de fusiliers marins embarquant sur les navires à passagers – dix-neuf millions de passagers accostent en France ou en partent chaque année.

Il faut enfin compter avec la surveillance de nos zones économiques exclusives (ZEE) métropolitaines ou ultramarines, avec un effort particulier consacré à la lutte contre la pêche illégale en Guyane et dans les Terres australes et

antarctiques françaises ou encore à la lutte contre le trafic de drogue : il faut savoir en effet que la cocaïne interceptée aux Antilles-Guyane par la marine nationale représente environ 40 % de la consommation annuelle française estimée.

Voilà pour le bilan de notre activité, de notre suractivité devrais-je dire, qui sollicite particulièrement nos moyens les plus anciens. Je suis particulièrement attentif en la matière au comportement de nos pétroliers-ravitailleurs, qui commencent à être très âgés, mais également à nos patrouilleurs, censés être remplacés avec le programme des bâtiments d'intervention et de surveillance maritime (BATSIMAR). Ma vigilance reste grande sur ces moyens, qui sont tout à fait essentiels pour la surveillance et la protection de nos ZEE.

Mon second motif de vigilance concerne les ressources humaines. Il s'agit d'éviter d'en arriver à la situation critique dans laquelle se trouvent certains de nos voisins, qui peinent à fidéliser leurs marins. Dans cette optique, les mesures annoncées dans le budget en faveur du personnel me semblent tout à fait essentielles et nécessaires. En effet, notre marine connaît dans certains corps de métiers des départs que nous parvenons à peine à compenser par les nouveaux recrutements, qui ont pourtant été dynamisés. Je pense en particulier aux microfilères spécifiques à la marine, comme celles des atomiciens, des hydrauliciens ou des officiers d'appontage, dont les effectifs ne dépassent pas quelques dizaines et dans lesquelles on se trouve très rapidement sur la ligne de crête, avec le risque de perdre des capacités.

Pour terminer par une forme de bilan des opérations récentes, je dirai que le choix qui a été fait de conserver une marine à large spectre est un bon choix. Tous les jours en effet, nous employons l'ensemble de nos capacités, depuis le haut du spectre jusqu'à nos moyens de surveillance les plus simples. Je souligne ici la remarquable capacité opérationnelle des frégates de défense aérienne (FDA) ou des frégates européennes multi-missions (FREMM) qui, chaque fois qu'elles sont déployées ou en exercice avec nos alliés, impressionnent par la qualité de leurs performances.

En ce qui concerne le budget 2017, je retiens principalement la poursuite de l'effort portant sur l'entretien programmé du matériel (EPM), avec quatre-vingt-seize jours de mer pour les bateaux, soit cinq jours de plus que l'an passé. C'est pour moi une nécessité, qui correspond au très haut niveau d'engagement de nos moyens. Cet EPM s'appliquera également à l'aéronautique navale, où nous atteindrons les standards requis pour les avions de chasse et les hélicoptères ; ce sera plus difficile pour les avions de patrouille maritime, mais les choses progressent.

Je me réjouis de la commande annoncée du cinquième sous-marin Barracuda, de la livraison de la FREMM *Auvergne*, de *L'Astrolabe*, qui bénéficie d'un montage un peu particulier et qui nous permettra à la fois de ravitailler l'Antarctique et de patrouiller dans les Terres australes et antarctiques françaises. À ces bâtiments s'ajoutent également deux Rafale rétrofités ainsi que les B2M –

bâtiments multi-missions. Ce budget nous permettra enfin de reconstituer le stock des munitions air-sol, largement entamé par l'activité opérationnelle de ces dernières années.

L'autre effort important porte sur les infrastructures, c'est-à-dire l'hébergement des marins, dans le cadre d'un plan lancé par le ministère dont nous recueillons les fruits aujourd'hui, mais aussi et surtout la rénovation des infrastructures portuaires qui, pour beaucoup d'entre elles, à Brest, à Toulon, n'avaient pas été rénovées depuis cinquante ans. Cela permettra l'accueil de nos nouveaux bâtiments de premier rang, les FREMM et les Barracuda.

M. Yves Fromion. Vous avez évoqué l'intérêt d'une marine à très large spectre, qui peut assumer les multiples missions qui lui sont confiées. Qu'en est-il cependant des frégates de taille intermédiaire (FTI) ? Ne peut-on pas s'étonner en effet du choix quasiment arrêté de ces frégates légères de 4 000 tonnes, tandis que les marines européennes, en Italie ou en Grande-Bretagne, s'orientent vers des bâtiments de 8 000 tonnes, les FREMM, elles-mêmes faisant 6 000 tonnes ?

Pour une nation maritime comme la nôtre, qui se doit d'être présente sur tous les océans, les FTI sont-elles la solution ? Pourront-elles être dotées de missiles de croisière, ce qui paraît une nécessité incontournable dans le monde actuel ?

Les aléas divers et variés qui ont accompagné la réalisation du programme FREMM et ont conduit à réduire la production dans un premier temps, puis à l'accélérer pour compenser les exportations, nous auraient coûté l'équivalent de deux FREMM. Pouvez-vous nous le confirmer ?

M. Philippe Vitel. Vous avez évoqué nos patrouilleurs et nos bâtiments hauturiers, dans l'attente du programme BATSIMAR. Nous partageons votre vigilance sur la question, car la surveillance de nos territoires marins et en particulier de nos ZEE est une mission cruciale pour notre marine.

En ce qui concerne les avions de patrouille maritime, la situation n'est guère brillante. Sur les vingt-huit Atlantique 2 (ATL2), quinze doivent être rénovés. Or, les quatre rénovations prévues dans la loi de programmation militaire (LPM) ont été ramenées à deux, et le ministre lui-même nous a fait part de sa préoccupation concernant le calendrier de rénovation de ces ATL2, ce que m'ont confirmé les équipes sur le terrain, à Cuers-Pierrefeu. Il est donc indispensable d'augmenter les moyens, notamment humains, pour accélérer la réalisation de ce programme.

Nous disposons de quinze frégates de premier rang en y incluant les FTI. Or le vice-amiral Païtard nous avait déclaré qu'il était dangereux de descendre au-dessous de vingt-trois. Quelle est votre opinion sur le sujet, sachant que le nombre de FREMM envisagé a été divisé par deux depuis le lancement du programme ?

Vous avez évoqué le rôle majeur de notre force aéronavale dans le golfe Arabo-Persique. Mais notre unique porte-avions va entrer en carénage en février prochain à Toulon. À moyen et long termes, envisagez-vous, comme j'en émets personnellement le vœu, une permanence à la mer de la force aéronavale et donc l'emploi, le plus rapidement possible, d'un second porte-avions ? Ne pensez-vous pas, comme les industriels y insistent, qu'il faut d'ores et déjà réfléchir au remplacement du *Charles-de-Gaulle* si l'on veut éviter la rupture technologique ?

Enfin, votre prédécesseur était très attaché à ce que les IPER – indisponibilité périodique pour entretien et réparation – des futurs Barracuda aient lieu au même endroit que leur entretien courant, donc à Toulon, premier port de guerre de Méditerranée. Quelle est votre opinion sur cette question ?

Amiral Christophe Prazuck. Notre objectif est bien de disposer de quinze frégates de premier rang, objectif qu'il faut mettre en regard de celui des Britanniques, qui en envisagent dix-neuf. Nous nous situons donc dans un ordre de grandeur équivalent à celui des marines comparables à la nôtre.

