

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, sur le projet de loi de finances pour 2015. 2

Mercredi

8 octobre 2014

Séance de 17 heures

Compte rendu n° 9

SESSION ORDINAIRE DE 2014-2015

Présidence
de Mme Patricia Adam,
présidente



La séance est ouverte à dix-sept heures.

Amiral Bernard Rogel, chef d'état-major de la marine. Comme les fois précédentes, je commencerai par faire le point sur l'actualité, riche en événements, des opérations permanentes, des opérations extérieures (OPEX) et de l'action de l'État en mer, ces dernières que j'appelle les opérations de protection et de sécurité, de la marine.

Les déploiements permanents de nos unités se poursuivent dans le cadre de la fonction stratégique « connaissance et anticipation ». Ces déploiements nous permettraient le cas échéant d'intervenir très rapidement sur une zone de crise.

La marine est très présente au large de la Syrie, en Méditerranée orientale et est en mesure de renseigner le Centre de planification et de conduite des opérations sur la situation en mer et à terre.

Dans le golfe de Guinée, l'opération *Corymbe* se poursuit dans un contexte d'épidémie Ebola et d'explosion de la piraterie. Nous avons recensé 169 attaques en 2013, contre soixante en 2010, et la tendance est toujours à la hausse en 2014. La mission se double désormais, à la suite du sommet de Yaoundé sur la sécurité dans le golfe de Guinée, d'une mission baptisée NEMO qui nous permet d'organiser une sorte d'université flottante avec les bâtiments de *Corymbe*. Avant chaque départ, nous demandons désormais à nos partenaires africains leurs besoins en formation et en entraînement. Cette opération vise à soutenir la montée en puissance de ces pays pour prendre en main leur propre sécurité maritime.

En mer Noire, la marine, dans le cadre des opérations de surveillance des théâtres d'opérations, déploie le bâtiment de renseignement *Dupuy-de-Lôme*, en alternance avec un autre bâtiment, la convention de Montreux ne nous autorisant pas à maintenir un bâtiment plus de vingt et un jours dans cette mer.

Avec l'opération *Atalante* et le golfe arabo-persique où elle maintient également une permanence, les moyens de la marine sont déployés sur quatre zones – cinq si l'on dissocie l'océan Indien du golfe arabo-persique –, alors que, je le rappelle, le Livre blanc n'en prévoyait que deux.

En ce qui concerne les OPEX, la marine participe à l'opération *Barkhane* au Mali, avec un avion de patrouille maritime et des commandos marine, qui accomplissent un travail formidable. Les *Atlantique 2* sont désormais sollicités pour intervenir au-dessus de l'Irak, aux côtés des avions de l'armée de l'air, dans le cadre de l'opération *Chammal*. La frégate *Jean Bart* vient également d'appareiller. Certains s'interrogent sur la présence d'une frégate anti-aérienne dans une opération se déroulant à terre : il s'agit de collecter du renseignement et d'être capable, indépendamment, de contrôler des vols depuis la mer.

En Libye, fin juillet, il n'aura fallu que quelques heures aux frégates *Montcalm* et *Courbet*, appuyées de commandos marine, pour préparer et mener à bien l'évacuation de nos compatriotes, au nombre d'une quarantaine, ainsi que de sept Britanniques. Cette opération est symbolique à plusieurs titres. Tout d'abord, alors que le Livre blanc nous demande un élément national d'urgence (ENU), à sept jours, nous avons eu moins de vingt-quatre heures pour préparer cette opération impliquant la sécurisation d'une partie du port de Tripoli. Cela s'est fait, ensuite, avec le concours d'un drone américain. L'opération prouve donc à la fois que nous savons être réactifs face à une crise subite et que nous savons intégrer un dispositif

international. Cette opération n'émarge pas au budget opérationnel de programme (BOP) OPEX, le théâtre libyen n'étant pas ouvert au sens administratif du terme.

La contribution de la marine aux missions de protection et de sécurité se poursuit. Cela passe par des missions de surveillance et d'intervention sur nos espaces de souveraineté, mais également plus loin de nos côtes. L'immigration clandestine par voie de mer explose. On a souvent tendance à regarder du côté de la Méditerranée, mais il ne faut pas oublier Mayotte. Nous sommes partie prenante de l'opération Frontex autour de l'Union européenne, avec l'opération Indalo : nous ne travaillons pas dans la même zone que les Italiens, mais en Méditerranée occidentale, et ce avec le concours apprécié des marines marocaine, algérienne et espagnole. Cela nous permet de détecter les migrants très près des côtes de départ et de les y renvoyer, grâce aux moyens des marines locales. Du côté de Mayotte, la marine, depuis le début de l'année, a arrêté ou porté assistance – car nous sommes plus souvent dans du sauvetage en mer que dans des missions de police – à plus de 1 700 migrants dans l'océan Indien.

