

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X I V ^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 Bernard Rogel, chef d’état-major de la
marine..... 2

Mercredi
18 juillet 2012
Séance de 9 heures

Compte rendu n° 6

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2011-2012

Présidence
de Mme Patricia Adam,
présidente



La séance est ouverte à neuf heures.

Mme la présidente Patricia Adam. Nous accueillons ce matin l'amiral Bernard Rogel, chef d'état-major de la marine, qui était déjà venu plusieurs fois devant notre Commission, mais qui se présente devant elle pour la première fois de la nouvelle législature.

Amiral, nous souhaiterions que vous nous présentiez votre métier et celui des personnels que vous encadrez.

Vous nous parlerez aussi des défis à venir dans la perspective de la révision du Livre blanc et de la loi de programmation militaire (LPM), qu'il s'agisse de notre stratégie, de nos capacités ou des moyens qu'il convient prioritairement de développer.

Vous aurez enfin l'occasion de faire le point sur les opérations *Harmattan*, *Atalanta* et *Enduring Freedom*, qui vous ont beaucoup sollicité ces derniers temps, ainsi que sur l'action de l'État en mer, qui est souvent ignorée.

M. l'amiral Bernard Rogel, chef d'état-major de la marine. Nous avons en effet toujours besoin d'expliquer ce que fait la marine nationale pour que l'on comprenne bien son utilité. Comme disait Éric Tabarly : « *la mer est ce que les Français ont dans le dos quand ils regardent la plage* » !

Notre marine repose principalement sur : le porte-avions *Charles de Gaulle* ; 3 bâtiments de projection et de commandement (BPC) de la classe *Mistral* – véritables « couteaux suisses » de la marine, offrant une large palette d'options –, complétés par un bâtiment de transport de chalands de débarquement (TCD), le *Siroco* ; 18 frégates dites de premier rang – même si 5 d'entre elles sont des frégates furtives légères –, conformément au Livre blanc ; 6 frégates de surveillance pour les actions de souveraineté et l'action de l'État en mer, construites selon des normes civiles et prépositionnées dans les départements et collectivités d'outre-mer (DOM-COM) ; une vingtaine de patrouilleurs servant pour la mission de souveraineté en métropole et dans les DOM/COM. S'agissant des sous-marins, nous disposons de 4 sous-marins nucléaires lanceurs d'engins (SNLE) et de 6 sous-marins nucléaires d'attaque (SNA). Notre aéronautique navale comprend enfin l'aviation de chasse embarquée – destinée à intervenir à partir du porte-avions *Charles de Gaulle* – l'aviation de patrouille maritime, qui est polyvalente et importante pour notre stratégie militaire, et les hélicoptères.

Il faut aussi mentionner les 37 700 civils et militaires qui servent au sein de la marine et en sont à la fois le cœur, l'ossature et le cerveau. Parmi eux, 21 800 sont affectés dans les forces opérationnelles, soit les deux tiers, et 64 % servent sous contrat. Le taux de féminisation est de 13,5 %, ce qui est conforme à ce que nous souhaitons, sachant que celui des unités de la flotte est de 9 %, ce qui reflète le souhait des femmes de s'occuper de leur famille.

Notre marine est crédible sur le plan international : elle est, comme la Royal Navy, l'une des rares marines de premier rang en Europe. J'observe cependant que celle-ci n'a plus l'ensemble des capacités que nous avons, la Grande Bretagne ayant repoussé la construction de son porte-avions à 2020, n'ayant pas des BPC comme les nôtres et plus d'aviation de patrouille maritime. Nous sommes donc la dernière marine possédant l'ensemble des

capacités et donc, en quelque sorte, capable de représenter la puissance navale de l'Europe. Il faut en avoir conscience.

Nos missions reposent sur un trépied équilibré : les opérations extérieures (OPEX), les opérations permanentes et l'action de l'État en mer.

Au cours de ces dernières années, la fréquence d'engagement de la marine dans les OPEX n'a fait que croître. Les plus significatives ont été l'évacuation de 14 000 Français et Européens du Liban en 2006 – qui a été une opération compliquée, la zone étant particulièrement instable et dangereuse –, l'appui de nos troupes en Afghanistan à partir du porte-avions *Charles de Gaulle* ou les opérations de contre-terrorisme dans le Sahel pendant lesquelles nos avions de patrouille maritime ont été extrêmement sollicités.

Il faut citer aussi l'opération de contre-piraterie *Atalanta*, qui est une des rares missions européennes que nous ayons réussi à mettre en place. Ses résultats sont probants : les actes de piraterie réussis tendent à diminuer. De longue haleine, elle s'exerce dans tout l'océan Indien – de l'Inde aux côtes somaliennes et du golfe arabo-persique à la Réunion –, soit une superficie équivalant à quatre à cinq fois la France où sont présents, en permanence, seulement six ou sept bâtiments, ce qui constitue un format minimal au regard de l'étendue de la zone. Nous déployons aussi une vingtaine d'équipes de protection embarquée de fusiliers marins à bord de bâtiments battant pavillon français, notamment les thoniers de la société Orthongel, des câbliers, des navires de recherche sismique ou ceux transportant le matériel militaire vers l'Afghanistan.