Je n'ai pas d'inquiétude sur les capacités opérationnelles des FTI. Les résultats du travail en plateau réalisé avec les industriels sous l'égide de la Direction générale de l'armement (DGA) ont été présentés lors de l'université d'été de la défense. Il s'agissait d'arrêter le meilleur compromis concernant ces bâtiments de premier rang, qui auront des capacités de lutte sous la mer aussi remarquables que celles des FREMM d'aujourd'hui et pourront s'insérer dans les forces internationales et les coalitions.

Les six FREMM anti sous-marines (ASM), les deux FREMM à capacités de défense aérienne, les FDA et les FTI composent, si j'en juge par les performances opérationnelles que nous observons et par les résultats des travaux en plateau faits avec les industriels, un ensemble prometteur et cohérent, d'où il ressort qu'il n'y a pas lieu de s'inquiéter.

Monsieur Vitel, en ce qui concerne la surveillance de nos espaces maritimes, le Livre blanc prévoit que les premières livraisons du programme BATSIMAR s'effectueront à partir de 2023-2024. Or, le suivi technique des bâtiments en service fait en effet craindre que certaines de nos capacités soient temporairement hors service. Je partage donc votre idée qu'il est essentiel que nous accélérions la cadence.

En ce qui concerne les Atlantique 2, il est vrai que leur entretien dans le cadre du maintien en condition opérationnelle (MCO), est beaucoup plus long que prévu. Par ailleurs, leur rénovation, dans la perspective de les doter d'un nouveau système de combat et d'un nouveau système acoustique a pris un peu de retard, ce qui s'explique par le fait qu'il s'agit d'une rénovation assez ambitieuse, qui fait intervenir plusieurs industriels sous la maîtrise d'œuvre de Dassault. C'est la conjonction de ces deux phénomènes qui peut poser problème et réduire notre parc, au moment où la rénovation battra son plein. Chacun est conscient de ce

risque et des efforts d'organisation nécessaires pour conserver en ligne suffisamment d'avions opérationnels et éviter d'avoir à basculer un avion d'une mission sur une autre, comme cela est arrivé ces derniers mois, avec le rapatriement d'avions depuis le Sahel vers l'Atlantique, pour renforcer notre posture de lutte sous la mer.

Notre porte-avions en est à son troisième déploiement en deux ans pour frapper Daech. Il n'est évidemment pas seul sur zone, et nos camarades de l'armée de l'air sont en permanence à pied d'œuvre sur ce théâtre d'opérations. Néanmoins, chaque fois qu'il est déployé, il permet un effort accru. Par ailleurs, son déploiement permet d'agréger les forces européennes, dans la mesure où il n'est jamais sorti seul, mais toujours accompagné de frégates allemandes, britanniques, belges ou américaines. Il a donc un rôle d'entraînement auprès de nos partenaires et alliés.

Malgré l'arrêt pour entretien du *Charles-de-Gaulle* pendant dix-huit mois, nous conserverons néanmoins des moyens d'action, même si ce ne sont évidemment pas ceux d'un porte-avions. Nous avons par exemple participé à l'opération Harmattan en Libye, en déployant sur le terrain les hélicoptères de combat de l'armée de terre à partir d'un bâtiment de projection et de commandement (BPC), à l'image de ce que font actuellement les Américains au large de la Libye avec leurs unités amphibies. Par ailleurs, la mise en service des nouveaux missiles de croisière va également nous permettre de frapper depuis nos unités prépositionnées en mer.

Quant à la permanence à la mer de la force aéronavale, c'est tout le débat des mois à venir, étant entendu que la question du remplacement du *Charles-de-Gaulle* à l'horizon 2040 ne tardera pas en effet à se poser.

Enfin, Monsieur Vitel, pour ce qui concerne les IPER des Barracuda, le ministre, à ma connaissance, n'a pas encore pris sa décision.

M. Gwendal Rouillard. J'aimerais avoir votre position sur la dissuasion nucléaire. Nous possédons actuellement quatre sous-marins nucléaires lanceurs d'engins (SNLE) et six sous-marins nucléaires d'attaque (SNA). Or, nous constatons depuis quelques mois une certaine présence au large de nos côtes, en particulier à l'ouest de la France. Considérez-vous dans ce contexte que le format de notre dissuasion est toujours le bon ou pensez-vous qu'il faille monter en puissance pour protéger nos intérêts vitaux ?

En ce qui concerne le nombre de frégates de premier rang, je considère que la question de leur nombre se pose légitimement. Je rappelle en effet que le nombre de FREMM envisagées à l'origine, sous la présidence de Jacques Chirac, se montait à vingt-deux. Or on voit ce qu'il en est advenu, comme, d'ailleurs de l'ensemble de nos programmes d'armement.

Pour les FTI, je suis un convaincu de l'Aster 30 et du missile de croisière naval (MdCN). Je rappelle que les FTI sont à la fois un objectif pour la marine

nationale et pour l'export. Le travail en plateau a pour ambition d'atteindre ces deux objectifs qu'on aurait tort de perdre de vue.

D'autres sujets de préoccupation ont été évoqués, notamment BATSIMAR, pour lequel je suis preneur d'un calendrier dès que possible. Nous entendons mener la bataille à vos côtés, mais quel serait, selon vous, le calendrier idéal ?

Concernant les ATL2, je suis moi aussi allé à Cuers rencontrer les personnels. Ma conviction, c'est qu'au-delà des efforts faits par les uns et les autres, notre système de MCO n'est plus opérant – et je pèse mes mots –, *a fortiori* dans la perspective d'un passage de l'ATL2 au NH90. S'il est donc bien un chantier prioritaire dans les mois à venir, c'est la refondation du MCO de l'aéronavale

Un dernier mot enfin sur les femmes et les hommes de la marine, que vous connaissez mieux que quiconque du fait de vos précédentes fonctions. Leur fidélisation est au centre de toutes les attentions des commissaires à la défense. Pour ne prendre que l'exemple de nos fusiliers marins, qui ont besoin d'équipements supplémentaires et d'entraînements complémentaires, nous sommes conscients des difficultés qu'il peut y avoir à les fidéliser, sachant que les jeunes générations peuvent travailler entre soixante-dix et cent heures par semaine pour le niveau de solde que l'on sait. Bravo à la marine, quoi qu'il en soit, et sachez que nous sommes à vos côtés pour livrer les batailles à venir.

M. Jean-François Lamour. Quelle est la part de vos personnels affectée au soutien aux exportations d'armement (SOUTEX) et cela pèse-t-il sur le bon fonctionnement de la marine nationale ?

Pourriez-vous nous préciser le nombre d'Atlantique 2 disponibles, aujourd'hui et à l'horizon de la fin de 2017 ?

Que pensez-vous de l'avancée du plateau technique conjoint du programme HIL (hélicoptère interarmées léger) ? Croyez-vous pouvoir parvenir à un accord avec les autres armées car, à vous entendre les uns les autres, nous avons le sentiment que ce n'est pas possible.

Vous n'avez pas répondu sur la possibilité pour la future FTI d'emporter le MDcN : est-ce prévu ?

Enfin, en laissant de côté la question industrielle, quel est votre regard de chef d'état-major de la marine sur l'évolution de l'actionnariat des chantiers STX à Saint-Nazaire, seuls chantiers aujourd'hui capables de construire un futur porte-avions ? Que pensez-vous notamment de la possibilité qu'un groupe chinois entre au capital ?

Amiral Christophe Prazuck. En matière de dissuasion nucléaire, une flotte de quatre SNLE répond au principe de stricte suffisance. C'est cohérent par

rapport à la composition de la flotte britannique, et c'est conforme à notre stratégie et à nos objectifs.

