

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X I I I ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission de la défense nationale et des forces armées

— Audition de l'Amiral Pierre-François Forissier, chef
d'état-major de la marine, sur le projet de loi de finances
pour 2010 2

Mercredi
14 octobre 2009
Séance de 11 heures 30

Compte rendu n° 8

SESSION ORDINAIRE DE 2009-2010

Présidence
de M. Guy Teissier,
président,
puis de M. Michel
Voisin,
vice-président



Audition de l'Amiral Pierre-François Forissier, chef d'état-major de la marine, sur le projet de loi de finances pour 2010

La séance est ouverte à onze heures trente.

M. le Président Guy Teissier. Nous sommes très heureux d'accueillir le chef d'état-major de la marine, l'amiral Pierre-François Forissier.

Les crédits que vous allez nous présenter, amiral, seront ouverts par la loi de finances, mais ils s'inscrivent également dans le cadre préalablement fixé par la loi de programmation militaire. À ce titre, pourriez-vous revenir sur le surcoût des onze frégates FREMM ? Ce que nous avons appris par l'intermédiaire de la presse est-il exact ? A quoi est dû le surcoût éventuel ?

Pourriez-vous également revenir sur le démantèlement des bâtiments de guerre ? Je rappelle que notre rapporteure, Marguerite Lamour, avait abordé ce sujet dans un rapport d'information remis en 2007 à la suite de l'affaire du *Clemenceau*, qui avait beaucoup marqué les esprits. Dans leur rapport sur la loi de programmation militaire, nos collègues Patrick Beaudouin et Yves Fromion ont par la suite démontré tout l'intérêt du démantèlement des équipements de la défense pour l'industrie et la recherche. Pouvez-vous nous dire s'il y eu un travail de réflexion dans ce domaine ?

Amiral Pierre-François Forissier, chef d'état-major de la marine. C'est la deuxième fois que j'ai le plaisir et l'honneur de m'exprimer devant les membres de votre commission à l'occasion de l'examen du projet de budget. Cette audition devant la représentation nationale revêt pour moi un grand intérêt, car ce rendez-vous annuel est un moment privilégié pour présenter l'avenir de la marine.

En toute rigueur, je ne suis que le gestionnaire d'un BOP – budget opérationnel de programme – du programme 178, mais j'ai également pour mission de garantir la cohérence de notre marine. Je serais donc heureux de vous apporter un éclairage transversal sur l'ensemble des crédits.

L'adoption de la loi de programmation militaire, qui met en œuvre les orientations retenues par le Livre blanc sur la défense et la sécurité nationale, lequel suscite un grand intérêt chez nos homologues étrangers, car il établit un lien entre deux questions jusque-là distinctes, a constitué une période charnière pour les armées.

Avant d'évoquer le projet de loi de finances, je commencerai par rappeler les finalités de la marine au travers de ses activités opérationnelles.

En moyenne, trente bâtiments et huit aéronefs de la marine participent chaque jour, en mer ou au-dessus de la mer, à des missions opérationnelles.

Sur le plan des opérations militaires, la force océanique stratégique a continué d'assurer la permanence de la mission de dissuasion, rarement évoquée, mais qui représente pour nous un travail énorme depuis trente-cinq ans.

Dans le nord de l’océan Indien, la marine poursuit son engagement dans la lutte contre le terrorisme en participant à l’opération *Héraclès*, volet maritime de l’opération interalliée *Enduring Freedom*. Nous avons maintenu une présence quasiment constante au sein de la *Task Force 150*, dont nous avons assuré le commandement depuis le bâtiment de commandement et ravitailleur – BCR – *Marne*, entre le 9 avril et le 20 juillet dernier.

Dans la zone sensible de la Corne de l’Afrique, la marine nationale a poursuivi son engagement au sein de l’opération EU *NAVFOR Atalanta*. Deux frégates et un avion de patrouille maritime sont actuellement déployés en permanence dans cette zone et le resteront aussi longtemps que nécessaire. Cette opération, à laquelle nous prenons une part active, constitue la première opération maritime de l’Union européenne. Elle témoigne de la volonté des États membres, en particulier la France, d’apporter une réponse durable à la piraterie dans cette région.

Je précise que les unités françaises présentes dans cette zone restent sous le contrôle opérationnel et l’assistance logistique de l’amiral commandant la zone maritime de l’océan Indien. En fonction des besoins opérationnels, elles peuvent être amenées à réaliser d’autres actions spécifiques, telles que l’opération de vive force menée pour libérer les otages du voilier *Tanit* en avril dernier, le repêchage des boîtes noires de l’Airbus A 310 de la compagnie Yemenia en juin dernier, ou encore la protection de la flotte de pêche au thon française.

Sur la façade ouest de l’Afrique, la marine participe à l’opération *Corymbe*, destinée à prévenir les crises et à participer à leur règlement dans le golfe de Guinée. La présence française est assurée par un TCD – transport de chalands de débarquement – ou un aviso, prêts à procéder à l’évacuation éventuelle de nos ressortissants. Ces bâtiments réalisent également des actions de coopération civilo-militaire au cours de leurs nombreuses escales dans la région.

Cette année encore, la marine a assuré une présence importante en Méditerranée dans le cadre de missions nationales de sécurité et de sûreté maritime, mais aussi en coopération avec les marines riveraines. Dans le cadre de l’opération *Impartial Behaviour* de soutien à la force des Nations Unies déployée au large du Liban (FINUL), un bâtiment a ainsi maintenu une présence dans la zone jusqu’en mars 2009 tout en participant à l’opération nationale *Baliste*.

Dans l’Atlantique, nous avons déployé de très importants moyens, notamment le Mistral (BPC), une frégate de surveillance, un sous-marin nucléaire d’attaque, un Falcon 50 et un avion Atlantique 2, pour rechercher les corps, les débris et les enregistreurs du vol AF 447 Rio-Paris.

En juillet dernier, nous avons également escorté jusqu’à Djibouti le premier sous-marin malaisien, le *Tunkul Abdul Rahman*, que nous avons ensuite remis aux autorités malaisiennes au début du mois de septembre.

La sauvegarde maritime, qui représente une part non négligeable de l’activité de la marine nationale, constitue un autre aspect important de sa contribution à la sécurité des Français. Depuis le 1er janvier 2009, 582 vies ont déjà été sauvées en mer grâce à des moyens déployés par la marine.