L'opération *Harmattan*, qui visait à protéger les populations libyennes, a permis, dans un conflit de moyenne intensité, de mettre en œuvre, en coopération avec d'autres nations, et aux côtés des autres armées, l'ensemble des composantes de la marine – le porte-avions mais aussi le BPC, armé par des hélicoptères de l'armée de terre. Elle a été riche d'enseignements en particulier parce que toutes les forces sont passées par la mer, y compris les forces aériennes. Une des caractéristiques des crises modernes est en effet que, dans un contexte qui n'est ni la guerre, ni tout à fait la paix, la mer est souvent la seule voie d'accès possible.

Par exemple, l'opération *Licorne* – de protection de nos ressortissants en Côte d'Ivoire et de soutien à l'Organisation des Nations unies – a pu être menée à son terme grâce à un BPC déployé au large d'Abidjan qui, pendant six mois, a renforcé et soutenu la force terrestre, ce qui a permis de contrôler le niveau de la crise.

Parmi les opérations permanentes qui découlent des fonctions stratégiques du Livre blanc, figure au premier rang la dissuasion. Le Président de la République a rappelé il y a quelques jours sur le *Terrible* qu'elle était au cœur de notre stratégie de défense. Elle repose, pour la marine, sur la force océanique stratégique (FOST) et la force aéronavale nucléaire embarquée sur le porte-avions (FANU).

Notre mission est d'avoir au moins un sous-marin déployé en permanence, ce qui suppose la mobilisation de frégates et d'avions de patrouille maritime pour assurer la sûreté des approches pour le départ des sous-marins, ainsi que des moyens sur l'ensemble de nos zones d'intérêt, pour leur donner les renseignements dont ils ont besoin.

Deuxième opération permanente : la connaissance et l'anticipation, au travers précisément du renseignement, préalable indispensable à toute OPEX. Nous déployons à cet effet des bâtiments dans les zones de crise. Lorsque nous préparons une opération nous amenant à nous rapprocher des côtes, nous essayons d'avoir fait l'inventaire complet de ce qu'on y trouve en termes de systèmes d'armes, de radars ou de minages, et de procéder à une évaluation des capacités militaires d'un adversaire potentiel, ce qui nécessite de nombreuses patrouilles et missions de reconnaissance.

Enfin, l'action de l'État en mer, qui n'est en effet pas très connue, mobilise pas moins du quart de nos moyens en permanence dans le cadre de missions de sauvegarde de nos concitoyens ou de sécurité, comme celles contre le narcotrafic. Elle est gérée au sein de la « fonction garde-côtes » – sous l'autorité du secrétaire général de la mer, donc du Premier ministre –, à laquelle nous apportons nos compétences par le biais des préfets maritimes et nos moyens par celui de nos bâtiments.

Ainsi, en 2011, nos unités ont dérouté 7 navires impliqués dans le narcotrafic et saisi plus de dix tonnes de cocaïne, intercepté près de 2 000 migrants à bord de 80 embarcations – essentiellement outre-mer – et préservé 270 vies humaines au cours d'opérations de sauvetage. Elles ont également contrôlé près de 5 000 navires de pêche et dressé 1 500 procès-verbaux (PV) de pêche illégale, détecté 22 pollutions en haute mer et dressé 19 PV – qui ont permis d'entamer des poursuites judiciaires contre les pollueurs – et remorqué d'urgence neuf navires en difficulté.

Tous les ans, la marine neutralise aussi 2 500 engins explosifs sur les côtes de France. On estime qu'on a aujourd'hui déminé environ 10 % des mines ou des bombes de la Seconde Guerre mondiale contenues dans les mers. Il y a quinze jours, un de nos chasseurs de mines a trouvé six engins dans le chenal d'accès au port de Calais, ces mines étant parfois enfouies et ressortant au gré des marées.

Au cours des deux derniers mois, nous avons eu chaque jour à la mer plus de 52 bâtiments et 6 500 marins.

Compte tenu des missions qui nous sont données, je considère aujourd'hui que le format de la marine est juste suffisant. Celle-ci dispose de l'ensemble des capacités. Elle peut intervenir pour des opérations allant de la basse à la haute intensité et touchant à la défense comme à la sécurité.

Mais elle intervient dans un contexte où, à l'avenir, les enjeux maritimes ne vont cesser de croître. D'abord, nous assistons à une « maritimisation » du monde : les trafics maritimes se développent – le Pas-de-Calais voit passer 80 000 bateaux par an, loin devant les 25 000 du Golfe arabo-persique – et plus de 70 % de ce que l'on construit, achète ou exporte passe par la mer. C'est la raison pour laquelle l'embargo maritime est l'un des premiers moyens de pression utilisés : on l'a encore vu récemment lors de la crise libyenne.

Ensuite, la mer devient un espace de richesse et de prospérité industrielles de plus en plus important. L'action conjuguée de la raréfaction des ressources minérales à terre et des progrès technologiques tend à accroître le nombre d'industries pétrolières et gazières, tout comme, dans un futur proche, l'extraction de ressources, telles que les terres rares en mer. Le fait de disposer de la deuxième zone économique exclusive (ZEE) au monde – près de 11 millions de kilomètres carrés, juste derrière les États-Unis – nous place dans une situation

particulière : on voit les difficultés que cela soulève en Guyane en termes de protection et sauvegarde. De même, l'installation de champs éoliens ou hydroliens pourrait poser des problèmes de sauvegarde et de sécurité.