Vous avez également cité les SNA, mais la dissuasion implique des moyens beaucoup plus larges : il faut y inclure la guerre des mines, les ATL2 ainsi que les frégates basées à Brest et spécialisées dans la lutte sous la mer, ainsi que les fusiliers marins qui gardent les emprises et les centres de transmission. C'est sur cet ensemble que repose la crédibilité de notre force de dissuasion.

En ce qui concerne les SNA, l'objectif de miser sur six Barracuda me semble un objectif adapté à nos besoins et conforme à l'expérience que nous avons retirée des années quatre-vingt, où la pression était importante en matière de lutte sous la mer.

S'agissant des frégates de premier rang, Monsieur Lamour, le SOUTEX mobilise une cinquantaine de personnels en permanence. Cependant, il ne se limite pas à ces cinquante personnes, puisque nos escales ou nos exercices internationaux contribuent également à la promotion de l'excellence industrielle française en matière navale. Quand je rencontre mon homologue égyptien, je constate son extrême fierté d'avoir pris très rapidement en main une FREMM et deux BPC. Autour de ces unités se construit, soit au travers d'exercices soit grâce à des rencontres régulières entre états-majors, un partenariat de long terme, et c'est le cas chaque fois que l'un de nos industriels remporte un succès à l'exportation. L'achat récent de sous-marins par l'Australie nous a ainsi conduits à resserrer nos liens avec les Australiens et à renforcer nos échanges dans des domaines qui vont bien au-delà des sous-marins.

En ce qui concerne le programme BATSIMAR, au vu de l'usure de nos patrouilleurs, une livraison en 2021 me semble une date convenable pour pouvoir garantir l'exercice de notre souveraineté dans nos zones économiques.

Pour ce qui concerne le MCO aéronaval, nous nous accordons tous sur le diagnostic. Dans le domaine naval, la suractivité à laquelle nous sommes soumis et la sollicitation des équipements les plus anciens ne sont possibles – même si cela ne peut durer éternellement – que grâce à la qualité du service de soutien de la flotte (SSF) de la marine. La réorganisation en profondeur du MCO du matériel naval initiée par l'amiral Rogel porte aujourd'hui ses fruits. La maîtrise d'ouvrage par le SSF s'avère particulièrement efficace et nous a obligés à revoir une organisation interne qui n'était pas exempte de défauts. C'est d'autant plus important que les bateaux naviguant davantage, les aléas techniques se multiplient.

En matière de ressources humaines, je tiens tout d'abord à dire que nous arrivons à recruter puisque, grâce à une communication active, nous sommes passés de trois mille à quatre mille recrutements. Reste qu'il existe un vrai décalage entre la manière dont vivent les jeunes aujourd'hui et les exigences de la vie sur un bateau. Ce qui notamment perturbe le plus les jeunes recrues

embarquées, c'est de ne pouvoir avoir accès en permanence à internet et aux réseaux sociaux.

La vraie difficulté réside, je l'ai dit, dans la fidélisation, en particulier pour les marins les mieux formés et dont les compétences sont les plus pointues, qui sont particulièrement recherchés par les entreprises privées. Nous devons lutter contre cette concurrence et conserver nos meilleurs spécialistes de la maintenance aéronautique ou de l'atome, en leur donnant l'envie de rester chez nous au lieu d'aller voir ailleurs.

Enfin, pour reprendre les termes de l'amiral Rogel, nous passons d'une marine d'effectifs à une marine de compétences. Sur un sous-marin nucléaire parti en patrouille pour soixante-dix jours, il n'y a pas de téléassistance, et l'on ne parachute pas un réparateur au milieu de l'océan Atlantique. Il faut donc savoir tout faire tout seul, en autonomie. Cela nécessite de réunir le plus grand nombre de compétences différentes au sein d'un équipage qui doit être le plus réduit possible.

Ces compétences, on les acquiert sur les bancs de l'école – la marine forme en moyenne chacun de ses marins vingt jours par an, ce qui est considérable – et par l'expérience : c'est à force de naviguer que l'on apprend à vivre en communauté et que l'on forge son esprit d'équipage. Il s'agit d'une compétence à la fois technique et comportementale : savoir vivre à la mer.

Pendant longtemps, sur des bateaux à l'organisation très pyramidale, comme le *Colbert*, par exemple – l'équivalent d'une FREMM il y a trente ans –, il y avait cinq cents personnes, parmi lesquelles de nombreux opérateurs chargés par exemple de relever la température des moteurs, de jeunes matelots qui apprenaient à vivre sur un bateau, à partir loin et longtemps en équipage, et qui commençaient à acquérir les rudiments de la technique. Ainsi, on pouvait sélectionner les plus intéressés et motivés. Cette base ouvrière, si l'on peut dire, constituait donc aussi un vivier de recrutement interne.

Avec les bâtiments que nous connaissons aujourd'hui et qui ne comptent qu'une centaine de personnes, ce n'est pas seulement la taille de l'équipage qui a diminué, mais sa structure même qui a été modifiée : la base est beaucoup plus réduite. Ce n'est plus un marin qui va relever la température des moteurs, mais un ordinateur. Ainsi, la marine a perdu ces jeunes marins dont je viens de parler, et c'est dès le recrutement qu'il faudrait déceler celui que l'on va pouvoir amener au grade de major, qui va faire une carrière de vingt ans et devenir un expert. Bref, c'est le vivier de recrutement interne qui a pâti.

Le phénomène est manifeste dans le cas des atomiciens. Depuis 2000, il y a dans la marine 12 réacteurs nucléaires en fonction ; pour les faire fonctionner, il faut 600 marins spécialisés dans l'énergie atomique. Ils sont recrutés en interne dans la marine, chez les spécialistes de la mécanique et de l'électricité. En 2000, ces jeunes mécaniciens et électriciens étaient 4 500 ; aujourd'hui, ils sont moins de 2 500.

Cette évolution oblige à repenser la formation et le recrutement pour permettre l'acquisition des compétences.

J'en viens à l'Atlantique 2. Nous en avons 22 en parc, une douzaine en flottille et, à ce jour, sept disponibles.

M. Jean-François Lamour. Qu'en est-il des perspectives pour la fin 2017 ? La tendance est-elle à la baisse ou au maintien ?

Amiral Christophe Prazuck. Il y a évidemment toujours des épisodes conjoncturels, surtout quand les avions sont très utilisés. Mon premier objectif est la réduction des délais des visites de longue durée pendant lesquelles les Atlantique sont immobilisés chez l'industriel : actuellement, peut-être pour des raisons logistiques, les visites qui devraient durer environ 400 jours dépassent les 800 jours.

Quant à la question de savoir si le MdCN sera sur FTI, je vous l'ai dit, nous sommes actuellement sur le plateau technique et cette éventualité n'est pas certaine. Dans la mesure où nous avons de toute façon besoin de bâtiments différenciés dont des bateaux d'escorte, des bateaux qui assurent la sécurité ASM des approches de Brest, cela ne rend pas moins nécessaires les FTI dotées de capacités ASM et d'autodéfense de première classe sur lesquels nous travaillons actuellement.

Je ne me prononcerai pas sur la structure de l'actionnariat de STX : j'en serais bien incapable. Quoi qu'il en soit, si l'on veut construire des bateaux de plus de 10 000 tonnes, STX est bien le seul lieu en France où l'on puisse le faire. À ce sujet, vous avez évoqué le porte-avions, mais j'ajouterai au spectre les futurs pétroliers de la marine. Nos bâtiments de commandement et de ravitaillement (BCR) sont très vieux et nous exposent au risque de réductions temporaires de capacité (RTC). Le programme FLOTLOG (flotte logistique), destiné à les renouveler, devra justement permettre de construire des bateaux de plus de 10 000 tonnes.