La marine est très engagée dans les Antilles ainsi qu'en Méditerranée occidentale dans la lutte contre le narcotrafic. Les interventions réalisées ont permis de dérouter quatre navires et de saisir près de quatre tonnes de stupéfiants.

En Méditerranée, la marine participe aux missions de l'agence européenne FRONTEX, mise en place pour lutter contre l'immigration clandestine. Elle a notamment pris part aux patrouilles *Poséidon* en mer Egée et *Indalo* en mer d'Alboran, à l'ouest de la Méditerranée. Trente navires transportant des passagers clandestins ont été interceptés et 709 immigrants ont été remis à la police à la frontière grecque.

Nous luttons également contre la pêche illicite : la marine a participé à deux campagnes « Thon rouge », à une campagne « Cabillaud », ainsi qu'à une campagne dans les Terres australes et antarctiques françaises. Dans ce cadre, 867 navires ont été contrôlés et 14 déroutés.

La protection de la mer fait aussi partie de nos missions. Notre action de prévention des pollutions est efficace, car nous avons de moins en moins de cas à traiter. Les bâtiments de la marine ont détecté depuis le début de l'année 14 pollutions accidentelles et un cas de pollution volontaire, qui a conduit au détournement du navire.

Le renforcement de l'action de l'État en mer et la création de la fonction de garde-côtes, annoncés par le Président de la République au Havre, le 16 juillet dernier, représentent pour nous une avancée très significative. Nous travaillons d'arrache-pied pour la concrétiser.

Bien que notre bilan soit relativement positif, la disponibilité fluctuante des moyens aéromaritimes n'a pas été sans conséquences pour l'efficacité de nos opérations et le respect de notre contrat opérationnel. Le vieillissement des parcs d'hélicoptères obère notamment l'aptitude de la marine à projeter des frégates embarquant des avions fiables et à réaliser ses missions de service public. Or, nous ne voulons pas être responsables de la disparition en mer de vies qui auraient pu être sauvées.

Pour remédier à cette situation, nous poursuivons nos efforts en matière de disponibilité des moyens, objet d'un véritable combat. Les résultats sont encourageants, car le taux moyen de disponibilité technique des bâtiments se maintient au dessus de 70 % depuis plus de trois ans. C'est la conséquence de la réorganisation du maintien en condition opérationnelle (MCO) au cours des dernières années : nous avons progressé dans la voie d'une contractualisation associant pluri-annualité, mise en concurrence et responsabilisation des titulaires sur les résultats.

Alors que la première IPER – indisponibilité périodique pour entretien et réparation – du porte-avions *Charles-de-Gaulle* s'était remarquablement déroulée grâce à la mobilisation de l'ensemble des acteurs – équipage, services de soutien de la marine, industriels maîtres d'œuvre et sous-traitants –, le porte-avions a subi une avarie sur un arbre de transmission, qui a provoqué son arrêt de mars à septembre. Après enquête, il est apparu que l'avarie résultait de la conjonction d'un sous-dimensionnement au moment de la conception et d'une erreur de fabrication de la pièce de rechange installée pendant l'IPER.

La détection rapide du problème, grâce au professionnalisme exemplaire de l'équipage et de l'industriel, a permis d'arrêter à temps le bâtiment et d'éviter la catastrophe : cet incident aurait pu causer des avaries considérables et faire des victimes humaines. D'une

certaine façon, nous avons eu de la chance dans notre malheur. Il n'en demeure pas moins que cet incident a beaucoup perturbé la remontée en puissance du groupe aéronaval et la requalification des pilotes, qui a aujourd'hui repris.

Au plan budgétaire, le plan de relance nous a apporté une bouffée d'oxygène appréciable en nous permettant de financer un troisième bâtiment de projection et de commandement (BPC), ainsi qu'un certain nombre d'actions peu visibles, mais présentant un réel intérêt : nous avons pu consacrer 48 millions en autorisations d'engagement et 24 millions en crédits de paiement à la passation de commandes supplémentaires de rechanges.

A cause de l'insuffisance des rechanges, de l'âge moyen du parc et des pertes de compétence technique, le taux de disponibilité de l'aéronautique navale demeure un grave sujet de préoccupation. Nous avons lancé de nombreux chantiers pour remédier à cette situation.

L'arrivée d'un hélicoptère EC 725 de l'armée de l'air dans la base de Lanvéoc est effective depuis février 2009. Du fait du prochain retrait de service des hélicoptères Super-Frelon, nous souhaitons toutefois disposer de deux hélicoptères lourds supplémentaires pour assurer nos missions de sécurité maritime en attendant la livraison des NH 90 en version sécurité maritime. La DGA y travaille. D'autre part, nous nous efforçons d'améliorer l'organisation interne de la maintenance aéronavale en renforçant les synergies entre nos équipes et celles du service industriel de l'aéronautique – le SIAé.

Alors que nous étions très préoccupés l'an dernier par l'augmentation du prix du pétrole, nous avons profité de l'évolution favorable de la conjoncture pour reconstituer nos stocks de combustibles, dans lesquels nous avons beaucoup puisé. L'activité de nos forces est garantie pour cette année et le niveau des stocks devrait être satisfaisant en fin d'année même s'il sera sans doute inférieur au niveau atteint par le passé.

En début d'année, les opérations concernant nos infrastructures ont été perturbées par les conditions de construction du budget, qui faisait largement appel à des ressources extrabudgétaires finalement absentes. Des re-dotations ont permis de débloquer la situation, mais nous avons pris du retard dans la contractualisation d'un certain nombre d'opérations.

En revanche, le renouvellement de la flotte se poursuit conformément aux prévisions. Ont ainsi été commandés un deuxième sous-marin, les trois dernières des onze frégates FREMM prévues – je rappelle que la commande initiale portait sur huit unités avant d'être modifiée –, dont les deux dernières, les FREDAs, viendront en complément des frégates de défense aérienne Horizon dont les essais sont en cours d'achèvement, neuf avions Rafale destinés à la marine et 150 missiles de croisière naval, dont 50 à destination de nos sous-marins. À cela s'ajoutent la commande d'un troisième BPC, financée grâce au plan de relance, et celle de quatre petits engins de débarquement. Tout cela nous permettra de disposer d'un parc cohérent et moderne.