En outre, l'augmentation des flux maritimes s'est traduite par le gigantisme des bateaux, comme en témoigne l'affaire du *Costa Concordia*. En termes de secours en mer, d'assistance ou de remorquage, cela nous pose des problèmes nouveaux.

L'immigration illégale constitue aussi un enjeu important et appelle de notre part davantage de vigilance. Il est en effet souvent plus facile d'arriver dans un pays par la mer que par la terre.

Autres enjeux : le narcotrafic et la piraterie – dans l'océan Indien, mais aussi, aujourd'hui, dans le Golfe de Guinée. Alors que celle-ci se limitait jusqu'ici à l'attaque de plateformes ou de leurs bâtiments de soutien, elle s'étend vers le large – même s'il n'existe pas, comme en Somalie, d'État failli à terre permettant aux pirates de se replier.

Dans ces domaines, nous assistons également à une augmentation du niveau de violence, nos adversaires étant de mieux en mieux équipés – les trafiquants de drogue utilisent des bâtiments allant très vite (« go fast »), voire des avions ou des sous-marins comme dans les Caraïbes : la plupart du temps, les opérations de lutte contre la drogue nous obligent à déployer une frégate, un avion de patrouille maritime, un hélicoptère ou des commandos marine, soit de plus en plus de moyens. Toutes ces actions de basse intensité sont menées dans des conditions de sécurité de plus en plus difficiles : l'interception, il y a quelques mois, d'une tapouille brésilienne prise dans une action de pêche illégale en Guyane s'est ainsi terminée par des coups de feu, les contrevenants faisant de plus en plus usage de leurs armes.

Ces nouveaux enjeux sont déterminants pour notre marine dont le format devra être maintenu, au moins au niveau actuel.

Les premières missions à venir seront celles de souveraineté, pour protéger les richesses de notre ZEE, dont 90 % se trouvent dans les DOM-COM – pétrole, gaz, terres rares, sachant que nous avons, semble-t-il, des gisements importants en Polynésie française et autour de Wallis et Futuna.

Par ailleurs, nous assistons aujourd'hui à un écrasement des temps médiatique, politique et militaire : la plupart des opérations militaires se déclenchent très vite, nécessitant la projection rapide d'un dispositif qui fait ensuite l'objet d'une planification plus élaborée. Cela impose de notre part d'avoir, dans les zones de crise ou d'intérêt stratégique, des bâtiments prépositionnés. Nous assurons ainsi des permanences dans l'Est méditerranéen, dans l'Océan Indien ou dans le Golfe de Guinée. La marine n'est pas supersonique : pour déployer un bâtiment de Toulon au détroit d'Ormuz, il faut une quinzaine de jours !

En outre, lorsqu'un bâtiment appareille de Toulon pour faire une campagne de surveillance de la pêche au thon rouge en Méditerranée, il peut, quelques jours après, devoir se déployer au large des côtes proche-orientales pour se préparer à une éventuelle opération d'évacuation de ressortissants, être appelé le surlendemain à participer à une action contre la piraterie dans l'océan Indien pour, quatre jours plus tard, se tenir prêt à escorter des convois marchands transitant par le détroit d'Ormuz. Cela exige de disposer de bâtiments polyvalents. D'où l'intérêt des frégates multimissions (FREMM) que nous sommes en train de développer

et des BPC. Le *Mistral* et le *Tonnerre* qui étaient au large de la Côte d'Ivoire pour soutenir les troupes à terre au cours de l'opération *Licorne* ont déployé des hélicoptères d'attaque trois mois plus tard au large de la Libye, après avoir aidé les Haïtiens après les tremblements de terre sur leur île ! Ils peuvent donc servir à de nombreux emplois, comme navire-hôpital, navire support ou navire d'attaque.

Sans cette polyvalence, nous serions obligés d'avoir une force plus grande, avec plusieurs flottes distinctes, consacrées respectivement au soutien logistique, à l'intervention humanitaire ou au combat, ce qui nous coûterait beaucoup plus cher.

Une autre de nos préoccupations est aussi la lutte contre les menaces asymétriques, qui sont de deux types : les mines et les sous-marins. Aujourd'hui, 43 États utilisent des sous-marins, contre 10 au moment de la Guerre Froide. Nous devons donc garder nos capacités dans ces deux domaines pour lesquels nous disposons d'une compétence reconnue.

Nous devons la crédibilité de notre marine à la fois à la qualité de nos équipements et aux femmes et aux hommes qui la servent : enthousiastes et dynamiques, ceux-ci opèrent dans plus de 50 métiers, donnant lieu à plus d'un millier de certificats. Mais, après la réduction de 6 000 personnes décidée lors de la récente révision générale des politiques publiques (RGPP), nous sommes confrontés à la gestion de ces micro-populations qui nous oblige à faire du micro-management. Je salue à cet égard le fait que notre directeur des ressources humaines (DRH) a été élu DRH de l'année par ses pairs civils ! Cette contrainte va encore s'accroître avec l'arrivée des bâtiments modernes : les équipages des FREMM comporteront 95 personnes, contre 330 pour les frégates des années 1970, ce qui exigera une grande spécialisation.

Cela imposera aussi de prolonger la réflexion sur les conditions d'entretien de ces bateaux, la part dédiée à l'équipage ne pouvant être la même avec des équipes plus réduites.