M. Nicolas Bays. Où en est-on de la lutte contre la piraterie, dont vous avez peu parlé dans votre propos liminaire ? La possibilité, désormais offerte par la loi, d'embarquer des équipes de protection privées à bord a-t-elle permis de libérer des effectifs de militaires ?

Le nombre de frégates de surveillance et de patrouilleurs doit passer de 24 à 18 à l'horizon 2025. Vous nous indiquez que 10 % des moyens humains sont consacrés à la posture permanente de sauvegarde maritime. Nos ZEE représentent 11 millions de kilomètres carrés. Il est déjà nécessaire de hiérarchiser ces zones faute de pouvoir les surveiller toutes en permanence. Va-t-on continuer de procéder ainsi, ou abandonner purement et simplement la surveillance de certaines zones à l'année ?

M. Jacques Lamblin. En ce qui concerne la force aéronavale, la perspective d'un second porte-avions est lointaine, n'en déplaise à notre collègue Vitel ; en attendant, il est important que notre porte-avions joue son rôle : emporter des avions ! Or le Super Étendard est en fin de course : il va être mis hors service.

Amiral Christophe Prazuck. Il l'est déjà.

M. Jacques Lamblin. Compte tenu des dotations et de la programmation, dans quel délai sera-t-il remplacé ? Quand les trois flottilles seront-elles opérationnelles, avec des Rafale ?

En ce qui concerne les ressources humaines, vous venez d'expliquer que les jeunes marins souffrent de ne pas vivre comme les autres, connectés à internet et aux réseaux sociaux, lorsqu'ils sont en mer. La perspective d'être loin de leur famille pendant de longues missions n'est-elle pas un autre obstacle au recrutement ?

Vous faites-vous facilement « chiper » les compétences techniques les plus pointues par le secteur privé ou par d'autres structures ?

M. Jean-Jacques Candelier. J'aimerais parler brièvement de ce que vient de vivre une fois de plus Haïti. On évoque plus de 1 000 morts et ces pauvres gens ne peuvent compter que sur l'aide internationale, l'État haïtien peinant à faire face. Or, lors du tremblement de terre, notre marine n'a pas pu donner toute sa puissance. L'aide d'urgence de la Chine et d'Israël a été plus rapide et plus conséquente. Trente tonnes de matériel et des personnels de la protection civile ont été envoyés : c'est bien, mais il faut faire mieux et plus, et seule la marine nationale en est capable. Le commandement Antilles-Guyane va-t-il bénéficier de moyens exceptionnels ? Serons-nous vraiment à la hauteur ?

M. Christophe Guilloteau. Pourriez-vous être plus précis sur l'engagement de l'Atlantique 2 pour la partie Jordanie ? Je sais que les avions y sont passés et qu'ils ont même tiré.

D'une manière générale, je constate comme rapporteur pour avis des crédits de l'air – il en va de même des forces terrestres – que le MCO est d'une manière générale un vrai problème pour nos armées. Il est trop coûteux et d'un autre temps. Il faudra en débattre, Madame la présidente ; peut-être pas pendant cette législature, mais il y a des économies et des redéploiements à réaliser dans ce domaine.

Mme la présidente Patricia Adam. Vous oubliez que nos collègues Alain Marty et Marie Récalde ont travaillé sur le MCO au cours de cette législature et produit un excellent rapport.

M. Christophe Guilloteau. Mais la situation ne s'est pas améliorée.

Mme la présidente Patricia Adam. Certes ; toujours est-il que la commission a formulé ses observations.

Amiral Christophe Prazuck. En ce qui concerne la piraterie, vous aurez noté qu'elle a quasiment disparu dans l'océan Indien, grâce à l'opération Atalante. Pourrait-elle resurgir ? Probablement, si la vigilance en mer se relâchait.

En revanche, la piraterie et le brigandage se développent depuis deux ou trois ans dans le golfe de Guinée, où quelque 150 actes annuels ont été recensés. C'était l'objectif du processus de Yaoundé de 2013, c'est celui du sommet de l'Union africaine qui se tient actuellement à Lomé que de résoudre ce problème.

La solution ne pourra qu'être très différente de celle qui avait été trouvée au large de la Somalie. On était alors en présence d'un seul État failli, alors qu'il y a dans le golfe de Guinée une multitude d'États dont les configurations sont très variables, du Nigéria, avec les nombreux bras du delta du Niger, au Togo, dont la côte mesure 50 milles nautiques de large. Cela pose des problèmes, notamment juridiques, eu égard au droit de poursuite, à l'établissement de la situation, au partage d'un constat commun.

Tel est l'objet de notre coopération à travers NEMO, de notre soutien aux marines africaines, et des démarches des Africains eux-mêmes. Il s'agit de restaurer la sécurité maritime dans cette zone, qui contribue pour 30 % à l'approvisionnement pétrolier de l'Europe et accueille un commerce maritime essentiel au développement de l'Afrique.

Les possibilités offertes par la loi s'agissant des gardes armés permettent-elles d'atténuer la pression exercée sur les fusiliers marins ? Oui, au point que nous avons pu, depuis le mois d'août, redéployer une partie de nos moyens vers les navires à passagers. La demande a décru dans l'océan Indien, notamment de la part de nos pêcheurs. Nous restons très présents sur les navires câbliers, qui avancent très lentement dans des zones de piraterie, ou sur les bâtiments affrétés par le ministère de la Défense pour ravitailler nos bases.

Nous passons naturellement notre temps à hiérarchiser les zones à surveiller. Mais le format global que nous visons, et que nous connaissons depuis plusieurs décennies, est d'une frégate, deux patrouilleurs et un bâtiment logistique pour chaque département ou collectivité d'outre-mer. Le bâtiment logistique, la « bête de somme », c'est le B2M, qui est en cours de livraison : le premier est arrivé en Nouvelle-Calédonie, le deuxième part pour Papeete et le Premier ministre a annoncé la commande du quatrième. Le format du temps des P400, du programme de 1982 destiné à assurer la surveillance et la souveraineté de nos zones économiques, me paraît toujours cohérent.

Nous avons également développé de nouveaux outils, dont le dispositif Trimaran, qui fournit des informations satellitaires, par le biais d'un abonnement, aux préfets maritimes et commandants de zone maritime.

En gros, le radar d'un bateau couvre un département français : il permet de voir 20 nautiques sur bâbord et 20 sur tribord, ce qui correspond à un cercle de 100 kilomètres de diamètre environ. Or la zone économique exclusive française s'étend sur 11 millions de kilomètres carrés : nous ne pourrions jamais déployer assez de bateaux pour la couvrir. Nous avons donc besoin de moyens mobiles. Voilà pourquoi nos patrouilleurs doivent être suffisamment rapides ; voilà aussi pourquoi il nous faut réfléchir à l'emploi de drones et songer au renouvellement des avions de surveillance maritime, moins complexes que les Atlantique – par exemple les Falcon ou les Gardian dans l'océan Pacifique – et qui permettent une fauchée très large, ainsi qu'à des moyens satellitaires comme Trimaran.

En ce qui concerne la livrée aérienne du porte-avions, le Super Étendard a bien été retiré du service. Le porte-avions navigue actuellement au large du Moyen-Orient avec 24 Rafale à bord : c'est son premier déploiement « tout Rafale ». La disparition des Super Étendard et la nécessité d'adapter les équipements à ces nouvelles conditions figurent d'ailleurs parmi les premières raisons de son arrêt technique. Les flottilles 11F et la 12F sont déjà passées sur Rafale ; ce sera le tour de la 17F au cours des mois à venir. Les 46 Rafale reçus par la marine permettent d'armer ces trois flottilles. Je n'ai donc pas d'inquiétude au sujet de la chasse embarquée.