Nous attendons également deux Rafale, ce qui ne fera malheureusement que nous ramener à la case de départ, car nous venons d'en perdre deux. Cinquante torpilles Mu 90 sont également en cours de livraison, et nous allons bientôt conclure les essais du sous-marin nucléaire lanceur d'engins – SNLE – n°4, le *Terrible*. Le dernier tir de maquette du missile M 51 s'étant bien déroulé cette semaine, nos programmes concernant la dissuasion océanique sont parfaitement en phase.

L'année 2009 est marquée par une réorganisation générale du ministère, à laquelle la marine prend sa juste part, notamment avec l'expérimentation conduite dans la base de défense de Brest. Les retours d'expérience sont tout à fait intéressants et pourront utilement être mis à la disposition de l'ensemble de la communauté militaire.

J'en viens au budget pour l'année 2010. Avant de présenter les programmes dont je suis « client », je dois rappeler qu'il est de plus en plus difficile d'identifier les crédits qui nous reviennent précisément, car il n'y a plus de budgets distincts pour l'armée de terre, l'armée de l'air et la marine. Nous travaillons de plus en plus en synergie, ce qui est heureux : l'essentiel est de disposer d'un ensemble d'armées cohérent et fonctionnant bien. Cela étant, nous travaillons à la mise en place d'une comptabilité analytique et nous commençons à avoir une image assez précise de la façon dont nos crédits sont utilisés dans les faits.

J'en viens au programme « Préparation et emploi des forces », qui concerne la quasi-totalité des unités en service de la marine et rassemble 90 % du personnel, dont 15 % est aujourd'hui composé de civils. Afin de participer aux efforts demandés au ministère, nous devons porter nos effectifs à 44 000 personnes en 2015 – 37 000 militaires et 7 000 civils – ce qui représente une réduction de 12 %, soit 850 personnes par an. La manœuvre sera difficile : il faudra trouver de nouveaux modes de fonctionnement, notamment en matière de soutien, pour continuer à assurer nos missions. Nous devons veiller à maintenir l'équilibre de la balance "entrées-sorties" pour conserver les compétences opérationnelles dont la marine a besoin et maintenir la jeunesse de nos équipages, dont la moyenne d'âge est aujourd'hui comprise entre 26 et 28 ans.

Pour cela, il sera nécessaire de fidéliser les compétences, notamment dans les spécialités critiques, et de piloter les départs, lesquels ne doivent pas seulement s'envisager d'un point de vue quantitatif, mais être ciblés. Nous devons aussi assurer un bon niveau de recrutement, principalement dans notre cœur de métier, en veillant à conserver un bon ratio entre les forces et le soutien, et enfin adapter les pyramides des grades pour répondre aux besoins de demain tout en offrant des cursus professionnels diversifiés et valorisants.

Après avoir connu des difficultés de recrutement en 2008, qui avaient occasionné un sous-effectif d'environ 500 personnes, nous avons redressé la barre, et les départs en retraite ont été moins nombreux que prévus à cause de la crise. Si l'on fait la moyenne des deux dernières années, les résultats sont conformes à la trajectoire que nous devons suivre pour atteindre notre objectif de format. À la fin de l'année, nous constaterons un léger sureffectif par rapport à nos objectifs initiaux, mais la réduction des effectifs reste pilotée de façon satisfaisante.

Pour l'année 2010, la baisse des crédits du titre 2 sera de 3,6 %, ce qui correspond à une baisse d'effectifs de 822 postes au titre des mesures d'économies et à un transfert de 1 631 postes résultant de changements de périmètre dans le cadre des restructurations en cours.

Plusieurs mesures de revalorisation salariale et catégorielle sont toutefois prévues au profit du personnel militaire et civil pour un montant de 10 millions d'euros. Il s'agira en particulier de poursuivre la revalorisation des parcours indiciaires du personnel militaire.

Les mesures d'accompagnement social des restructurations, destinées à renforcer les incitations au départ s'élèveront à près de 17 millions d'euros, dont près de 9 millions d'euros supplémentaires au titre des pécules des personnels militaires.

La part relative des dépenses liées aux produits pétroliers continue d'augmenter : en 2010, elle atteindra 28 % des crédits alloués au fonctionnement des forces. Cependant, l'augmentation de la dotation correspondante est limitée en valeur absolue, puisqu'elle passe de 106 à 110 millions d'euros. Au cours actuel, cette dotation permet d'assurer normalement l'activité des forces.

Outre notre contribution à la dissuasion, les grandes lignes de notre activité en 2010 comportent le retour dans le cycle opérationnel du porte-avions *Charles-de-Gaulle*, dont deux déploiements sont programmés, la poursuite de la lutte contre la piraterie au large des côtes somaliennes, ainsi que deux campagnes du groupe école d'application des officiers de marine – la première avec la *Jeanne d'Arc*, la seconde avec le *Tonnerre*, dans un paysage opérationnel. En effet, il est prévu de passer quasi instantanément de la mission « école » à la mission « opérations » si nécessaire.

En matière de MCO, l'enveloppe des autorisations d'engagement – 1 632 millions d'euros – augmente de 20 %, ce qui est considérable. Cette évolution, durement négociée, s'inscrit dans le cadre d'une évolution du partage des risques entre l'État et les industriels. Le développement des engagements contractuels pluriannuels devrait nous permettre d'obtenir des réductions de prix et ainsi de réduire la facture dans les années à venir.

La dotation en crédits de paiement – 1 040 millions d'euros – est, en revanche, beaucoup plus contrainte. D'où la recherche de nouvelles économies, notamment grâce au retrait du service de petits bâtiments ou de bâtiments anciens et à une réduction de nos activités. Cela signifie que nous ne disposons pas de marges de manœuvre pour aller au-delà de ce que prévoient nos contrats opérationnels : quand il faut aller ramasser les débris d'un avion, nous devons nécessairement réduire nos activités dans d'autres domaines. Ces contraintes sont naturellement partagées entre les flottes – navale et aéronavale.

Je vous avais fait part, l'an dernier, de mes craintes concernant l'envolée des prix du MCO pour l'aéronautique navale, du fait de l'arrivée en service de nouveaux aéronefs et de l'augmentation des coûts de rechange. C'est une question sur laquelle nous travaillons avec l'armée de l'air et la SIMMAD – la structure de maintenance du matériel de l'aéronautique de défense. La situation n'est finalement pas aussi grave qu'on pouvait l'imaginer, mais elle reste critique, car il n'est plus possible de régénérer la totalité de notre potentiel. Nous modulons donc notre volume d'heures de vol en fonction des contraintes du MCO.