Si l'on nous demandait des réductions d'effectifs supplémentaires, la situation pourrait devenir grave car je ne sais pas si nous arriverions encore à gérer l'ensemble de ces micro-populations.

Autre préoccupation de gestion : le maintien en condition opérationnelle (MCO) des bâtiments et des aéronefs. Après plusieurs encoches budgétaires – qui se sont élevées à 43 millions d'euros en 2012 –, nous nous trouvons dans une situation très compliquée, qui nous oblige parfois à réduire le taux d'activité de nos bâtiments.

Ce problème est aggravé par le fait que, pour des raisons de construction budgétaire et de LPM, nous sommes entrés dans une phase de réduction temporaire de capacité (RTC), autrement dit de non-remplacement à temps des bâtiments vieillissants – les programmes étant décalés pour faire des économies budgétaires –, notamment des frégates et des patrouilleurs outre-mer. L'âge moyen de la flotte est de 24 ans. Son renouvellement, qui est prévu par le Livre blanc, va devenir un enjeu important dans la situation budgétaire actuelle. Plus on décalera les programmes, plus on aura des RTC et plus nos missions comporteront des lacunes.

M. Gilbert Le Bris. Nous avons en effet une marine capable d'intervenir en haute et en basse intensité : vous avez rappelé qu'elle était crédible sur le plan international et que son format était « juste suffisant », mais l'adverbe « juste » nous inquiète un peu...

Le rapport thématique que la Cour des comptes a consacré au bilan à mi-parcours de la LPM a souligné que le dimensionnement de la flotte ne permettait pas à la marine de respecter en permanence son contrat opérationnel conventionnel.

Celui-ci prévoit notamment le déploiement du groupe aéronaval, avec son groupe aérien complet, les frégates d'escorte, les sous-marins nucléaires d'attaque (SNA) et une capacité de réaction autonome pour engager des opérations d'évacuation de ressortissants.

Les indicateurs de performance montrent qu'en 2010 et 2011, ces objectifs n'ont pu être atteints. Cela s'explique par l'absence d'un second porte-avions – à cet égard, les Russes, du fait de la location très chère de leurs bases à terre, veulent en accroître le nombre pour les porter rapidement à cinq –, mais aussi par un décalage des livraisons de FREMM ainsi que par la faible disponibilité des SNA.

Comment expliquer cette faible disponibilité ? La marine rencontre-t-elle des difficultés avec l'industriel sur place, à Toulon ?

Dans la phase de réflexion qui s'ouvre sur le Livre blanc et la LPM, pourrions-nous, sans effort budgétaire significatif, conserver notre marine, qui a une vocation internationale et joue un rôle important pour nos forces de souveraineté ?

M. Philippe Folliot. Compte tenu de la RTC que vous évoquiez, avons-nous les moyens d'assumer la mission de protection de nos ressources outre-mer ?

Que pensez-vous du programme *Extraplac*, visant à étendre notre ZEE en bordure du plateau continental, sachant que des procédures ont déjà été engagées pour l'accroître d'environ 500 000 kilomètres carrés, soit une superficie très supérieure aux 375 000 kilomètres carrés de la métropole, Corse comprise ?

M. l'amiral Bernard Rogel. Monsieur Le Bris, la « juste suffisance » veut dire que nous ne pouvons pas réaliser toutes les missions du contrat opérationnel de la marine en même temps. Lors de l'opération *Harmattan*, qui a mobilisé toutes les composantes de celle-ci, soit 27 bâtiments de combat déployés pendant six mois, nous avons dû faire des arbitrages et abandonner provisoirement certaines missions, notamment contre le narcotrafic ou l'immigration illégale – dans le cadre de l'opération européenne Frontex –, ou des missions de sûreté au profit de la FOST.

Si cette situation n'est pas satisfaisante, j'estime qu'elle constitue un moindre mal et qu'elle reste gérable. Mais des baisses de crédits sur le MCO ou des RTC nous créent de grandes difficultés pour remplir, au mieux, la majorité des missions auxquelles on nous demande de répondre. De plus, par rapport à la norme fixée par le Livre blanc, on me retire chaque année 10 % de mon activité en raison des contraintes budgétaires.

La faible disponibilité des SNA à Toulon n'est pas liée à la qualité de l'industriel. À Brest, les sous-marins sont entretenus dans le cadre de la dissuasion, alors qu'à Toulon, les bâtiments le sont dans le cadre de l'entretien général de la flotte. Or on a tendance à préserver prioritairement les budgets destinés à la dissuasion. De plus, ces sous-marins d'attaque commencent à être vieillissants et nécessitent un entretien plus soutenu.

Le taux de disponibilité est de l'ordre de 55 %, ce qui n'est pas suffisant. Mais, la semaine dernière encore, nous avons trois SNA à la mer !

Aujourd'hui, je considère que j'ai les moyens me permettant de remplir les missions prévues par le Livre blanc, mais là encore, se pose le problème du renouvellement de la flotte. Les frégates ASM (de lutte anti sous-marine) ayant 28 ans de moyenne d'âge, alors qu'il leur est difficile de dépasser 30 ans ! Pour l'action de l'État en mer, il me reste par exemple 28 hélicoptères *Alouette III*, qui ont encore récemment assuré le sauvetage de l'équipage d'un chalutier en difficulté, mais ils ont 50 ans... À cet égard, la situation budgétaire contrainte qui s'annonce me préoccupe.