La neutralisation d'engins explosifs fait également partie de nos missions : 2 000 engins explosifs ont été déminés au cours des huit premiers mois de l'année, alors que la moyenne était de 2 000 par an ces dernières années. Cette augmentation s'explique par les besoins croissants dus à l'arrivée en cours des industries hydrolienne et éolienne, et en particulier de l'extension du port de Cherbourg pour l'installation d'infrastructures de soutien aux industries éoliennes. On considère que 60 % de tous les engins jetés au cours des deux guerres mondiales sont toujours au fond de l'eau. Nous avons encore trouvé trois mines « historiques » devant Cherbourg cet été.

Dans le domaine de la lutte contre le narcotrafic, les saisies se poursuivent, en étroite collaboration avec la douane : 36 tonnes de stupéfiants ont été saisies en mer en deux ans. La dernière prise date de début septembre : un *go-fast* a été intercepté dans les Caraïbes par la frégate *Germinal*, nécessitant l'intervention d'un hélicoptère et de tireurs d'élite pour stopper l'embarcation, ainsi que de commandos marine pour s'en emparer.

En matière de police des pêches, la marine a dressé un peu plus de 400 procès-verbaux et dérouter trente-cinq bateaux en infraction. Nos espaces, vastes et poissonneux, suscitent la convoitise ; c'est particulièrement vrai en Guyane et dans le canal du Mozambique.

La marine agit également contre les menaces sur l'environnement : détection des pollueurs volontaires, surveillance des aires marines protégées, assistance aux bâtiments avant qu'ils s'échouent sur nos côtes. Ce sont des missions très importantes et je souligne à cet égard la pertinence des futurs programmes de bâtiments de soutien et d'assistance hauturiers (BSAH) et de bâtiments de surveillance et d'intervention maritime (BATSIMAR).

À l'heure où je vous parle, 6 000 marins sont en mer, quarante-cinq bâtiments sont déployés en opération, mission ou préparation opérationnelle, soit environ la moitié des bâtiments de surface et sous-marins en possession de la marine.

Je voudrais revenir un instant sur la fonction stratégique « connaissance et anticipation », qui concourt à la prévention des crises et est essentielle à la conduite des opérations des armées. L'appréciation autonome de situation est un prérequis ; les bâtiments

de la marine y participent sur tous les théâtres. C'est un complément très utile aux moyens satellitaires.

En matière de coopération, la mission Bois Belleau conduite dans le golfe arabo-persique en collaboration avec les États-Unis, en début d'année, a été une grande réussite, tant dans le domaine de l'interopérabilité que de celui du recueil et du partage du renseignement.

Je voudrais également revenir sur les enjeux maritimes. Dans le monde actuel, il existe, au point de vue maritime, un paradoxe dans la présence concomitante d'un phénomène de maritimisation, d'interconnexion croissante des pays par les flux maritimes permis par la liberté des mers, et d'un phénomène de territorialisation des océans, c'est-à-dire d'établissement de nouvelles frontières en vue de protéger ou d'accaparer des ressources. Je ne sais pas aujourd'hui comment s'opérera l'équilibre entre les deux tendances, mais il est certain que la territorialisation créera des tensions en mer. Nous serons, du fait de notre immense zone économique exclusive (ZEE), un acteur de ce paradoxe. Je ne vois donc pas de fléchissement de l'activité de la marine dans les années à venir.

Les autres acteurs seront les grandes puissances qui ont compris les enjeux maritimes : la Chine, la Russie, l'Inde, le Brésil, qui toutes développent des programmes navals très importants. C'est ce que j'appelle la tectonique des puissances maritimes.

La Chine a construit une frégate tous les trois mois entre 2010 et 2013. On ne peut plus la considérer comme un simple acteur régional : c'est désormais un acteur mondial, dont la flotte fait des escales jusqu'au golfe arabo-persique, y compris en Iran, et qui déploie des sous-marins dans l'océan Indien, des frégates dans l'est de la Méditerranée. La Russie sera un autre acteur incontournable. Elle est en train de moderniser ses forces sous-marines, et est très présente en Méditerranée et en mer Noire. Dans ces pays, la marine est au service d'une véritable politique de puissance maritime qui leur permet à la fois d'affirmer leur statut sur la scène internationale et de contrôler des espaces maritimes étendus.

S'agissant du projet de loi de finances pour 2015, nous attaquons la deuxième annualité budgétaire de la loi de programmation militaire 2014-2019 (LPM). L'année 2015 est importante car elle préparera l'amorce de la remontée de l'activité à partir de 2016, comme prévu par la LPM.

Le PLF 2015 est parfaitement conforme à la LPM et au Livre blanc. Il est important qu'il soit pleinement respecté, car l'équilibre général reste fragile dans les trois domaines d'opérations stratégiques (au sens financier du terme) de l'entretien programmé du matériel – maintien en condition opérationnelle (MCO) –, des frais de fonctionnement et des équipements d'accompagnement.

En 2015, comme en 2014, le niveau des crédits de fonctionnement sera celui de la juste suffisance et contraindra de nouveau la marine à opérer des choix. Le niveau des crédits pour les équipements d'accompagnement est de nouveau en baisse, de moins 6 % ; cela appellera une gestion en BOP, c'est-à-dire un transfert d'argent, car nous sommes arrivés au plancher bas de ce dont nous sommes capables.