La dotation pour 2010 ne permettra pas d'améliorer la situation et pourrait même conduire à une baisse de la disponibilité. La taille et l'ancienneté des parcs d'aéronefs rendent, en effet, l'aéronautique navale plus sensible aux aléas budgétaires que d'autres armées. Nous avons des micro-parcs d'avions vieux et nous serons contraints de gérer des reliquats tant que nous ne disposerons pas d'appareils plus récents.

On pourrait certes espérer que les conditions économiques actuelles conduisent à une stabilisation, voire à une baisse des prix, mais notre paysage industriel, marqué par une situation de concurrence insuffisante, ne s'y prêtera pas nécessairement. De concert avec les industriels, notamment DCNS, nous devons veiller à diversifier les clients et les fournisseurs.

Pour cela, nous disposons d'un avantage particulièrement intéressant pour les marines européennes : l'existence, très peu fréquente à l'étranger, de chantiers navals à l'intérieur d'enceintes protégées, à savoir nos bases navales. Cela pourrait inciter un certain nombre de clients étrangers à s'adresser à nous.

Le renouvellement de nos moyens se poursuit dans le cadre du programme 146. Il s'agit principalement de la commande d'un troisième BPC et de la mise en service du *Terrible*. Après quelques difficultés dans la mise au point des systèmes de combat, le programme de frégates de type Horizon avance également à un bon rythme. Ces bateaux, aux qualités exceptionnelles, vont bientôt rejoindre les forces vives de la marine. Nous attendons, par ailleurs, trois Rafale au standard F3 et la livraison des quatre premiers hélicoptères NH 90, dont l'absence nous fera malheureusement défaut pendant les nuits d'hiver qui viennent.

Le programme 212, « Soutien de la politique de défense », disposera de dotations budgétaires un peu mieux équilibrées que l'année dernière pour soutenir les opérations d'infrastructure. Cependant, les montants consacrés à la marine – 170 millions d'euros – ne correspondent qu'à 80 % de nos besoins annuels, sans compter l'effort de rattrapage du retard pris en 2009. La gestion sera donc tendue, et nous devons veiller à utiliser au mieux les marges de manœuvre dont nous disposerons.

La priorité sera donnée à la réfection des installations de l'Île Longue où les travaux devront se poursuivre à un rythme soutenu. Il est notamment prévu de poursuivre la refonte des installations électriques, dont l'achèvement est prévu en 2012, et celle de la station d'eau de mer de réfrigération, absolument nécessaire pour assurer la sécurité et le soutien de nos sous-marins nucléaires. Des travaux d'infrastructure sont également prévus dans les autres ports, notamment pour l'accueil des sous-marins de type Barracuda et des frégates FREMM, qui nécessitera l'adaptation des postes d'amarrage de Brest et de Toulon.

À côté des travaux portant sur les installations, lesquelles représentent l'essentiel des infrastructures de la marine, un effort d'amélioration des conditions de vie est également programmé. Je pense en particulier à la création d'une maison de l'enfance à Brest, dont le but est de permettre aux jeunes mères de famille de concilier plus facilement leurs contraintes familiales et professionnelles.

La gestion pourrait subir, en 2010, des aléas liés à nos opérations de réorganisation, à commencer par celle des structures : un commissariat des armées sera créé le 1^{er} janvier prochain, ce qui aura pour effet de supprimer le commissariat de la marine, même si un service spécifique, nommé « service logistique de la marine », subsistera pour nos besoins propres. À cela s'ajoutera le déploiement du nouveau système d'information financière de l'État – CHORUS –, qui bouleversera complètement nos méthodes de travail. Nous devons faire en sorte que l'impact des à-coups soit aussi limité que possible.

À l'heure où le Président de la République appelle à la reconstruction d'une politique et d'une ambition maritimes pour la France, mais aussi à l'heure où la menace devient plus diffuse, où la mondialisation ne fait qu'accroître l'incertitude stratégique et renforcer l'importance des espaces maritimes, la marine nationale continue d'intervenir et d'assurer une présence vigilante et active sur l'ensemble des mers du globe, au plus loin, comme au plus près. Ses capacités demeurent un formidable levier d'action et de puissance.

La rédaction du Livre bleu, qui doit définir la nouvelle stratégie maritime française, et la réunion d'un comité interministériel de la mer d'ici à la fin de l'année sont autant d'opportunités à saisir. Elles devraient avoir avec un impact considérable sur la politique maritime de notre pays dans les années à venir.

L'application de la nouvelle stratégie de sécurité nationale définie par le Livre blanc et l'adoption de la loi de programmation militaire confortent la marine dans ses missions. Pour nous, marins, il s'agit maintenant de participer avec détermination à cette transformation majeure de l'outil de défense à laquelle nous devons prendre toute notre part.

M. le président Guy Teissier. Il a été question d'un surcoût de 66 % pour les frégates FREMM, ce qui est tout-à-fait considérable. Est-ce un chiffre exact ?

Amiral Pierre-François Forissier. Je ne peux pas répondre précisément à cette question. Nous sommes en train d'analyser ce chiffre qui, je dois l'avouer, me surprend beaucoup. Il faut faire attention aux définitions précises des périmètres considérés : le programme actuel comprend la construction de deux frégates de défense aérienne (FREDA), bâtiment d'un type nouveau qui reste à développer, ce qui augmentera naturellement les coûts. On ne peut pas en déduire une variation du coût unitaire du bateau de série, lequel n'augmentera pas de 66 %. Le coût total du programme s'élève à 7,07 milliards d'euros, ce qui correspond au montant initialement prévu.

D'autre part, tout dépendra du succès du programme à l'export : les conditions industrielles et économiques sur lesquelles le programme a été établi reposaient sur la fabrication de 17 unités ; pour le moment, 12 bateaux ont été commandés, dont un par le Maroc. Il manque encore 5 bâtiments pour que le coût unitaire initialement prévu soit respecté, mais les perspectives actuelles nous laissent bon espoir d'y parvenir.

M. le président Guy Teissier. Je précise que le chiffre provient des déclarations du ministre. Nous passerions d'un coût de 382 à 636 millions d'euros.