La Commission du Livre blanc devra établir la priorité budgétaire que l'on donne à ce renouvellement, compte tenu des enjeux maritimes de notre pays.

Monsieur Folliot, le programme *Extraplac*, qui est géré par le secrétariat général à la mer, a pour but d'accroître, dans le cadre de la convention de Montego Bay, notre ZEE – ce qui est important. 74 pays ont déjà demandé pareille extension, afin d'accéder davantage aux richesses du plateau continental. Or nous allons devenir une nation pétrolière en mer grâce à la Guyane d'ici un à deux ans. Si nous ne surveillons pas notre ZEE et ne montrons pas notre pavillon, nous serons pillés !

Cela a d'ailleurs déjà été le cas dans le passé en matière de pêche : nous déployons un patrouilleur aux îles Kerguelen ainsi qu'un système satellitaire pour protéger la légine, poisson très cher et apprécié des Américains et des Asiatiques, que l'on trouve uniquement autour des Terres australes. Nous surveillons aussi le thon rouge et d'autres espèces halieutiques dans nos zones. Or je ne vois pas ces missions se réduire, bien au contraire !

Les différends autour de la mer de Chine entre ce pays, les Philippines et le Vietnam sont révélateurs : dès qu'on trouve un îlot rocheux comportant un certain potentiel en termes de ressources pétrolières, gazières ou minérales, il est susceptible de donner lieu à des tensions. Celles-ci seront d'autant plus grandes que les ressources sur terre se seront raréfiées.

Nous observons d'ailleurs une contestation de notre souveraineté sur certains de nos îlots outre-mer tels que Clipperton, les îles Éparses ou Matthew et Hunter.

Nous avons les moyens aujourd'hui pour assumer ces missions de protection, mais se pose à nouveau la question du renouvellement de la flotte. Le Livre blanc précédent n'a pas assez pris en compte ce problème de mission de souveraineté, notamment dans les DOM-COM. J'espère que ce point pourra être corrigé.

Les patrouilleurs P 400 ou des bâtiments de transport légers – les *Batral* –, qui ont servi notamment pour l'opération humanitaire en Haïti, sont en effet à bout de souffle. Des RTC ont été prévues, mais nous avons expliqué qu'il n'était pas convenable de laisser ce pan s'écrouler, les remplaçants n'étant programmés que pour 2017-2020, ce qui supposait de tenir sept ou huit ans. Un programme interministériel de bâtiments multi-missions a donc été lancé l'année dernière : il concerne de gros bâtiments de soutien de type civil qui seront armés par la marine nationale. J'espère que les contraintes budgétaires actuelles permettront de le conserver.

Nous avons également décidé, dans le cadre de ce programme, d'acquérir deux patrouilleurs pour la Guyane d'ici 2016 – compte tenu des problèmes rencontrés sur place pour la pêche et le pétrole – en attendant le programme *BATSIMAR* – Bâtiment de surveillance et d'intervention maritime –, qui est un important programme générique de patrouilleurs ayant vocation à remplacer les *P 400* et les *Batral*.

Ces missions de souveraineté sont importantes outre-mer, mais aussi en métropole, pour la sauvegarde et la sécurité, comme le montre l'installation de parcs éoliens près de nos côtes.

M. Jacques Lamblin. Les territoires les plus éloignés de la métropole, comme la Polynésie, semblent plus exposés au pillage ou à l'agression de ceux qui veulent tirer profit de leurs ressources : la RTC pèse-t-elle plus lourd pour la protection de ces territoires que pour celle des autres ?

Il y a quelques jours, un Rafale a été perdu en mer à la suite d'un accident. Comment celui-ci s'est-il produit ? Cet avion sera-t-il remplacé ? Qu'en est-il des avions prévus sur notre porte-avions ?

M. Philippe Vitel. Monsieur Le Bris, je serais heureux de vous accompagner à Toulon sur le site de MCO des SNA : aujourd'hui, les opérateurs et les sous-traitants sont tous de grande qualité ! Mais la réduction des crédits de MCO tend à étaler les révisions des bâtiments sur place.

Amiral, avec six frégates de surveillance et vingt patrouilleurs pour toute l'action de l'État en mer, à raison d'une disponibilité de 66 %, cela signifie que nous disposons de 18 bateaux pour 11 millions de kilomètres carrés de ZEE et que chacun d'eux doit surveiller l'équivalent de la superficie de la France métropolitaine ! Si le contrôle autour de l'hexagone se fait assez bien, il est beaucoup plus problématique dans les DOM-COM.

Vous avez évoqué le rôle de « couteaux suisses » des BPC pour la projection et la dissuasion. Or DCNS a construit sur ses fonds propres un bateau se voulant être le « couteau suisse » de l'action de l'État en mer – *L'Adroit* –, prototype confié à la marine pour expertise. J'ai lu que vous avez même essayé d'y installer des drones de surveillance. Quelle évaluation faites-vous de cet équipement ? Pourra-t-il apporter toutes les capacités dont vous avez besoin ?

M. l'amiral Bernard Rogel. Les RTC ont touché les *P 400* et les bâtiments de transport légers, ce qui rend difficile la situation outre-mer où ils sont déployés.