Je m'attarderai davantage sur les crédits de MCO. Le nombre de jours de mer de nos bâtiments ou le nombre d'heures de vol de nos avions dépend directement de nos capacités à régénérer le potentiel des unités à l'échéance des visites et arrêts techniques. En 2014, nous

avons dû, compte tenu des contraintes budgétaires, revoir le plan d'entretien de nos bâtiments. L'activité s'est établie au même niveau que 2013, conformément à la LPM, qui prévoit une remontée à partir de 2016. Ce niveau, qui restera identique en 2015, est inférieur de 15 % aux normes de l'OTAN, ce qui n'est pas sans conséquences sur la tenue du contrat opérationnel et le maintien des compétences des équipages.

Ce niveau d'activité, de même que le suremploi de nos forces sur quatre théâtres d'opérations au lieu de deux, nous oblige à faire des choix en conduite. Nous avons remplacé l'Atlantique 2 à Dakar par un moyen moins performant afin de le déployer sur l'Irak et nous allons très probablement suspendre notre participation à l'opération Atalante afin de nous concentrer sur le golfe arabo-persique. Nous sommes dans ce que le Livre blanc appelle la « mutualisation ». Si ce suremploi devait perdurer, nous serions certainement conduits à des arbitrages plus douloureux, par exemple, abandonner un des quatre théâtres d'opérations.

En matière de préparation opérationnelle, l'entretien du socle des savoir-faire des équipages est maintenu *a minima*. Nous restons très vigilants sur l'entraînement de niveau supérieur. Tout dépendra de la réussite de la remontée en puissance, vitale pour nous, de l'activité en 2016.

C'est l'enjeu des autorisations d'engagement de 2015 dans le domaine du MCO. Elles sont importantes : cette année coïncide avec la conclusion de la renégociation à échéance, avec les industriels, de plusieurs de nos contrats d'entretien parmi les plus cruciaux. Le but est de nous engager sur la durée afin de faire baisser les coûts annuels. Parvenus au bout de toutes les astuces d'optimisation possibles, nous n'espérons plus désormais que des gains de productivité industrielle.

Le respect de la LPM est indispensable pour les équipements, la marine poursuivant sa modernisation. Un certain nombre de matériels seront livrés cette année : la troisième frégate FREMM, la *Provence* – la quatrième, la *Languedoc*, est déjà sur l'eau, à Lorient –, quatre hélicoptères Caïman, quatre Rafale, deux avions de surveillance maritime Falcon 50 au standard marine, et le premier lot de missiles de croisière navals. Dans le même temps, des commandes seront passées pour l'acquisition de deux BSAH, la modernisation de onze Atlantique 2 et la remise à niveau d'une partie des télécommunications de la flotte.

Cette modernisation s'accompagne du désarmement d'un certain nombre de bateaux : le transport de chalands de débarquement (TCD) *Siroco*, le pétrolier ravitailleur *Meuse*, ainsi que le patrouilleur austral *Albatros* basé à La Réunion et les deux patrouilleurs de surveillance des sites *Athos* et *Aramis* dont le versement à la gendarmerie maritime est en cours d'étude. Par ailleurs, douze avions et hélicoptères, Super-Étendard, Lynx et Alouette, seront retirés du service actif. Cette réduction du format est conforme à la LPM et assumée.

Nous sommes désormais à flux tendus : en 2015, nous n'aurons pas un bateau de plus que le format LPM, et même un peu moins, ce qui provoque des réductions temporaires de capacité. Je serai donc extrêmement vigilant sur la livraison des nouveaux bâtiments et aéronefs.

Les opérations d'infrastructures pour la mise à niveau des ports d'accueil des FREMM et des Barracuda sont indispensables. On n'accueille pas à quai des bâtiments extrêmement modernes bourrés d'électronique comme on accueillait des bâtiments bien plus

mécaniques. Sans les infrastructures à quai, nous ne parviendrons pas non plus à tenir le contrat opérationnel.

La richesse de la marine, c'est avant tout ses marins. La structure des ressources humaines de la marine est en train de changer, car il ne s'agit pas seulement de remplacer des frégates : les équipages eux-mêmes changent. C'est un grand défi pour la marine.

L'ensemble de la masse salariale de la marine sera transféré au secrétariat général pour l'administration (SGA). En dépit des difficultés rencontrées avec le logiciel LOUVOIS, la marine s'est montrée vertueuse en maîtrisant trois ans de suite sa masse salariale, sans dépassements, ce qui a été souligné par la Cour des comptes. Cette maîtrise a été rendue possible par des mesures courageuses, et acceptées, notamment la sincérisation des primes. Il faudra qu'il en soit tenu compte.