Amiral Pierre-François Forissier. Le ministre a fait mention du coût complet du programme, sans détailler ce qu'il comprend. Or, on ne peut pas se contenter de diviser par 11 le coût total. Le développement d'une FREDA n'est pas comparable avec celui d'une frégate multi-mission. Le chiffre de 66 % ne correspond donc pas à la réalité.

Mme Marguerite Lamour, rapporteure. L'évolution des ressources humaines sera délicate à gérer, près de 6 000 emplois devant être supprimés d'ici à 2015. Or, le format actuel de la marine résulte déjà d'un grand effort de rationalisation engagé depuis plusieurs années et vous devez, pour préserver la capacité opérationnelle des forces, renouveler sans cesse de très petits effectifs, dotés de compétences rares et très spécifiques, faisant l'objet d'une forte évacuation vers le secteur civil.

Dans ce contexte, pensez-vous que vous pourrez tenir les objectifs annuels de réduction des emplois militaires qui vous sont fixés ? Ne serait-il pas plus raisonnable de vous laisser fixer le calendrier de déflation des effectifs ?

La LPM renvoie l'essentiel de la modernisation des équipements de la marine, quels que soit le degré d'urgence, à une seconde phase de programmation, comprise entre 2015 et 2020. En outre, le ralentissement du rythme de production des programmes en cours, tels que

les FREMM et les sous-marins nucléaires d'attaque, retardera d'autant les délais de livraison. Cet étalement des dates de livraison ne risque-t-il pas de susciter des ruptures capacitaires temporaires ainsi que des réductions de format préjudiciables aux missions de la marine ?

La LPM renvoie à 2011-2012 la décision de construire un second porte-avions. Nous sommes nombreux ici à considérer que la France ne peut pas faire l'impasse sur ce programme. Reste à savoir de quelle façon nous nous doterons de ce second porte-avions. Mettra-t-on à profit la période actuelle pour reprendre la réflexion sur le mode de propulsion ? Fait-on travailler les industriels sur les solutions techniques les plus économiques et les plus rapides ? Serait-il imaginable de disposer d'un bâtiment pour la prochaine IPER du *Charles-de-Gaulle*, qui devrait finalement avoir lieu en 2016 ou 2017 ?

Le Grenelle de la mer aidant, le démantèlement des bateaux, sujet sur lequel j'ai eu l'occasion de rédiger un rapport d'information en 2007 lors de l'affaire du *Clemenceau*, prend une importance croissante, et c'est heureux. Quels moyens la marine compte-t-elle consacrer à cette activité ? Ne pourrions-nous pas envisager un travail commun avec la filière civile, à l'échelle européenne ?

Amiral Pierre-François Forissier. Nous gérons effectivement des micro-flux de micro-populations extrêmement spécialisés. C'est pourquoi, dans la « manœuvre RH » de la marine, le quantitatif passe après le qualitatif. Mais la question n'est pas de savoir si nous devons annualiser ou globaliser la réduction des effectifs : nous devons de toute façon remplir nos objectifs. Se fixer un objectif annuel permet de savoir où on en est. Nous serons peut-être en avance certaines années et en retard à d'autres moments, mais l'objectif est d'être sur la bonne pente, avec pour horizon l'année 2015.

J'ajoute que nous sommes engagés dans la réduction des équipages embarqués depuis très longtemps : l'équipage d'une frégate anti-sous-marine à vapeur était de 350 personnes, contre 108 pour une frégate FREMM. Grâce à de tels changements, fruits de vingt années d'études, nous devrions parvenir à réduire les équipages en préservant leur qualité. La manœuvre est certes délicate, mais il semble possible de réaliser notre objectif tout en préservant nos forces opérationnelles dans des conditions satisfaisantes.

La marine risque effectivement d'être confrontée à des contraintes de capacités dans les années à venir. Je vous donne un exemple. Le *Rubis*, qui aurait dû être désarmé cette année, va devoir être maintenu en service entre huit et neuf années supplémentaires, ce qui n'est pas négligeable pour un sous-marin nucléaire. Nous essayons d'exploiter toutes les marges de manœuvre possibles, dans les limites du raisonnable, mais l'on ne peut pas exclure des réductions temporaires de capacités dans les dix ou douze prochaines années. De façon transitoire, nous pourrions disposer de cinq SNA au lieu des six dont nous avons absolument besoin, et notre parc de 18 frégates pourrait temporairement se réduire à 16 bâtiments. Il faudra bien que nous gérons cette situation.

Cela étant, ce ne sera pas la première fois que nous subissons des crises de cette nature : le taux de disponibilité était par exemple très mauvais à la fin des années 90. Pour respecter notre contrat, nous devons faire en sorte que le nombre de bateaux disponibles augmente, de même que la capacité de nos équipages, mesurée en jours de mer. Ce qui compte, ce n'est pas le nombre de bateaux en parc, mais celui des bateaux disponibles. La situation ne sera pas facile tous les jours, mais il n'y a pas de raison de renoncer.

Les incidents que nous avons connus cette année démontrent, s'il en était besoin, la nécessité d'un second porte-avions, sujet sur lequel nous ne sommes plus liés aux Britanniques. Nous travaillons avec les industriels pour définir des solutions aussi économiques innovantes et efficaces que possible en raisonnant en coûts complets pendant toute la durée de vie du bateau. Nous verrons si la propulsion nucléaire constitue une solution réalisable dans des conditions économiques satisfaisantes. Lorsque l'heure du choix sera venue, nous présenterons les choix envisageables à coûts / efficacité convenables au Président de la République.

Grâce à la triste affaire du *Clemenceau*, nous avons maintenant acquis une bonne maîtrise de la question de la déconstruction, que nous avons, je dois l'avouer, sous-estimée. Notre objectif est de mettre à la disposition du monde industriel français notre retour d'expérience et de faire mieux la prochaine fois. Il reste que la marine n'a pas vocation à se transformer en déconstructeur de navires. Nous attendons donc que les industriels fassent des propositions. Il serait naturellement souhaitable que la déconstruction coûte le moins cher possible à l'État, voire rien du tout, ce qui n'est pas absurde compte tenu de la valeur des matériaux à bord des bateaux. Comme nous ne sommes plus dans une phase d'appel d'offres, nous avons entamé avec les industriels des discussions qui faciliteront le partage des retours d'expérience et aideront nos partenaires à nous faire des propositions économiquement intéressantes.