Nous avons eu jusqu'ici deux accidents de Rafale lors d'opérations dans la marine. Le premier a été analysé et des mesures correctives ont été prises. Le dernier s'est produit au cours d'un entraînement de combat. Ces accidents sont regrettables. Nous faisons bien sûr tout pour les éviter et pour en tirer, à chaque fois, toutes les conséquences. Outre l'enquête judiciaire, le bureau enquêtes accidents et une commission d'enquête de la marine sont actuellement à l'œuvre pour savoir ce qui s'est exactement passé dans le dernier cas. Mais un entraînement de combat est toujours dangereux si l'on veut qu'il soit conduit de façon réaliste, condition de notre crédibilité. On essaie bien sûr de réduire les risques au maximum, mais pour des pilotes, se poser par nuit noire sur un porte-avions avec une mer agitée en comporte toujours, ce qui est d'ailleurs spécifique au métier militaire.

Monsieur Vitel, nous avons effectivement à la mer environ un bateau de surveillance par territoire métropolitain ! Or une frégate couvre aujourd'hui l'équivalent d'un département français : on est donc loin de couvrir en permanence toute la superficie de la ZEE. Je ne le demanderai pas d'ailleurs ! Notre format est, là encore, juste suffisant.

Le prototype de L'*Adroit* a fait l'objet d'un contrat entre la marine et DCNS dans le but de le tester, en grandeur réelle et pour la première fois, avant qu'il puisse entrer en service. Il s'agit aussi de crédibiliser ce bâtiment à l'export. À cet égard, si l'export naval se porte bien – ce qui est bon pour nos emplois, nos industries et le maintien de nos compétences –, il repose sur trois conditions : que le bâtiment soit bon, qu'on offre à l'acheteur un service de MCO et que l'équipement ait été mis en service ou validé par la marine nationale. En outre, cette opération nous permet de disposer d'un bâtiment supplémentaire.

Ce type de bateaux, de la classe OPV – *offshore patrol vessels* ou patrouilleurs de haute mer – est effectivement un véritable « couteau suisse ». Ils sont construits selon des normes civiles, ce qui permet un entretien plus facile, condition importante pour les patrouilleurs destinés dans l'avenir à opérer outre-mer. Ils ont une plate-forme hélicoptère – nous venons d'ailleurs d'essayer un drone hélicoptère qui nous a donné toute satisfaction – et permettent le déploiement de commandos marine avec des rampes de lancement d'embarcations rapides à l'arrière. Ils sont faiblement armés, mais de manière suffisante pour les missions qu'on leur demande. Nous sommes donc globalement satisfaits du prototype.

Pour lutter contre le narcotrafic ou l'immigration illégale, nous avons besoin de bâtiments ayant une capacité de surveillance importante. Pouvoir y installer un drone décuple cette capacité.

M. Jean-Jacques Candelier. Le rapport de la Cour des comptes publié la semaine dernière souligne l'augmentation de la masse salariale ainsi que celle du taux d'encadrement – alors que les effectifs ont sensiblement diminué, 29 000 emplois ayant été supprimés fin 2011 – et le fait que les armées, dont la marine, ne pourraient atteindre les objectifs de la LPM – vous semblez d'ailleurs vous-même assez inquiet. Qu'en est-il ?

M. Christophe Guilloteau. Quelle part va prendre la marine nationale dans le retrait des troupes d'Afghanistan par la voie maritime ?

L'annuaire du ministère de la défense fait état de 75 bâtiments de combat et de soutien : quel est le format minimum en dessous duquel il ne faudrait pas descendre ?

M. l'amiral Bernard Rogel. L'actuelle LPM a été bâtie à partir d'hypothèses financières antérieures à la crise et reposant sur une vente de biens immobiliers et de fréquences qui a rapporté moins que prévu. Faute de ressources budgétaires suffisantes, nous aurons donc du mal à atteindre les objectifs de la loi. Cela étant, elle a été respectée jusqu'en 2011, la défense ayant fait l'objet d'un effort particulier, reconnu par les militaires.

Le contrôle de la masse salariale est toujours un exercice difficile. Quand on réduit les effectifs, il est toujours plus facile de diminuer dans un premier temps les gros bataillons, en ne renouvelant pas certains contrats, ce qui touche davantage la base de la masse salariale. Il est vrai aussi que nous avons été conduits à placer beaucoup de colonels ou de capitaines de

vaisseau dans les états-majors internationaux pour tenir notre place dans les structures de commandement.

Monsieur Guilloteau, la marine ne prend pas directement part au retrait du matériel d'Afghanistan qui se fera par des navires affrétés et n'entamera pas le nombre de bâtiments disponibles. Ce retrait, qui est opéré sous la responsabilité du chef d'état-major des armées (CEMA), empruntera, selon toute vraisemblance, d'abord la voie aérienne vers la plateforme d'Abu Dhabi, où notre base navale est mise à contribution. Ce matériel sera ensuite transporté par des bâtiments affrétés vers la plateforme de Toulon, avant de retourner dans les unités. Pendant le transit, nous assurerons, le cas échéant, la sécurité de ces bâtiments avec des équipes de protection embarquée. Je rappelle que des bâtiments non français chargés de matériels militaires ont été attaqués dans le passé par des pirates somaliens ! Une autre voie est étudiée, par le nord, par voie ferrée.