L'année 2015 sera une nouvelle année de réduction des effectifs. La marine a effectué depuis longtemps sa réorganisation territoriale et est désormais concentrée sur deux emprises principales, Toulon et Brest, où sont stationnés 75 % des marins. La déflation prévue pour le BOP marine, conformément au Livre blanc, est de 1 800 personnes sur la période 2014-2019. Je souhaite vivement que cette facture ne soit pas dépassée, afin que le maintien des compétences, donc le format, donc le contrat opérationnel, ne soient pas mis en danger.

En conclusion, le projet de loi de finances pour 2015 s'inscrit strictement dans le cadre de la LPM. Il permettra à la marine d'engager comme prévu une remontée de l'activité à partir de 2016. La motivation et les compétences de nos équipages seront ainsi maintenues. À l'instar du chef d'état-major des armées, j'appelle donc de tous mes vœux le respect de la LPM et du PLF.

M. Gilbert Le Bris. La frégate *Nivôse*, dans l'océan Indien, vient de subir un incendie. Les dégâts sont-ils importants ? Y a-t-il eu des blessés ? Connaît-on les causes ? Cet incident aura-t-il des conséquences fonctionnelles sur les forces de souveraineté dans la zone ?

Ce sont 7 500 suppressions de postes qui sont prévues au titre de la mission « Défense ». Quelle est précisément la part de la marine dans cet effort ? Avez-vous identifié des tensions particulières dans le cadre de cette déflation, qui est nécessaire ?

Enfin, si les crédits de paiement diminuent de 56 % par rapport à 2014, il s'agit d'un effet optique en raison de la concentration de l'ensemble des crédits du titre 2 – personnel du ministère – au sein d'un programme unique. Les crédits d'entretien programmé de matériel (EPM) devraient quant à eux augmenter de 4,5 % pour l'ensemble de la Défense : qu'en est-il de la marine ?

M. Jean-Jacques Candelier. La Cour européenne des droits de l'homme s'est prononcée pour de nouveaux droits dans les armées. Nous avons, hier, interpellé à ce sujet le ministre, qui nous a répondu qu'il en avait pris acte et qu'une expertise serait conduite. Pourrions-nous connaître votre avis ? Le ministre s'est prononcé contre les syndicats.

Combien de crédits sont-ils prévus pour les études préparatoires concernant le sous-marin nucléaire de troisième génération ? Combien, également, pour la prochaine version du

missile M51 ou encore le quatrième sous-marin nucléaire Barracuda ? Pourra-t-on assurer le remplacement de tous nos bateaux en mauvais état ?

M. Marc Laffineur. Quel est le pourcentage de bateaux qui ne sont pas en état de marche ? Quel est, en moyenne, le nombre de jours de mer de nos bateaux ? Quelles seraient les conséquences sur les compétences des équipages d'une absence de remontée de l'activité en 2016 ? Enfin, n'est-il pas permis d'être inquiet au sujet du *Charles de Gaulle* ?

M. Gwendal Rouillard. Pouvez-vous faire le point sur les initiatives de la France, à la suite du sommet de Yaoundé, pour développer l'action en mer des États africains ? Ces derniers mois, les discussions ont en particulier porté sur la création d'une académie de l'action de l'État en mer.

M. Christophe Guilloteau. Quel est exactement le rôle de la France dans le golfe arabo-persique ? Un temps a-t-il défini pour cette mission internationale ?

Amiral Bernard Rogel. La frégate *Nivôse*, construite, comme toutes les frégates de surveillance, selon des normes civiles et ne disposant pas à ce titre de redondances d'un bâtiment militaire, a subi un incendie la semaine dernière. Ce feu, qui s'est déclaré dans le compartiment des machines, a atteint très rapidement le PC de propulsion. L'équipage, privé de propulsion et d'électricité, a combattu l'incendie pendant quatre heures, victorieusement, et le bâtiment a été remorqué par la deuxième frégate de La Réunion, le *Floréal*. Il est revenu vendredi matin à La Réunion et est à présent en sécurité. Il n'y a ni morts ni blessés.

Une enquête de type C – le plus haut niveau – a été confiée à l'inspecteur de la marine nationale, l'amiral Marc de Briançon. Il est encore un peu tôt pour parler des causes. Les hypothèses, non consolidées, sont un départ de feu dans un tableau électrique ou bien une rupture de circuit d'huile, vaporisée sur des points chauds. Le bateau a subi des dommages, dont j'ignore encore l'ampleur s'agissant de l'appareil propulsif, mais dont je sais qu'ils sont importants sur les câblages. Les réparations, qui devront avoir lieu à La Réunion ou à l'île Maurice, prendront du temps ; il faut sans doute prévoir plusieurs mois, ce qui créera une contrainte supplémentaire sur les forces de l'océan Indien.

En ce qui concerne les ressources humaines, il est important que le chiffre de 1 800 suppressions, qui découle directement du Livre Blanc, ne soit pas dépassé. Il importe également que cet effort soit lissé dans le temps. Le calcul de cette réduction a pris en compte l'arrivée d'équipages optimisés, avec le passage de frégates de 250 personnes à des frégates de cent ou cent vingt personnes. Ces frégates aux équipages optimisés arriveront plutôt en fin de période ; il ne faut donc pas exiger tous les efforts dès le début.