Je dois préciser que la déconstruction des sous-marins nucléaires est un cas particulier et complexe, justifiant un traitement spécifique. Pour cela, nous avons du temps devant nous, car les bâtiments peuvent être stockés de façon satisfaisante. Jusqu'à présent, la déconstruction était impossible, car elle aurait donné accès à des informations sensibles, les systèmes d'armes embarqués étant encore en service sur d'autres unités. La mise en œuvre du M 51 nous permet maintenant de réfléchir à un calendrier de déconstruction des sous-marins de la génération précédente.

M. Gilbert Le Bris. D'un certain point de vue, la lutte contre la piraterie fonctionne bien : vos commandos ont fait la preuve de leur efficacité en permettant à quatre thoniers concarnois d'échapper à leurs prédateurs. Il reste que la justice ne suit pas. Dans l'affaire de l'attaque du BCR *Somme*, cinq pirates ont été remis aux autorités du Puntland, ce qui signifie qu'ils ont été remis en liberté. Les onze pirates arrêtés lors des attaques contre les thoniers concarnois ont également été remis en liberté par les autorités des Seychelles et les accords conclus avec le Kenya ne fonctionnent pas. Sans pendre les pirates haut et court, ne pourrait-on pas cesser d'être aussi naïfs ?

Autre question : allons-nous être obligés, un jour, de recruter des ingénieurs atomiciens des pays de l'Est pour travailler dans nos SNLE ?

M. Michel Voisin, président. Je voudrais vous interroger sur la base militaire de Djibouti, dont chacun connaît l'importance stratégique. Des moyens supplémentaires sont-ils prévus pour l'ouverture de l'implantation d'Abu Dhabi, ou bien les moyens actuels devront-ils être partagés entre les deux bases ?

Par ailleurs, quelle sera l'évolution du commandement qui relève aujourd'hui d'Alindien, l'amiral commandant de la zone maritime de l'océan Indien ?

M. Christian Ménard. L'action des commandos marine embarqués sur les bateaux de pêche mérite toutes nos félicitations. J'espère qu'elle servira de leçon.

L'opération *Atalanta* risquant de durer quelques années, serait-il possible d'embarquer sur les vaisseaux de marine marchande des fusiliers marins réservistes ? La loi permet-elle de le faire ?

Djibouti, dont je reviens, risque fort de devenir une poudrière : on compte aujourd'hui 15 000 réfugiés « officiels » et 200 000 clandestins pour une population d'environ 800 000 habitants. Gardons-nous de sous-estimer les risques et de dégarnir cette base.

Amiral Pierre-François Forissier. Je ne voudrais pas sortir de mon domaine de compétence mais je dois dire que vous trouvez bien sévère envers la France : nous sommes les premiers à avoir envoyé des pirates dans nos prisons. D'autre part, nos juristes travaillent d'arrache-pied pour que nous puissions juger nous-mêmes les pirates, et nous avons profité de la présidence française de l'Union européenne pour porter ce sujet au niveau européen. L'opération *Atalanta* repose aujourd'hui sur une base juridique beaucoup plus robuste que l'action menée par le reste de la communauté internationale : au lieu de remettre les pirates en liberté, nous les transférons aux États de la zone avec lesquels nous avons signé des accords. Notre dispositif reste sans doute perfectible, mais je fais partie de ceux qui estiment que le bilan est plutôt positif.

En ce qui concerne les atomiciens, je n'ai pas constaté de difficultés particulières de recrutement et de formation. Notre seule préoccupation concerne leur fidélisation, la filière nucléaire étant en plein développement. Comme nous l'avons fait hier avec les pilotes, nous travaillons avec les industriels pour répartir la ressource humaine dans l'intérêt de tous, à commencer par les ingénieurs eux-mêmes. L'hypothèse que vous envisagez, monsieur Le Bris, n'est pas à l'ordre du jour.

Pour des raisons géographiques et historiques, Djibouti constitue un point d'appui naval incontournable. Il n'a jamais été question d'abandonner cette implantation ou de réduire son importance. Les capacités offertes par Djibouti en matière d'escale en territoire étranger et de soutien logistique et technique présentent un intérêt vital. Pour s'en convaincre, il suffit de voir le nombre de pays présents dans ce port. La géographie est la même pour tous.

La montée en puissance de la base d'Abu Dhabi, initialement navale et aujourd'hui interarmées, s'explique par des raisons totalement différentes, qui relèvent des équilibres géostratégiques propres au golfe arabo-persique et de la défense de nos intérêts dans cette zone, située sur la route du pétrole. Ce besoin, qui a été identifié par le Livre blanc, justifie les efforts qui devraient encore s'accroître. Cela ne se fera pas au détriment de Djibouti mais grâce au prélèvement de capacités aujourd'hui projetées depuis la métropole, alors qu'il serait plus commode de les prépositionner là où le besoin s'en fait sentir.

Jusqu'à-là rattaché au port de Toulon, alors qu'il était en réalité embarqué dans l'océan Indien, Alindien est désormais basé à Abu Dhabi d'un point de vue administratif, ce qui simplifie grandement la situation. Nous allons maintenant devoir trouver un équilibre entre sa présence à la mer et à Abu Dhabi. C'est un réglage de curseur à établir, sachant que les forces navales à la mer se commandent, par définition, à la mer.

Tous les commandos sont des fusiliers marins, mais tous les fusiliers marins ne sont pas des commandos – ces derniers relèvent des forces spéciales et exercent un métier très pointu, qui exige un véritable savoir-faire. Il n'est pas nécessaire, en revanche, d'appartenir aux commandos pour assurer la protection des bâtiments civils. Au demeurant, je ne suis pas certain que nous n'ayons pas déjà fait appel à des réservistes pour assurer cette mission. Cependant, l'actualité a montré que les intéressés peuvent se trouver dans des situations difficiles, nécessitant l'emploi des armes en application de règles d'engagement délicates : il faut donc des personnels dont la formation et l'entraînement soient irréprochables. Compte tenu des risques collatéraux, nous n'avons pas droit à l'erreur. Je vais étudier la question, mais il va de soi que les réservistes éventuellement concernés devront faire des périodes très fréquentes et qu'ils devront présenter de très fortes garanties de professionnalisme, ce qui me semble difficilement compatible avec des périodes limitées à trente jours.