M. Nicolas Dhuicq. Nous avons évoqué, il y a quelques années, les difficultés de la flotte russe à retrouver ses compétences après une relative décadence. Or il faut trente ans pour constituer une flotte digne de ce nom. Cela pose aussi la question d'une deuxième coque de porte-avions. Vous aviez alors évoqué des difficultés pour l'entraînement des pilotes : où en est-on ? Un rattrapage a-t-il été réalisé après la période d'immobilisation de notre porte-avions ?

Par ailleurs, la taille des coques de nos SNA est-elle une des causes des problèmes d'entretien ? Quel est l'état d'avancement du programme Barracuda ?

M. Jean-David Ciot. S'agissant de la propulsion nucléaire, nous n'avons plus de réacteur d'essai au sol – l'ancien ayant été arrêté et le nouveau n'étant pas encore en service : que ferions-nous, dans ces conditions, en cas d'incident ? Comment garantir l'autonomie de nos sous-marins ?

M. l'amiral Bernard Rogel. Une décision devait être prise en 2012 sur le deuxième porte-avions, mais je me vois mal aujourd'hui réclamer entre 3 et 5 milliards d'euros à cet effet, ce qui ne veut pas dire qu'il n'est pas indispensable ! Quand on n'en a qu'un, on prend nécessairement le risque de n'en avoir aucun disponible à certaines périodes ! Pour autant, il serait inopportun de déséquilibrer la cohérence de nos armées afin d'acquiescer cet équipement.

En revanche, il faut aider nos amis britanniques, qui sont aussi confrontés à des RTC, à s'en doter d'un à l'horizon 2020, dans le cadre de la coopération que nous avons lancée avec eux. Il convient que l'Europe dispose d'une capacité de porte-avions permanente.

Mme la présidente Patricia Adam. Et polyvalente, en ce qui concerne les avions ?

M. l'amiral Bernard Rogel. Cela aurait été un rêve que nous ayons les mêmes avions, mais le Royaume-Uni n'a pas fait ce choix. Ayons donc au moins un groupe aéronaval européen en permanence à la mer ! Si les Britanniques renonçaient à leur porte-avions, nous nous retrouverions seuls à disposer de cette capacité en Europe, avec une RTC qui ne sera plus temporaire !

L'opération *Harmattan* en Libye a montré la confiance opérationnelle que nous partageons avec eux, ce à quoi les accords de Lancaster House et les initiatives lancées dans le cadre du partenariat franco-britannique ont largement contribué.

Je rappelle à cet égard que pour mutualiser, il faut avoir une valeur d'échange. Or nous avons des capacités navales que nous sommes seuls à maintenir en Europe, ce qui limite les possibilités en la matière. Par ailleurs, les enjeux maritimes recouvrent souvent des enjeux de souveraineté. Le jour où l'on abandonne certaines capacités, il faut être sûr qu'elles ne sont pas nécessaires pour ces missions souveraines.

Monsieur Ciot, nous maîtrisons très bien notre propulsion nucléaire : nous avons des programmes de simulation extrêmement performants et toute l'expertise suffisante pour entretenir nos réacteurs. Nous sommes d'ailleurs vigilants à éviter la fuite de nos atomiciens dans le secteur civil, où ils sont très recherchés, surtout après la catastrophe de Fukushima ! Je n'ai donc pas d'inquiétude sur la pérennité de ces programmes.

M. Jean-David Ciot. Ne risque-t-on pas cependant de perdre certaines compétences en matière de recherche ?

M. l'amiral Bernard Rogel. Il s'agit, là encore, d'une réduction temporaire de capacité (RTC) ! Cela dit, le maintien des compétences est important. Cependant, le concentré de recherche, de compétences et de technologies françaises que l'on peut voir par exemple à l'île Longue montre que nous restons un pays de force vive.

M. Alain Marty. Pouvez-vous nous donner des précisions sur l'état d'avancement du programme Barracuda ?

J'ai eu l'occasion de visiter avec la Commission nos installations à Abu Dhabi, qui sont de qualité : quel est l'usage de cette base pour la marine ? Qu'apporte-t-elle ? L'agrandissement du quai en vue d'accueillir éventuellement le *Charles de Gaulle* demandé par les Émirats arabes unis a-t-il été réalisé ?

M. Charles de La Verpillière. Quelles sont les autres possibilités de mutualisation avec les autres marines européennes – à l'image de ce qui se fait en matière de transport aérien militaire –, en dehors de celle portant sur les porte-avions ?

M. Richard Ferrand. Si le format de notre marine est « juste suffisant », j'en déduis que celui des autres marines, qui sont moins bien dotées, est très insuffisant ! Quelle est la situation de celles-ci et comment, dans ces conditions, répondre aux défis se posant à l'Europe continentale ?

M. l'amiral Bernard Rogel. Le programme Barracuda avance de façon tout à fait satisfaisante. Les trois premiers exemplaires sont en construction à Cherbourg : le premier – le *Suffren* – doit être mis en service en 2017. Nous devons donc tenir d'ici là avec nos vieux Rubis, qui restent néanmoins d'excellents bateaux.

Les Barracuda, qui feront 5 200 tonnes en plongée, seront beaucoup plus gros : ils auront une meilleure capacité d'emport de missiles de croisière navals et de forces spéciales. Mais il faudra veiller à ce que ce programme ne dérive pas et veiller à éviter des RTC !