Les crédits d'EPM pour la marine augmentent de 1 %. C'est l'application stricte de la LPM. J'appelle votre attention sur le niveau important d'autorisations d'engagement que nous prévoyons cette année afin de mettre en place les nouveaux contrats de maintenance pluriannuels avec les industriels, qui nous permettront de relancer l'activité à partir de 2016.

Comme le ministre, monsieur le député Candelier, je prends acte de la décision de la Cour européenne et nous allons l'étudier. L'arrêt de la Cour parle de droit d'association, non de syndicats, de droit de retrait ou de droit de grève. Nous avons créé ces dernières années des dispositifs de concertation de plus en plus élaborés – le ministre a mené une action importante

l'an dernier –, et nous poursuivrons dans cette voie. Je ne suis pas particulièrement inquiet quant à cet arrêt.

Sur le futur sous-marin nucléaire lanceur d'engins, il faut poser la question au directeur général de l'armement (DGA), qui pilote les crédits d'études amont. La commande du quatrième Barracuda a été signée par le ministre en juillet. Le nombre, à terme, de ces sous-marins doit être de six.

Vous m'avez en outre interrogé sur le remplacement du matériel. Les BSAH, bâtiments de soutien de nos forces mais aussi de lutte contre la pollution en cas de sinistre, arrivent en bout de course, les plus vieux d'entre eux ayant plus de quarante ans. Votre question est très pertinente, car nous subissons un certain nombre de réductions temporaires de capacité, et singulièrement outre-mer. Or, si nous ne prenons pas soin de notre zone économique exclusive, elle sera pillée. Le programme B2M, qui doit remplacer les bâtiments légers amphibies en train d'être désarmés, et celui des patrouilleurs légers guyanais seront opérationnels en 2016 ou 2017. Il est important que les matériels soient livrés en temps et en heure : c'est aujourd'hui le cas des FREMM, un peu moins celui des Caïman. Nous sommes en flux tendus et tout retard entraîne des réductions temporaires de capacité.

Je serais tenté de dire, monsieur le député Laffineur, que 100 % des bâtiments, à l'exception du *Nivôse*, sont en état de marche. Un bâtiment de la marine nationale peut passer par trois états : il est soit en grande réparation, soit en réparation courante, soit en état de naviguer. Nos bâtiments sont, par nature, multi-missions. Une frégate peut s'impliquer dans la lutte anti-sous-marine comme dans la lutte anti-aérienne, elle peut déployer des commandos, elle peut intervenir contre l'immigration clandestine. Si un voyant rouge s'allume sur un des bâtiments, cela ne signifie pas que celui-ci n'est pas en état de marche, mais seulement que l'une de ses missions doit être temporairement suspendue. L'analyse est alors faite avec le service de soutien de la flotte, qui est dirigé par un inspecteur général de l'armement, qui dépend directement de moi. Cela marche remarquablement bien.

Le nombre moyen de jours de mer annuel en 2014 est de quatre-vingt-six, ce qui est le même niveau qu'en 2013. Cette moyenne sera la même en 2015. Comme nous l'avons prévu avec le ministre de la Défense, nous commencerons à remonter vers les normes OTAN – 110 jours pour les grands bâtiments et cent jours pour l'ensemble de la flotte – à partir de 2016.

Il n'y a aucune inquiétude à avoir sur le *Charles de Gaulle*, qui entretient actuellement sa capacité opérationnelle et est prêt à partir.

Dans le golfe de Guinée, monsieur le député Rouillard, la marine française intervient avec le Quai d'Orsay et représentante spéciale pour la piraterie, Mme Roger-Lacan, dont je souligne l'excellent travail. Les actions de coopération dépendent davantage de la direction de la coopération de sécurité et de défense (DCSD) du Quai. L'opération Corymbe a quant à elle évolué en ajoutant à la prévention des risques – 75 000 de nos compatriotes vivent le long du golfe de Guinée et nous avons à plusieurs reprises conduit des missions d'évacuation – et de la lutte contre la piraterie – je ne rappelle pas l'épisode du pétrolier *Adour* – un volet de coopération désormais renforcé sous l'appellation d'opération NEMO : avant chaque départ de mission Corymbe, nous demandons à nos partenaires africains leurs besoins en matière d'entraînement et de formation, et nous adaptons l'équipage du bâtiment en fonction des

souhaits exprimés. Cela marche très bien. Le but est l'appropriation de la sécurité du golfe de Guinée par les marines africaines.

Nous travaillons davantage avec les pays francophones, que nous connaissons bien. Les Américains, autres acteurs dans le jeu, ont créé l'*Africa Partnership*, qui vient d'être transféré au commandement des forces américaines à Naples. En accord avec le secrétaire d'État américain à la Navy, nous travaillons pour connecter les deux systèmes afin d'assurer une continuité entre pays anglophones et francophones sur le golfe.