M. Etienne Mourrut. Quelles sont les conditions d'affectation des marins embarqués sur des bateaux de pêche ? Ce type de dispositif peut-il être étendu à d'autres types de bâtiments ?

J'aimerais également connaître le calendrier retenu pour la fermeture de la base aéronavale de Nîmes-Garons. Selon les informations portées à ma connaissance, la tour de contrôle devrait continuer à être gérée par la marine. Qu'en est-il exactement ?

M. Dominique Caillaud. L'embarquement de commandos sur les bâtiments à protéger est-il ponctuel ou systématique ? Dans ce dernier cas, il pourrait y avoir des conséquences sur le format de ces unités.

Après le récent accident impliquant deux Rafale, la flottille embarquée pourra-t-elle être complétée rapidement ou bien faudra-t-il attendre ?

Qu'en est-il des deux Caracal qui pourraient être mis en service sur la base de Lanvéoc ? Comme vous l'avez indiqué en termes pudiques, nous nous heurtons à un vrai problème de disponibilité opérationnelle des moyens de secours en mer.

La programmation des équipements prévoit-elle l'armement des BPC en moyens de défense anti-aérienne ? Il est nécessaire, pour le moment, de déployer des frégates anti-aériennes lorsque ces bâtiments sont envoyés dans des zones sensibles.

M. Nicolas Dhuicq. L'administration américaine a décidé d'abandonner le bouclier anti-missiles continental mais pas le système de combat Aégis, qui équipe notamment les destroyers de classe Arleigh Burke aux États-Unis et les destroyers *Kongo* et *Kirishima* au Japon. Où en est la marine nationale dans sa réflexion sur l'utilisation des frégates Horizon dans le cadre d'une défense avancée du continent et des forces opérationnelles à la mer ?

Amiral Pierre-François Forissier. Nos moyens étant limités, je ne vous cache pas que nous ne pouvons pas embarquer des équipes de fusiliers marins sur tous les bateaux. Nous ne le faisons que ponctuellement et de façon ciblée, pour des bateaux à haute valeur économique, patrimoniale ou humaine. Compte tenu de ce qui s'était passé et des renseignements dont nous disposons, nous avons décidé de protéger les thoniers au large des Seychelles.

Cela étant, nous faisons déjà le maximum : si nous devons protéger d'autres navires, il faudrait choisir lesquels nous ne protégeons plus. Le principe est que les bateaux doivent participer à des convois, mais nous faisons également, dans la stricte limite de nos moyens, du « sur-mesure » pour ceux qui ne peuvent pas participer à ce type de dispositif.

S'agissant de la base de Nîmes-Garons, la marine sera remplacée par des unités de l'armée de terre au sein de la base de défense de Nîmes, de sorte que la population militaire devrait rester à peu près identique sur le site. Nos installations ne seront pas démantelées : elles changeront simplement d'utilisateur. Cette question est distincte de l'avenir de la tour de contrôle, qui relève aujourd'hui de la marine. Si la plateforme aéronautique n'a pas vocation à perdurer, il n'y aura pas lieu que la tour de contrôle reste en service ; nous la fermerons donc progressivement jusqu'à l'arrêt total de l'activité. Dans le cas contraire, je m'engage à passer le relais à l'organisme « reprenneur » dès qu'il sera identifié en prenant le temps qu'il faudra pour assurer la continuité. Mais en tant que telle, la décision de maintenir ou non cette activité ne m'appartient pas.

La perte de deux Rafale contrecarre naturellement la montée en puissance de la deuxième flottille, à laquelle nous travaillons ; elle sera décalée d'autant.

Les appareils affectés à la base de Lanvéoc seront des EC 225 qui ne deviendront des Caracal qu'une fois leur mission de sauvegarde en mer terminée. En effet, nous avons besoin d'hélicoptères rapidement disponibles pour nos missions de sécurité maritime. Une fois que les NH 90 seront là, nous remettons ces appareils à la disposition de l'ensemble de la communauté de défense et ils pourront alors recevoir des équipements complémentaires. La DGA met toute l'énergie qu'on lui connaît à résoudre les difficultés auxquelles nous nous heurtons pour obtenir ces appareils, notamment au plan industriel, mais je ne sais pas quand ils pourront être déployés sur le terrain.

Le modèle des forces résultant du Livre blanc comportait quatre BPC. Comme nous disposions de TCD relativement récents, la livraison de deux BPC avait été remise à plus tard, mais nous ne nous plaignons pas du fait que le plan de relance ait accéléré le calendrier, bien au contraire : il est toujours préférable de disposer d'un parc aussi homogène que possible.

S'agissant de l'armement de ces BPC, la plus grande prudence me semble de mise : on ne peut pas se défendre contre les menaces aériennes sans disposer d'un système de défense complet. C'est pourquoi notre concept de forces navales comporte des bâtiments de protection spécialisés. Je n'imagine pas un seul instant de laisser un BPC sans couverture aérienne quand bien même il serait doté d'armes d'autodéfense. Nous ne pouvons pas courir de risque, surtout quand il y a des milliers de personnes évacuées à bord. Ce fut d'ailleurs la mauvaise surprise rencontrée lors de l'opération *Baliste* au large du Liban : les premiers renseignements dont nous disposions écartaient tout risque de tir de missile, si bien que le BPC était parti sans accompagnement ; quand nous avons appris que le Hezbollah disposait en réalité de missiles antinavires qu'il pouvait tirer depuis la terre, nous avons dû déployer très rapidement une frégate anti-aérienne. Le BPC est un bateau rustique et peu cher, qui correspond parfaitement à nos besoins. Comme il ne peut pas rester sans défense, nous sommes en train de l'équiper de moyens légers d'autodéfense, mais il n'est pas question d'aller au-delà, sans quoi nous en ferions un bateau ne correspondant plus à notre concept initial.

En revanche, grâce aux capacités extraordinaires des frégates Horizon, nous disposerons d'une véritable capacité de défense anti-aérienne de théâtre. Le système d'armes embarqué ne sera pas pour le moment utilisable contre des missiles balistiques, mais ses performances pourraient lui permettre d'atteindre ultérieurement cet objectif s'il était fixé par l'autorité politique, comme ce fut le cas aux États-Unis. Ce serait alors une simple question de coûts et de délais.