S'agissant des ressources humaines, être marin, c'est partir loin, et il est vrai que l'éloignement des familles est parfois cité parmi les difficultés auxquelles les jeunes marins sont confrontés. De manière générale, dans la fonction de directeur des ressources humaines que j'occupais encore il y a trois mois, j'avais remarqué qu'un jeune qui a poussé la porte d'un bureau de recrutement de la marine pour oublier un chagrin d'amour ne reste généralement pas très longtemps... Dès lors que les futurs marins sont promis à un mode de vie différent des autres, leur recrutement nécessite du temps.

Voilà pourquoi je souhaite m'inspirer de la gendarmerie en misant sur la réserve. Celle-ci, sans laquelle la marine n'existerait pas, doit être non seulement le réceptacle des compétences d'anciens marins mais aussi, de plus en plus, un sas précédant l'entrée dans la marine. Aujourd'hui, 46 % des réservistes n'ont jamais servi dans la marine ; je veux accroître encore cette proportion.

Cela suppose des partenariats avec l'éducation nationale. J'en ai noué soixante avec des lycées professionnels – dont je suis un grand partisan ! Nous suivons des jeunes au cours de leur scolarité, pendant deux ou trois ans ; nous les accueillons en stage dans des unités de la marine, et ils représentent mon cœur de cible lorsqu'il s'agit d'alimenter la réserve. Je veux développer des bourses ; vous avez d'ailleurs défendu et voté ce projet. Je veux aider des étudiants à suivre des études supérieures, en particulier des BTS dans les domaines de l'informatique ou de l'énergie. Je veux pouvoir financer leurs études et anticiper leur arrivée dans la marine par des périodes de réserve.

Nous avons développé pour les officiers ce que l'on appelle, d'une formule à la mode, un *graduate program* : il s'adresse aux élèves ingénieurs, auxquels nous promettons de les embaucher à l'issue d'une période de formation. Ce programme fonctionne très bien. Mais, idéalement, j'aimerais que, dès leur entrée en école d'ingénieurs, certains jeunes puissent être accueillis dans la marine comme réservistes à raison de deux ou trois mois par an. Ils pourraient ainsi comprendre les contraintes du métier de marin et en apprécier l'intérêt : l'utilité au service de la Nation, la technicité et surtout l'extraordinaire richesse humaine de la vie en équipage.

Bref, en matière de recrutement, je préfère au *speed dating* la relation de long terme. Celle-ci naît aussi des préparations militaires marines, qui drainent chaque année 2 500 gamins et gamines venus de toute la France, sans y avoir été incités par la moindre campagne de communication, passer dix week-ends dans l'année, plus une semaine de leurs vacances, à découvrir la marine. C'est sur cet intérêt spontané que je dois capitaliser.

La politique sociale est un autre aspect important sur lequel j'ai demandé à mes équipes de travailler. Je ne suis pas chargé de la mise en œuvre de la politique sociale de la marine ; mais, avec l'organisation de nos bases de défense, nous avons un peu perdu de vue l'expression du besoin, et je veux réinvestir ce terrain. Je sais que mes marins ont du mal à faire garder leurs enfants quand ils partent en mer. La sur-sollicitation des bateaux entraîne de nombreux changements de programme, et le quartier-maître X., qui devait partir une semaine en vacances, apprend tout à coup qu'il doit finalement appareiller pour aller renforcer Sophia ou pour une autre mission urgente. Dans ces conditions, comment peut-il organiser la garde de ses enfants ? L'action sociale de la défense ne comprend pas pourquoi cela pose un problème alors que tous les berceaux ne sont pas occupés, par exemple à Toulon ou à Brest. Je soupçonne que ces berceaux ne sont pas au bon endroit : l'augmentation du coût de la vie à Toulon a poussé les marins à s'installer de plus en plus loin du centre ; dès lors, ce n'est pas près de l'arsenal qu'il faut mettre en œuvre l'aide aux familles, comme je l'avais initialement imaginé en envisageant la création d'une crèche sur place, mais là où ils habitent – à Gonfaron, à Brignoles, etc. Ils ne vont pas venir à moto – comme ils le font souvent à cause de la circulation à l'entrée de Toulon le matin – avec leur enfant de trois ans derrière eux !

Un autre champ à réinvestir est l'emploi des conjoints. Je ne m'y attarde pas faute de temps, mais je suis à votre disposition pour en reparler.

En ce qui concerne Haïti, nous avons aux Antilles plusieurs bâtiments susceptibles d'intervenir, notamment le *Dumont d'Urville*, un bâtiment de transport léger (BATRAL), bâtiment logistique capable de transporter d'importantes quantités et qui pourrait apporter à nos voisins durement touchés l'aide humanitaire dont ils ont besoin. Ce bateau est disponible ; il quittera bientôt le service actif et sera remplacé par les B2M.

Quant aux ATL2, sur le théâtre moyen-oriental comme dans la bande sahélo-saharienne, ils font principalement du renseignement, ainsi que du guidage ; occasionnellement, c'est vrai, ils délivrent des armements. Le tir de bombes est une capacité assez récente de ces avions ; en revanche, ils servent au guidage et au renseignement en mer comme sur terre depuis maintenant plus de vingt ans lors de ce type de missions.

M. Gilbert Le Bris. Notre marine nationale a souvent été en pointe en matière d'innovation ; James Bond ne s'y était pas trompé, qui avait mis en lumière et en scène l'une de nos frégates ! En compagnie de mon collègue Francis Hillmeyer, j'ai visité à Portland, aux États-Unis, un chantier naval où étaient réalisés de nouveaux destroyers type 1000, selon un design rénové – une proue inversée, un peu dans le style des années 1900 – et fabriqué avec des matériaux composites. De la série de 30 initialement envisagée, on est passé à trois bateaux, ce qui prouve que les choses ne sont pas aussi faciles que l'on pourrait le croire dans ce domaine. L'une des difficultés est le remplacement du matériau composite par de l'acier pour la réalisation de la partie supérieure.

Que peut-on faire et que fait-on en France en matière d'innovation ? Évidemment, je ne parle pas seulement de design, mais aussi des matériaux, des matériels, éventuellement des armes et des dispositifs de détection. Au total, quel est votre sentiment concernant la recherche et développement dans la marine nationale ? Dans quelle mesure pourrions-nous accentuer nos efforts dans ce domaine ?

M. Philippe Folliot. J'aimerais aborder notre partenariat avec la marine égyptienne. Je me suis rendu il y a quelques mois dans le pays avec une délégation du groupe d'amitié France-Égypte, que je préside ; à Alexandrie, nous avons pu constater la qualité des relations entre les deux marines et la très forte implication des personnels de DCNS. C'est essentiel.

Je ne peux pas pas vous parler également de notre domaine maritime – Clipperton, Tromelin et les Terres australes... J'ai pu, grâce au *Marion Dufresne*, un bâtiment civil, me rendre dans ces dernières ; j'ai pu vérifier l'importance de la protection de notre domaine maritime, si peu fréquenté soit-il. De ce point de vue, le dispositif Trimaran est-il satisfaisant ? J'ai personnellement constaté au sein de notre centre de contrôle à Papeete combien il peut être utile pour compléter nos autres moyens de surveillance. Vous l'avez dit, la surveillance totale par bateau est impossible. Mais, sans surveillance, la souveraineté n'est que fictive. À ce propos, j'ai eu l'occasion de dénoncer à propos de la zone économique de Clipperton le traité de pêche inique que nous avons signé avec le Mexique. Comptez-vous donc poursuivre durablement vos efforts concernant les moyens satellitaires ?