Avec la montée en puissance des centres d'action maritime, nous souhaitons connecter le centre de notre commandant en chef pour la zone atlantique (CECLANT), responsable du golfe de Guinée, et qui bénéficie d'excellents renseignements du fait de la collaboration des armateurs français, avec les centres de crise africains, pour leur délivrer l'information qui leur permette d'employer leurs ressources à bon escient.

Votre question sur le golfe arabo-persique, monsieur le député Guilloteau, aurait dû être posée hier au chef d'état-major des armées. Je pense que l'opération en Irak s'inscrira dans la durée. C'est en tout cas ce à quoi nous nous préparons. Au large de la Syrie, nous positionnons un bâtiment depuis trois ou quatre ans. Le *Charles de Gaulle*, en Libye, a passé 257 jours en mer dans l'année, avec le même équipage et le même groupe aérien. Nous savons nous organiser pour durer sur une zone.

M. Damien Meslot. Le dernier port aux mains des Shebab, en Somalie, a été repris par les forces alliées. Cela peut-il avoir un impact notable sur les actes de piraterie dans cette zone ? Pouvez-vous dresser un bilan de l'opération Atalante au cours des derniers mois, un peu passée au second plan ?

M. Olivier Audibert Troin. La Cour des comptes a pointé des problèmes de disponibilité s'agissant des sous-marins nucléaires d'attaque : alors que cette disponibilité était de 70 % en 1997, elle est tombée à 58 % en 2013, et pourrait encore décroître. Certains matériels sont extrêmement vieillissants et nous n'avons pas le sentiment que le MCO ait été mesuré à sa juste valeur dans le projet de loi de finances. Vous avez dit, et on le comprend, que cela vous conduisait à faire des choix. Cela peut entraîner, petit à petit, de véritables ruptures capacitaires. Comment la marine pourra-t-elle faire face à ces choix, qui vont devenir très difficiles ? Cela pose aussi la question de la sécurité des personnels sur les bâtiments vieillissants.

M. Philippe Vitel. La marine est-elle affectée par la levée tardive des réserves ? Si l'interruption pour entretien et réparations (IPER) du *Charles de Gaulle* est prévue pour 2016, les frais de préparation de cette IPER figurent-ils dans le budget 2015 ? Par ailleurs, pouvez-vous préciser l'échéancier des commandes et livraisons du programme BSAH ? Enfin, qu'entendez-vous par l'amélioration des infrastructures pour les FREMM et les Barracuda ?

M. Nicolas Dhuicq. Disposerez-vous de suffisamment d'avions Atlantique 2 opérationnels pour assurer la sécurité des sous-marins nucléaires lanceurs d'engins (SNLE) qui prendront la mer ? Sur les SNLE toujours, on sait qu'il faut quatre bâtiments pour assurer la permanence. Avez-vous des inquiétudes quant à des reports d'IPER pour l'un d'entre eux ?

Je conclurai comme à mon habitude : s'il est pertinent de recueillir des informations à l'Est, je considère que la sécurité de l'Europe n'est pas mise en cause par la reprise, par la

fédération de Russie, de la Crimée, qui a toujours été russe après avoir été ottomane et byzantine.

Mme Geneviève Gosselin-Fleury. Le budget 2015 prévoit-il des crédits pour la déconstruction des SNLE qui, après avoir été retirés du service, flottent toujours dans le port de Cherbourg ? De même, envisagez-vous vraiment, comme l'a laissé entendre M. Collet-Billon lors d'une audition que nous avons organisée avec M. Vitel en septembre, de déménager l'École des applications militaires de l'énergie atomique (EAMEA) ?

M. Philippe Meunier. La Chine, avez-vous dit, se dote d'une flotte de haute mer. Quelles en seront les conséquences pour notre déploiement dans le Pacifique ? Quelles sont, de même, vos réflexions sur le développement par les Chinois de missiles balistiques antinavire ?

Amiral Bernard Rogel. L'opération Atalante, dans sa partie maritime, est un succès. Les pays européens ont compris qu'ils avaient un intérêt commun à préserver les flux maritimes dans la zone, et nous sommes parvenus à monter et lancer très rapidement une opération européenne dans la durée.

Il est certain qu'il existe désormais une relation entre la piraterie et le terrorisme, celui-ci étant financé par celle-là. Dans le golfe de Guinée, la piraterie se professionnalise : des bateaux sont kidnappés au mouillage pour être vidés dans des bateaux pirates au large, ce qui s'appelle du soutage illégal, *bunkering* en anglais, et ce n'est plus du travail d'amateur. Le phénomène voit de nouveau le jour à Malacca, d'où il avait disparu. Ce sont, il convient de le souligner, des actes très violents, avec des pertes dans les équipages de ces pétroliers. Dans le golfe de Guinée, il faudra surveiller la liaison entre cette piraterie et Boko Haram. D'une manière générale, tous les trafics qui passent par la mer, cigarettes, armes, drogue, immigration illégale, alimentent les foyers d'insurrection ou le terrorisme à terre.