M. Damien Meslot. Quels sont les effectifs engagés dans l'opération *Atalanta* ? Quel en est coût ? Qu'est-il prévu pour le démantèlement et le remplacement de la *Jeanne d'Arc* ?

M. Philippe Folliot. Compte tenu des difficultés cumulées – un âge moyen des bâtiments de 21 ans, un maintien en condition opérationnelle de plus en plus difficile, des retards de livraison, un déficit à court terme en patrouilleurs et en avions de surveillance maritime –, la marine nationale aura-t-elle les moyens d'assurer dans de bonnes conditions ses différentes missions, notamment la protection de nos zones économiques exclusives – ZEE –, qui ne couvrent pas moins de 11 millions de kilomètres carrés ?

Amiral Pierre-François Forissier. La notion d'opérations extérieures revêt un sens particulier dans le cas d'activités navales. Quand on déploie des forces terrestres en Afghanistan, il y a des personnels, aisément identifiables, qui sont directement engagés sur le théâtre d'opération ou en soutien. Un bateau de la marine est, au contraire, en mission dès qu'il s'éloigne du port et il peut réaliser plusieurs missions différentes par jour. D'autre part, le jour de mer coûte aussi cher que l'on soit au large de Toulon ou dans le cadre d'*Atalanta*. Dans le cadre d'une opération militaire, la seule différence est la consommation de munitions.

Il est donc très délicat d'évaluer précisément le coût de l'opération *Atalanta* pour la marine. Ce que nous connaissons, ce sont nos coûts fixes. En réalité, la question ne porte pas sur ce que nous dépensons, mais à quoi nous le dépensons. En l'occurrence, bien que la participation à *Atalanta* soit variable dans le temps et dans l'espace, nous y consacrons en moyenne deux frégates et un avion.

Pour exister en tant que puissance maritime, il faut être en mer à certains endroits pendant un nombre suffisant de jours. Une marine restant à quai en attendant d'être déployée en cas de besoin n'est pas compatible avec la réalité de l'univers maritime. Si nos bâtiments ne participaient pas à *Atalanta*, ils ne resteraient donc pas à quai, mais seraient ailleurs en mer pour affirmer notre présence. Le fait de chasser ou non le pirate est secondaire de ce point de vue.

Nos ZEE ont l'inconvénient d'être grandes, éloignées et désertiques. Il n'est donc pas raisonnable d'envisager d'y être présents en permanence. Il faut avant tout être efficace. Si vous luttez contre les éléments pendant des semaines dans les « 40^e Rugissants », vous êtes à la mer, mais vous n'y faites rien. Mieux vaudrait rester à quai pour économiser le pétrole et vos capacités. Notre présence dans les départements et collectivités d'outre-mer me semble, en revanche, indispensable. Contrairement aux Britanniques, qui n'ont plus de territoires d'outre-mer, nous ne pouvons pas envisager nos missions au départ de la métropole. Il faut que nous soyons capables de nous déployer en fonction de la demande, qui est difficilement anticipable. C'est pourquoi nous avons besoin d'au moins un moyen naval dans chaque

collectivité d'outre-mer. C'est le cas aujourd'hui, et cela le demeurera, même si des réductions temporaires de capacité pourront se produire.

Notre vieille *Jeanne d'Arc* a parfaitement rempli ses missions, mais elle a fait son temps. Il faut bien en prendre acte. Nous n'avons plus les moyens d'affecter un bâtiment de combat à la fonction « école ». A l'heure actuelle, un porte-hélicoptères d'assaut tel que la *Jeanne d'Arc* doit être intégré dans les forces opérationnelles. Cela étant, les marins ne se forment pas en chambre : ils ont besoin de recevoir une instruction en opérations, c'est-à-dire loin, longtemps et en équipage. Comme nous avons un parc de grands bâtiments faits pour embarquer d'autres personnes que leur seul équipage, nous allons les utiliser à des fins de formation en opération. Nos élèves y côtoieront des personnels de l'armée de terre, ce qui leur sera utile dans une perspective interarmées et ils utiliseront un matériel moderne dont ils seront appelés à se servir plus tard.

C'est pourquoi je m'oppose formellement à ce que le nom de *Jeanne d'Arc* soit donné à un nouveau bâtiment : il finirait par être dédié uniquement à la fonction « école ». La mission remplie par la *Jeanne d'Arc* perdurera en revanche : les missions de formation réalisées par le *Tonnerre*, puis par d'autres bateaux, continueront à s'appeler « campagnes de formation Jeanne d'Arc ».

La séance est levée à treize heures quinze.

Membres présents ou excusés

Présents. - M. Patrick Beaudouin, M. Jean-Claude Beaulieu, M. Jean-Louis Bernard, M. Daniel Boisserie, Mme Françoise Briand, M. Dominique Caillaud, M. Patrice Calmégane, M. Jean-Jacques Candelier, M. Laurent Cathala, M. Bernard Cazeneuve, M. Guy Chambefort, M. François Cornut-Gentille, M. Henri Cuq, M. Bernard Deflesselles, M. Jacques Desallangre, M. Nicolas Dhuicq, M. Julien Dray, M. Jean-Pierre Dupont, M. Nicolas Dupont-Aignan, M. Philippe Folliot, M. Pierre Forgues, M. Franck Gilard, M. Michel Grall, M. Christophe Guilloteau, M. Francis Hillmeyer, Mme Françoise Hostalier, M. Marc Joulaud, Mme Marguerite Lamour, M. François Lamy, M. Gilbert Le Bris, M. Michel Lezeau, M. Alain Marty, M. Christian Ménard, M. Damien Meslot, M. Georges Mothron, M. Étienne Mourrut, M. Philippe Nauche, Mme Françoise Olivier-Coupeau, M. Jean-Claude Perez, M. Daniel Poulou, M. René Rouquet, M. Alain Rousset, M. Michel Sainte-Marie, M. Guy Teissier, M. Yves Vandewalle, M. Jean-Claude Viollet, M. Philippe Vitel, M. Michel Voisin, M. André Wojciechowski

Excusés. - Mme Patricia Adam, M. Gérard Charasse, M. Laurent Fabius, M. Pierre Frogier, Mme Marylise Lebranchu, Mme Martine Lignières-Cassou, M. Bruno Sandras, M. Jean-Pierre Soisson

Assistait également à la réunion. - M. Guillaume Garot