M. Michel Voisin. Amiral, vous avez évoqué très rapidement les deux missions auxquelles nous participons en Méditerranée pour traiter le problème des migrants et du contrôle des passeurs. Les médias s'en font constamment l'écho, mais ont tendance à masquer la teneur de notre action. Il semble que les crédits

mis à disposition par l'Union européenne soient relativement faibles. Pourriez-vous nous apporter des précisions à ce sujet ?

Par ailleurs, les quelque deux milliards d'euros de crédits alloués à l'action « Préparation des forces navales » sont-ils suffisants pour garantir l'efficacité du plan « Horizon Marine 2025 », qui vise non seulement à préserver la capacité opérationnelle de ces forces, mais aussi à rationaliser leur organisation et leur mode de fonctionnement ?

Amiral Christophe Prazuck. À propos de l'innovation, vous avez cité James Bond, Monsieur le député, mais Fantômas, sous les traits de Jean Marais, volait déjà en Alouette, un hélicoptère toujours en service dans la marine ! (*Sourires.*)

Le *Zumwalt* – le destroyer que vous avez vu – suppose des moyens qui ne sont pas du tout à notre portée. Il est assurément très impressionnant, mais je suis impatient de voir ce bateau très puissant s'intégrer dans une force navale et être employé.. Entre l'arrivée d'un bateau et la définition d'un concept d'emploi fluide, il peut se passer quelques années.

DNCS avait inventé la frégate furtive – la fameuse FLF ; notre œil est aujourd'hui habitué à son design et à ses formes. Aujourd'hui, la performance des systèmes embarqués sur la FREMM, que l'on pourrait supposer peu innovants tout simplement parce que l'on ne les voit pas, est exceptionnelle. Les résultats que nous en obtenons en opération et en exercice stupéfient tous nos partenaires. Moins visible, cette innovation dans les équipements n'en est pas moins réelle. Les missiles, avec MBDA, et l'ensemble des technologies mises au service de la dissuasion sont tout à fait hors normes.

Les questions d'innovation qui se poseront au cours des années à venir concerneront les drones – navals pour la guerre des mines, aériens pour étendre la fauchée de nos bateaux lorsqu'ils patrouillent dans des zones économiques, voire plus loin – et la cybersécurité.

Monsieur Folliot, je me réjouis des échos positifs que vous avez eus en Égypte, qu'il s'agisse de la marine ou de DCNS. Je constate effectivement la grande fierté des Égyptiens et leur vif désir d'intensifier leur collaboration avec nous, en poursuivant l'entraînement après une première phase de formation.

Quant à Trimaran, il s'agit d'un moyen de surveillance complémentaire : il n'existe pas de baguette magique dans ce domaine. Si la couverture est nuageuse et qu'aucun satellite ne permet de voir ce qui se passe, on ne verra rien ! Il convient donc de rechercher l'équilibre entre les différents moyens d'information, mais aussi entre savoir et pouvoir : on peut tout savoir, encore faut-il agir ensuite. De même, puisque les moyens d'action seront toujours comptés, on ne portera qu'un coup d'épée dans l'eau si on les utilise sans les orienter dans la bonne direction.

Je le répète, le format global d'une frégate, un B2M et deux patrouilleurs par département ou territoire d'outre-mer, mis en œuvre depuis plusieurs décennies, me paraît cohérent.

Au demeurant, le premier système de combat d'un patrouilleur, c'est son pavillon français. Celui-ci montre l'exercice par la France de sa souveraineté dans ces zones, mais rappelle aussi la présence derrière le patrouilleur de toute une flotte – des frégates, des sous-marins, un porte-avions – qui exerce avec lui cette souveraineté. Les patrouilleurs n'ont donc pas besoin d'être très sophistiqués ; il suffit qu'ils permettent de voir le mieux possible, qu'ils soient endurants, qu'ils restent longtemps à la mer, qu'ils soient assez rapides pour attraper les contrevenants et qu'ils aient les moyens d'effectuer des tirs de semonce.

En ce qui concerne le drame des migrants en Libye, nous avons maintenant, je l'ai dit, un bateau engagé en permanence dans l'opération. J'ai entendu les questions qui se posent sur son financement, notamment sur celui de la formation des gardes-côtes. Mais cela ne relève pas de notre mission. La tâche additionnelle qui nous a été confiée est la lutte contre les trafics d'armes, qui requiert davantage de renseignement que de moyens financiers.

Le budget du programme 178 « Préparation et emploi des forces », permet sans le moindre doute de réaliser le plan « Horizon Marine 2025 », principalement grâce à l'effort consenti en matière d'EPM – le passage à 96 jours de mer sur les bâtiments de surface et une activité conforme aux normes pour les pilotes d'hélicoptère et les pilotes de chasse, ce qui satisfait mon principal besoin. Ce budget permet également de compléter à nouveau nos stocks de munitions. Il est conforme à ce que nous attendons.

Mme la présidente Patricia Adam. Vous avez réussi à répondre à toutes les questions ! Merci, amiral.

Amiral Christophe Prazuck. Merci à vous.

II. EXAMEN DES CRÉDITS

*Après l'audition de M. Jean-Yves Le Drian, ministre de la Défense, lors de la commission élargie (voir le compte rendu de la réunion du 2 novembre 2016 à 21 heures ⁽¹⁾), la commission de la Défense examine, pour avis, les crédits de la mission « **Défense** » pour 2017.*

Article 29 : État B – Mission « Défense »

La commission examine l'amendement DN9 de M. Jean-Jacques Candelier.

M. Jean-Jacques Candelier. Je vous ferai grâce de la lecture des exposés sommaires en cette heure tardive. Le premier amendement concerne l'augmentation de la subvention consacrée à l'office national d'études et de recherche aérospatiale (ONERA).

Mme Isabelle Bruneau, rapporteure pour avis. Je suis défavorable à cet amendement pour deux raisons. Premièrement, vous souhaitez ôter à cet effet des crédits à la simulation, qui est pourtant la seule alternative aux essais nucléaires. C'est donc peu cohérent. Deuxièmement, vous faites état d'une subvention réajustée de soixante-douze millions d'euros. Il se trouve cependant que le chiffre que vous évoquez ne correspond pas aux besoins qui m'ont été décrits lors des auditions. Je le trouve en effet disproportionné. D'autant que j'ai moi-même proposé l'année dernière d'accroître le budget de l'ONERA de quinze millions d'euros supplémentaires, ce qui me semblait à l'époque être davantage en adéquation avec sa situation.

M. Jean-Jacques Bridey, rapporteur pour avis. Je suis également défavorable à une ponction de soixante-douze millions d'euros des crédits alloués à la simulation nucléaire pour accroître la subvention accordée à l'ONERA. Les crédits de la simulation sont justement nécessaires à la crédibilité de notre dissuasion nucléaire et permettent de financer une alternative aux essais atmosphériques ou souterrains. Il faut donc continuer à investir dans la simulation nucléaire et je plaide en faveur d'une augmentation des crédits de recherche amont à cet effet, comme j'ai pu le rappeler aujourd'hui, lors d'un déplacement à Valduc avec mon collègue Jacques Lamblin. Nous avons ainsi pris connaissance des dernières avancées technologiques et scientifiques, dont les retombées sur l'emploi sont conséquentes pour un certain nombre d'entreprises françaises, notamment des PME.

Suivant l'avis défavorable des rapporteurs pour avis, la commission rejette l'amendement DN9.