S'il se produit encore des attaques, épisodiquement, dans la zone Atalante, aucune n'a réussi cette année. Nous en avons tiré les conséquences en réduisant un peu notre participation à l'opération, de laquelle nous étions, de loin, le premier contributeur, mais nous restons vigilants.

Toute perte des Shebab sur le terrain sera bénéfique pour la lutte contre la piraterie en mer. Mais ce n'est pas des ports, mais des plages, que partaient les pirates. Je ne vois donc pas de liaison directe entre la perte du dernier port qu'occupaient les Shebab et le niveau des actes de piraterie. C'est surtout la vigilance militaire sur la zone, ainsi que notre relation étroite avec les armateurs, assurant le développement de bonnes pratiques telles que l'installation de filets anti-abordage ou la vitesse élevée, qui ont permis de diminuer le niveau d'insécurité.

Le taux de disponibilité pour la flotte de surface est de l'ordre de 90 % pour les bâtiments de projection et de commandement (BPC) et de 76 % pour les frégates. Les résultats sont moins bons pour les SNA, en raison du vieillissement du matériel : si ces SNA ont été prévus pour durer vingt ans, le Rubis en aura trente-huit lorsqu'il sera désarmé. Nous ne pouvons pas faire de miracles, mais nous savons encore entretenir les bâtiments anciens. Les industriels sont naturellement tournés vers l'avenir et le vieillissement, accepté dans le programme, nous oblige à conserver nous-mêmes une capacité d'entretien de nos vieux équipements. Je ne cesse de souligner l'importance du service logistique de la marine, qui

concentre désormais toute l'expertise des vieux bâtiments. Vous ne pouvez pas demander à des industriels de s'intéresser aux « armoires normandes » électroniques d'il y a trente ans – même si ce propos est un peu exagéré, les bâtiments se modernisant tout au long de leur vie.

Notre difficulté porte davantage sur le MCO aéronautique. Alors que nous battons déjà tous les records d'ancienneté avec l'Alouette 3, le programme de nouveaux hélicoptères légers ne s'engagera qu'à l'horizon 2030. Les Lynx ont commencé à être remplacés mais, du fait de l'étalement du programme FREMM, les NH90 ne pouvant apponter sur les frégates F70 dont la plateforme n'est pas dimensionnée pour cela, nous sommes obligés de garder des Lynx. Nous travaillons avec les organismes sous tutelle de l'armée de l'air pour faire remonter le niveau de disponibilité.

Je ne prendrai aucun risque avec la sécurité de mes marins. Je suis allé inspecter personnellement, à fond de cale, la frégate *De Grasse* que nous faisons durer dans l'attente des FREMM, car je trouvais qu'elle vieillissait. Si j'ai un doute sur la sécurité, j'arrêterai les bateaux et il y aura des réductions temporaires de capacité.

S'agissant des choix opérationnels, je vous renvoie au chef d'état-major des armées. Nous sommes déjà déployés sur quatre zones, au lieu de deux. Ce n'est pas non plus une nouveauté. Quand nous sommes intervenus en Libye, nous avons dû désarmer, ponctuellement, des missions de l'action de l'État en mer ainsi que certains concours sur le théâtre atlantique. C'est ce que le Livre blanc appelle la mutualisation. Ces choix, qui pourront être douloureux, appartiennent au chef d'état-major des armées, et je n'interviens qu'à titre d'expert technique.

Les réserves, monsieur le député Vitel, c'est chaque année la même chose : plus elles sont levées tard, plus cela nous met en difficulté. En outre, si les autres armées sont affectées, la marine le sera aussi, car il s'agit d'un équilibre financier global.

Le format du programme BSAH est de quatre navires militaires, pour des missions militaires spécifiques, et de quatre navires civils, en particulier pour la lutte contre la pollution et les missions de l'action de l'État en mer. Le contrat devrait être notifié à la fin de l'année, pour une arrivée des bâtiments fin 2016 ou début 2017. C'est un an plus tard que ce que j'avais souhaité, et cela nous oblige à prolonger le service des remorqueurs *Malabar* et *Tenace*, ainsi que des bâtiments de soutien *Élan* et *Gazelle*, qui ont tous un âge très respectable.

Les opérations d'infrastructures pour l'accueil des FREMM et des Barracuda sont actuellement menées à Brest et Toulon. Les quais et la station électrique dont nous avons besoin pour ces bâtiments très consommateurs d'électricité impliquent un redimensionnement de nos ports, qui a été prévu au moment où les programmes ont été lancés.

L'IPER du *Charles de Gaulle* n'est pas encore actée en conseil ministériel d'investissement (CMI) mais je n'ai pas d'inquiétude sur son financement, qui figure dans la LPM.