Les SNA ont démontré, au cours de l'opération *Harmattan*, leur capacité à mener des missions de renseignement près des côtes, grâce à des capteurs électroniques et optroniques, pour savoir ce qui se passait à terre avant et pendant la crise, sans élever le niveau de celle-ci. Ils sont tout aussi utiles dans la lutte anti-sous-marine ou le contrôle de zone. En effet, le SNA

permet, grâce à sa vitesse et à son autonomie, de couvrir des zones importantes et de faire peser une incertitude sur la marine adverse. Lors de la crise du Kosovo par exemple, la marine serbe est restée au port du fait de leur présence.

L'une des forces de la France – liée à son histoire – repose sur son dispositif de bases mondiales, lequel repose sur les DOM-COM et les accords de défense que nous avons avec des pays comme le Gabon, la Côte d'Ivoire ou les Émirats Arabes Unis. Ce réseau nous permet d'avoir des capacités d'action quasiment immédiates un peu partout. Lors du séisme en Haïti, le fait d'avoir une base à Fort-de-France nous a offert un point d'appui très utile. De même, la base navale de Djibouti joue ce rôle pour une partie importante des marines engagées dans les actions de lutte contre la piraterie dans l'océan Indien.

La base d'Abu Dhabi est également un point de relâche utile pour nos bâtiments : elle nous sert aussi pour des mouvements de matériels.

Le plus bel exemple de mutualisation européenne est l'opération *Atalanta*, qui a conduit à mutualiser les frégates de plusieurs pays, la marine française ne pouvant surveiller l'ensemble des flux maritimes mondiaux. Il n'était pas si aisé de disposer de six d'entre elles ! Mais cela montre en même temps les limites des uns et des autres pour mettre des bâtiments opérationnels à la mer.

Nous avons, au sein de la force navale, 33 officiers de liaison européens ou américains, ce qui permet d'avoir des échanges permanents avec les états-majors de nos partenaires. Nous travaillons avec les Pays-Bas et la Belgique sur la chasse aux mines, ainsi qu'avec les Italiens sur les FREMM et les frégates Horizon. Nous avons donc encore des pistes de mutualisation possibles, sachant qu'il est toujours plus facile de mutualiser quand on a les mêmes équipements – objectif que nous devons favoriser. L'EATC – *European Air Transport Command* ou centre de commandement européen de transport aérien – est un bon exemple à suivre, mais il s'agit seulement de gestion de moyens. Or, les bonnes sources de mutualisation à venir sont dans le soutien et la formation.

À cet égard, je suis navré de voir le nombre de versions que nous avons en Europe de l'hélicoptère NH90. Nous devons réfléchir au moyen d'avoir des versions identiques, dès lors que nous avons un équipement commun, ce qui nous permettra d'obtenir d'importantes mutualisations dans ces domaines.

Comme je l'ai dit, les Britanniques ont encore aujourd'hui une marine de premier rang, mais ils n'ont plus de BPC comme les nôtres, plus de patrouille maritime et une RTC sur la chasse embarquée et les porte-avions.

Mme la présidente Patricia Adam. Cela fait beaucoup !

M. l'amiral Bernard Rogel. Oui, mais c'est leur choix !

Pour ce qui concerne les marines européennes, les marines italiennes et allemandes ont de beaux atouts, mais pas l'ensemble des capacités non plus (pas de porte-avions à catapultes, pas de SNA). La Belgique a mutualisé sa marine avec les Pays-Bas, en conservant ses capacités dans deux niches d'excellence que sont les frégates de défense aérienne et la guerre des mines.

Pour l'ensemble des marines européennes, le problème essentiel est, en particulier, le niveau d'activité en raison des contraintes budgétaires. Pour certains pays, cela se traduit par une perte de capacité opérationnelle.

Encore une fois, la marine française est aujourd'hui la dernière à posséder toutes les capacités pour soutenir une politique maritime européenne.

Mme la présidente Patricia Adam. Je vous remercie amiral.

La séance est levée à onze heures.

*
* *

Membres présents ou excusés

Présents. – M. Ibrahim Aboubacar, Mme Patricia Adam, M. François André, M. Jean-Pierre Barbier, M. Nicolas Bays, M. Daniel Boisserie, M. Jean-Jacques Bridey, M. Jean-Jacques Candelier, Mme Nathalie Chabanne, M. Guy Chambefort, M. Alain Chrétien, M. Jean-David Ciot, M. Nicolas Dhuicq, Mme Marianne Dubois, M. Richard Ferrand, M. Philippe Folliot, M. Yves Fromion, M. Sauveur Gandolfi-Scheit, Mme Edith Gueugneau, M. Christophe Guilloteau, M. Francis Hillmeyer, M. Patrick Labaune, M. Jacques Lamblin, M. Charles de La Verpillière, M. Gilbert Le Bris, M. Christophe Léonard, M. Maurice Leroy, M. Alain Marty, M. Philippe Meunier, M. Alain Moyne-Bressand, M. Philippe Nauche, M. Joaquim Pueyo, Mme Marie Récalde, M. Eduardo Rihan Cypel, M. Gwendal Rouillard, M. Alain Rousset, M. Stéphane Travert, M. Philippe Vitel, Mme Paola Zanetti.

Excusés. – M. Claude Bartolone, M. Philippe Briand, M. Laurent Cathala, M. Luc Chatel, M. Bruno Le Roux, M. Damien Meslot, Mme Daphna Poznanski-Benhamou, M. François de Rugy.

Assistait également à la réunion. – M. Jean Launay.