(1) http://www.assemblee-nationale.fr/14/budget/plf2017/commissions_elargies/cr/

Article additionnel : après l'article 55 – Mission « Défense »

La commission examine l'amendement DN11 de M. Jean-Jacques Candelier.

M. Jean-Jacques Candelier. Il s'agit d'une demande de rapport tendant à renforcer les crédits destinés à l'équipement conventionnel de nos armées, en particulier la rénovation des hélicoptères Cougar.

M. François Lamy, rapporteur pour avis. Je ne suis pas favorable à cet amendement.

M. Jean-Jacques Bridey, rapporteur pour avis. Je souhaiterais exprimer deux remarques, également valables pour les trois prochains amendements. Tout d'abord, les crédits de la dissuasion nucléaire correspondent à une juste suffisance, conformément à notre stratégie nucléaire. De plus, la loi de programmation militaire (LPM) ne prévoit aucune éviction du nucléaire par rapport aux armes conventionnelles et aux équipements de nos armées. Sacrifier les crédits consacrés à la dissuasion ne permettra pas de mieux équiper nos armées. J'émetts donc un avis défavorable.

Mme la présidente Patricia Adam. Je vous remercie. La commission attend avec impatience les conclusions de la mission d'information que vous conduisez avec Jacques Lamblin à ce sujet.

Suivant l'avis défavorable des rapporteurs pour avis, la commission rejette l'amendement DN11. Elle examine ensuite l'amendement DN13 de M. Jean-Jacques Candelier.

M. Jean-Jacques Candelier. Il s'agit d'une demande de rapport tendant à la construction et la présence d'un remorqueur de haute-mer à la Rochelle.

M. Gwendal Rouillard, rapporteur pour avis. Premièrement, je rappelle qu'en plus des navires affrétés, les Abeille, nos forces disposeront de huit bâtiments de soutien et d'assistance hauturiers (BSAH) à la fin de la programmation : quatre civils affrétés et quatre militaires. Deux affrétés doivent être livrés en 2017 et les deux suivants en 2018. Pour les BSAH militaires, deux seront livrés en 2018 et les deux suivants en 2019. La LPM a donc bien pris en considération les enjeux capacitaires dans ce domaine. La question qui est posée est la suivante : faudrait-il, à temps plein, un navire de type remorqueur à La Rochelle ? C'est en réalité une question complexe. En effet, en fonction des conditions opérationnelles, direction et force des vents dominants par exemple, une intervention à partir de Brest peut s'avérer plus rapide qu'à partir de La Rochelle pour effectuer une mission dans le golfe de Gascogne. Je crois me rappeler que La Rochelle a disposé d'un remorqueur jusqu'en 2011. Le sujet peut être mis en débat mais pour ce soir, l'avis sera défavorable. Par ailleurs, je remercie notre collègue M. Candelier pour sa solidarité vis-à-vis de Lorient, mais

l'invite à se tourner vers les bons canaux d'information et je lui signale que le plan de charge de Lorient est assuré pour dix ans.

Suivant l'avis défavorable des rapporteurs pour avis, la commission rejette l'amendement DN13. Elle examine ensuite l'amendement DN15 de M. Jean-Jacques Candelier.

M. Jean-Jacques Candelier. Il s'agit d'une demande de rapport tendant à acquérir des hélicoptères NH90 pour renforcer la surveillance des zones maritimes dans plusieurs départements et collectivités d'outre-mer.

M. Gwendal Rouillard, rapporteur pour avis. Je partage une partie du constat de notre collègue Candelier puisque je l'ai moi-même exprimé. Les moyens de surveillance maritime, qu'il s'agisse d'ailleurs des moyens navals ou des aéronefs, sont trop modestes par rapport aux étendues à surveiller et par rapport aux intérêts à protéger. En revanche, je ne partage pas sa position concernant la dissuasion nucléaire. L'avis est défavorable.

Suivant l'avis défavorable du rapporteur pour avis, la commission rejette l'amendement DN15. Elle examine ensuite l'amendement DN17 de M. Jean-Jacques Candelier.

M. Jean-Jacques Candelier. Il s'agit d'une demande de rapport tendant à maintenir la proposition initiale de douze frégates européennes multi-missions (FREMM) aux chantiers navals de Lorient. Une frégate est nécessaire dans les plus brefs délais.

M. Gwendal Rouillard, rapporteur pour avis. Tout d'abord mon cher collègue, sachez que vous êtes dorénavant un invité permanent à Lorient (*Sourires*). Quels que soient nos successeurs, je souhaite livrer un message : à titre personnel, je suis favorable à une augmentation du nombre de FREMM – du moins du nombre de frégates premier rang –, me faisant ainsi l'écho de l'état-major de la marine, eu égard au besoin opérationnel. Mon avis concernant cet amendement est cependant défavorable.

Suivant l'avis défavorable du rapporteur pour avis, la commission rejette l'amendement DN17.

Mme la présidente Patricia Adam. Nous allons maintenant passer aux votes sur les crédits de la mission « Défense »

Conformément aux conclusions du rapporteur pour avis, la commission émet un avis favorable à l'adoption des crédits « Préparation et emploi des forces : Marine » de la mission « Défense ».

ANNEXE
Liste des personnes rencontrées et auditionnées
par le rapporteur pour avis

(Par ordre chronologique)

● **Déplacement à Cherbourg** (6 juillet 2016)

➤ **Préfecture maritime – M. le vice-amiral d’escadre Pascal Ausseur**, commandant en chef et préfet maritime pour la Manche et de la mer du Nord, **M. le capitaine de frégate Jean-Yves Martin**, chef de la division « opérations » au centre opérationnel de la marine et **Mme le capitaine de corvette Karine Foll**, chef de cabinet du PREMAR/COMAR Manche-mer du Nord

➤ **Constructions mécaniques de Normandie (CMN) – M. Pierre Balmer**, président-directeur général

➤ **DCNS – chantier Barracuda – M. le capitaine de frégate Jérôme Colonna d’Istria**, commandant du groupement des sous-marins à Cherbourg, **M. Alain Morvan**, directeur du site de DCNS Cherbourg, **M. Ludovic Colin**, directeur du service communication du site et **Mme Marine Courtais**, adjointe au directeur du service communication

➤ **À bord du patrouilleur de service public *Pluvier* – M. le capitaine de frégate Frédéric Louvot**, commandant en second de la base navale de Cherbourg, **M. le capitaine de frégate Denis Roquelet**, chef d’antenne du service de soutien de la flotte, **M. le lieutenant de vaisseau Patrick Chaumeil**, commandant du *Pluvier*, **M. l’enseigne de vaisseau de première classe Rémi Cadart**, commandant en second du *Pluvier*, ainsi que **l’ensemble des membres d’équipage rencontrés**

➤ **Base navale de Cherbourg – M. le capitaine de corvette Bruno Cosnard**, commandant de la compagnie de fusiliers-marins

➤ **École des applications militaires de l’énergie atomique (EAMEA) – M. le capitaine de vaisseau Laurent Mandard**, directeur de l’EAMEA, **M. le capitaine de frégate Régie Siegel**, commandant en second de l’EAMEA, **M. le lieutenant de vaisseau François-Xavier Bonneau**, commandant du groupe des écoles de formation initiale de la marine (GEFIMC) et **M. le lieutenant de vaisseau Yann Bouvart**, futur commandant de l’École des mousses de Charbourg

● **Déplacement à Brest** (21 septembre 2016)