En ce qui concerne, Monsieur le député Dhuicq, l'utilisation des Atlantique 2 au profit de la dissuasion, nous sommes confrontés à une difficulté ponctuelle, du fait que ces avions, aussi bons pour la surveillance maritime que pour la surveillance de théâtres terrestres, sont très sollicités. Je ne peux que me féliciter de la modernisation programmée de quinze

Atlantique 2 sur vingt-deux. L'entretien de ces matériels vieillissants a été compliqué par la défaillance du logiciel Saphir du SIAé ; nous sommes en train d'y remédier, mais la modernisation est pressante. Les sept autres Atlantique 2 ne seront plus utilisés comme avions de patrouille maritime mais comme avions de surveillance maritime.

L'utilisation de ces avions renvoie à la question de la mutualisation. En cas de surchauffe, il faut opérer des choix, et cela relève du chef d'état-major des armées. On ne peut même pas mutualiser au plan européen ces moyens qui sont très rares. Les Britanniques ont par exemple renoncé à leurs avions de patrouille maritime.

La mission en mer Noire est tout autant orientée vers l'Irak que vers l'Ukraine.

M. Nicolas Dhuicq. Et vers la Turquie ?

Amiral Bernard Rogel. La Turquie faisant partie de nos alliés de l'OTAN, il ne serait pas convenable de la surveiller ! Je ne commenterai pas plus avant ces missions.

S'agissant de la déconstruction des SNLE, madame Gosselin-Fleury, la compétence appartient au DGA. Ma responsabilité porte sur la déconstruction de la flotte de surface. Nous y procédons désormais de manière très efficace. L'ex-*Colbert* et l'ex-*Jeanne d'Arc* partiront bientôt vers Bordeaux pour leur déconstruction. C'est un flux de 10 millions d'euros par an, car nous souhaitons être particulièrement vertueux en matière de respect de l'environnement. Je comprends votre préoccupation, d'autant plus que le tour des SNA viendra bientôt et que le port de Cherbourg risque alors d'être surchargé.

Il n'est pas prévu à ce stade que l'EAMEA, pas plus que l'école des matelots ou l'école des fourriers, ne quittent Cherbourg. Je ne sais pas pourquoi on vous a dit cela. Ce n'est pas dans mes plans. Si la facture de déflation en effectifs de la marine venait à être alourdie, on reverrait naturellement l'ensemble de la copie. Mais en l'occurrence, je ne vois pas d'intérêt à déménager l'EAMEA qui vient de bénéficier de locaux neufs.

Je ne peux pas dire, monsieur le député Meunier, que le fait que la Chine constitue une flotte de haute mer représente une menace, d'autant moins que nous coopérons avec ce pays pour lutter contre la piraterie dans l'océan Indien. En mer de Chine, les pays riverains connaissent des frottements avec la marine chinoise. Nous le verrons demain dans notre ZEE, comme partout où se trouvent des ressources : le mouvement de territorialisation des océans ne s'arrêtera pas à nos frontières. Mon devoir est de signaler tous les acteurs qui, demain, joueront dans ce que j'appelle cette tectonique des puissances maritimes. Ce qui me préoccupe, c'est l'état des marines européennes aujourd'hui : la France est à cet égard un îlot de verdure dans un désert européen. La conquête des ressources à la mer, ce sera, demain, Jurassic Park : faisons en sorte que l'Europe n'y joue pas le rôle de Bambi. La Chine est la deuxième puissance maritime au monde en tonnage, elle a un besoin très important de ressources naturelles ; c'est un acteur du jeu maritime.

Je n'ai pas d'éléments précis sur les missiles antinavire chinois. J'en entends parler mais il me paraît difficile – je suis missilier balistique de formation – d'atteindre un bâtiment en mouvement avec un missile balistique. Mais pourquoi pas ? Les Chinois ont montré qu'ils étaient capables d'aveugler des satellites avec des lasers. Cependant, je me méfie. On m'expliquait, il n'y a pas longtemps, que les sous-marins étaient une arme du passé parce que les satellites les détecteraient partout : nous avons encore de la marge. Il ne faut pas se laisser

prendre à la guerre des rumeurs, qui servent aux uns et aux autres à obtenir des moyens supplémentaires.

La séance est levée à dix-huit heures trente.

*

* *

Membres présents ou excusés

Présents. - Mme Patricia Adam, M. Olivier Audibert Troin, M. Daniel Boisserie, M. Jean-Jacques Bridey, M. Jean-Jacques Candelier, M. Nicolas Dhuicq, Mme Marianne Dubois, M. Sauveur Gandolfi-Scheit, Mme Geneviève Gosselin-Fleury, M. Christophe Guilloteau, M. Marc Laffineur, M. Gilbert Le Bris, M. Jean-Pierre Maggi, M. Alain Marty, M. Damien Meslot, M. Philippe Meunier, M. Eduardo Rihan Cypel, M. Gwendal Rouillard, M. Philippe Vitel

Excusés. - Mme Danielle Auroi, M. Claude Bartolone, M. Philippe Briand, M. Jean-David Ciot, M. Bernard Deflesselles, M. Lucien Degauchy, M. Éric Jalton, M. Jean-Yves Le Déaut, M. Frédéric Lefebvre, M. Bruno Le Roux, M. Maurice Leroy, M. Alain Rousset, M. François de Rigny, M. Michel Voisin