➤ **Préfecture maritime** – **M. le vice-amiral d’escadre Emmanuel de Oliveira**, commandant en chef et préfet maritime pour l’Atlantique, **M. le capitaine de frégate Fachinetti**, chef de la cellule N3, **M. le capitaine de frégate Musique**, chef de la cellule N2 et **Mme le capitaine de frégate Myriam Hy**, directeur de cabinet du PREMAR/CECLANT

➤ **Base navale** – **M. le contre-amiral Thierry Catard**, adjoint organique à Brest du commandant de la force d’action navale, **M. le capitaine de vaisseau Thierry Roy**, chef d’antenne de l’état-major ALFAN, **Mme le capitaine de corvette Audrey Boutteville**, commandement du patrouilleur de haute mer *Commandant L’Herminier*, ainsi que **l’ensemble des membres d’équipage rencontrés**

➤ **Base de l’Île-Longue** – **M. le vice-amiral d’escadre Louis-Michel Guillaume**, commandant des forces sous-marines et de la force océanique stratégique (ALFOST), **M. le capitaine de vaisseau Mikaël Buhé**, commandant de la base, **M. le capitaine de vaisseau Brossollet**, **M. Pascal Lapeyronnie**, directeur d’Airbus Safran Launchers sur le site de Guenvenez et **M. Lambert**, sous-directeur d’Airbus Safran Launchers sur le site de Guenvenez

➤ **Base aéronautique navale de Landivisiau** – **M. le capitaine de vaisseau Pascal Cassan**, commandant de la base et **M. le capitaine de frégate Arnaud Dufour**, commandant en second

● **Déplacement à Toulon** (27-28 septembre 2016)

➤ **Base aéronautique navale de Hyères** – **M. le contre-amiral Bruno Thouvenin**, commandant de la force de l’aéronautique navale (ALAVIA), **M. le capitaine de vaisseau Ludovic Segond**, commandant de la base, **M. le capitaine de frégate Claude Bedarride**, commandant de la flottille 31F, **Mme le capitaine de frégate Céline Guenin**, commandant du service technique de la flottille 31F, **M. le lieutenant de vaisseau Gabriel Barret**, commandant technique de la flottille 31F, **M. le capitaine de corvette David Darthuis**, simulateur 31F et **M. le major François Vindreau**, simulateur 31F

➤ **Atelier de l’aéronautique navale de Cuers-Pierrefeu** – **M. l’ingénieur général de l’armement Jean-Marc Rebert**, directeur central du service industriel de l’aéronautique (SIAé), **M. le capitaine de vaisseau Olivier Stosskopf**, directeur, **M. l’ingénieur en chef de l’armement Vincent Bornert**, sous-directeur technique, **M. l’ingénieur en chef de l’armement Arnaud Bielecki**, sous-directeur commercial, **M. le conseiller d’administration défense Christophe Rouffignac**, sous-directeur administratif, **M. le conseiller technique défense Paul Devroë-Roy**, secrétaire général, **Mme le conseiller d’administration défense Béatrice Charretton-Meyer**, chef du département ressources humaines, **M. l’ingénieur et cadre technico-commercial Régis Dechaux**, chef du département contrôle de gestion, **M. l’ingénieur en chef des**

études et technique de l'armement Loïc Cabaret, chef de la division « avions », **M. l'ingénieur principal des études et technique de l'armement Régis Ferron**, chef de la division « hélicoptères embarqués », **M. l'ingénieur divisionnaire Michel Alario**, chef de la division « soutien aéronefs », **M. l'ingénieur et cadre technico-commercial Gilles Huré**, chef de la division « équipements », **Mme l'ingénieure en chef de l'armement Anne Ducarouge**, chef du pôle « conception », **M. le capitaine de corvette Cyrille Daragon**, chef de la division « Caïman » et **M. l'ingénieur et cadre technico-commercial Emmanuel Bondet de Bernardie**, chef de la division « radômes et composites »

➤ **Représentants des organisations syndicales de l'atelier de l'aéronautique navale de Cuers-Pierrefeu – Confédération générale du travail (CGT) Mme Sandrine Macigno**, technicien à statut ouvrier, **M. Cyril Agostino**, ouvrier de l'État, et **M. Nicolas Lhote**, ouvrier de l'État ; **Force ouvrière (FO) : M. Max Chabert**, technicien à statut ouvrier, **M. Christophe Aycard**, technicien à statut ouvrier et **M. Pascal Gontier**, ouvrier de l'État chef d'équipe de la Défense ; **Confédération française des travailleurs (CFDT) : M. Patrick Bonnet**, ouvrier de l'État et **M. Jean-Marc Rodriguez**, ouvrier de l'État ; **Union nationale des syndicats autonomes (UNSA) : Mme Caroline Perriat-Coranotto**, ingénieur d'études et de fabrications, **M. Didier Marino**, technicien à statut ouvrier et **M. Thierry Krauss**, technicien à statut ouvrier

➤ **Embarquement à bord du bâtiment de projection et de commandant *Mistral* – M. le capitaine de vaisseau Stanislas de Chargères** commandant du *Mistral*, **M. le capitaine de frégate Sébastien Martinot**, commandant en second, ainsi que l'ensemble des membres d'équipage rencontrés

➤ **Groupement de fusiliers-marins de Toulon – M. le capitaine de corvette Erwan Kermabon**, commandant en second du groupement, **M. l'enseigne de vaisseau de première classe Richard Lancron**, capitaine de compagnie, **Mme l'enseigne de vaisseau de première classe Rebecca Lounici**, **M. le premier-mâitre Pierre Lemièrre**, **M. le maître Gregory Depaule**, **M. le second maître Vincent Berquier**, **M. le quartier-mâitre Benoît Hoffman** et **M. le quartier-mâitre Charly Planchon**

● Auditions à Paris

➤ **État-major de la marine – M. l'amiral Christophe Prazuck**, chef d'état-major (CEMM), **M. le capitaine de vaisseau Dominique Caillé**, chargé des relations parlementaires, **M. le capitaine de vaisseau Christophe Lucas**, chef de cabinet du CEMM, **M. le capitaine de vaisseau Éric Vernet**, chef du bureau finances, et **M. le capitaine de frégate Julien Lalanne de Saint-Quentin**, rédacteur au cabinet du CEMM

➤ **M. Vincent Bouvier**, secrétaire général de la mer

➤ **Direction du renseignement militaire** – **M. le général de corps d'armée Christophe Gomart**, directeur du renseignement militaire (DRM), **M. le colonel Rénaud Patigny**, assistant militaire du DRM, **M. le capitaine de vaisseau Frédéric Dreher**, référent « marine » du DRM et **M. le lieutenant-colonel Henri Leinekugel Le Cocq**, coordonnateur stratégie

➤ **M. le contre-amiral Bernard-Antoine Morio de l'Isle**, sous-chef d'état-major « opérations aéronavales » (ALOPS), **M. le capitaine de vaisseau Vincent Grégoire**, chef du bureau « opérations aéronavales », **M. le capitaine de vaisseau Dominique Caillé**, chargé des relations parlementaires au cabinet du chef d'état-major de la marine et **M. l'aspirant Thomas de Robiano de Saffran**, chef de cabinet d'ALOPS

➤ **M. le contre-amiral François Rebour**, commandant de la force des fusiliers-marins et commandos (ALFUSCO)

➤ **DCNS*** – **M. Hervé Guillou**, président-directeur général, **M. l'amiral (2S) Éric Chaplet**, directeur du marketing et **M. Fabien Menant**, directeur des affaires publiques

** Ces représentants d'intérêts ont procédé à leur inscription sur le registre de l'Assemblée nationale, s'engageant ainsi dans une démarche de transparence et de respect du code de conduite établi par le Bureau de l'Assemblée nationale.*