

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X 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 Christophe Prazuck, chef d'état-major
de la marine. 2

Mercredi
26 juillet 2017
Séance de 10 heures 30

Compte rendu n° 9

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2016-2017

**Présidence de
M. Jean-Jacques Bridey,
*président***



La séance est ouverte à dix heures trente.

M. le président Jean-Jacques Bridey. Bienvenue, amiral, devant cette commission largement renouvelée. Vous clôturez le cycle d'auditions qui précède la suspension de nos travaux. Pour votre information, j'ai eu ce matin un entretien avec le chef d'état-major des armées, le général François Lecointre, que nous auditionnerons le 12 septembre prochain.

Amiral Christophe Prazuck, chef d'état-major de la marine. Je vous remercie pour votre invitation. Vous aurez noté le caractère paradoxal de la défense : sujet qui tient au cœur de nombreux Français mais qu'ils connaissent probablement moins bien que d'autres – c'est en tout cas particulièrement vrai pour la marine qui opère loin des yeux, loin des rivages, dans un pays très continental – Tabarly ne disait-il pas que la mer était ce que les Français ont dans le dos quand ils regardent la plage ? En effet, en mer : pas de villes à tenir, pas de population à protéger, pas de frontières à défendre. Il me semble donc utile, à l'occasion de ce premier rendez-vous, de vous expliquer à quoi sert la marine. Je demande par avance aux plus expérimentés d'entre vous de bien vouloir m'excuser pour ce qu'ils considéreront comme des banalités, des tautologies et je demande à ceux qui seraient moins familiers du sujet, de me tirer la manche au cas où je me mettrais à jargonner.

Je commencerai par dresser un tableau général.

La géographie d'abord. La France est, derrière les États-Unis et devant l'Australie, le deuxième pays maritime du monde par sa superficie : plus de 11 millions de kilomètres carrés, soit vingt-deux fois le territoire métropolitain et l'équivalent des États-Unis et du Mexique réunis. Notre territoire maritime, éparpillé entre l'océan Pacifique, le Sud de l'océan Indien, les Antilles..., est composé des zones économiques exclusives (ZEE) qui s'étendent à environ 360 kilomètres à partir de la ligne de base des îles françaises. Au sein de ces zones, la France est souveraine en matière d'exploitation halieutique et des richesses du sous-sol. On dit souvent que le fond des mers est moins bien exploré que ne l'a été la surface de la Lune et, en effet, on est loin de tout connaître. Le potentiel paraît considérable – vous avez entendu parler de recherches pétrolières au large de la Guyane, de recherches gazières dans le canal du Mozambique. Ces zones peuvent être contestées, pillées – notamment dans le secteur de la pêche – et elles doivent donc être contrôlées pour être préservées, j'y reviendrai.

Après la géographie, l'économie. Aujourd'hui, l'industrie mondialisée s'appuie sur le transport maritime, si bien que 95 % des flux commerciaux, en France, passent par les grandes voies maritimes : la mer Méditerranée, d'est en ouest, depuis le Golfe Arabo-Persique pour nos approvisionnements pétroliers, vers l'Asie du Sud pour nos échanges agricoles, ou encore depuis le Golfe de Guinée, producteur important, pour nous, de biens énergétiques. On identifie moins les flux immatériels, les flux numériques. Quand on évoque ces derniers, on pense aux liens entre nos ordinateurs, les ordinateurs de nos banques, de nos bourses et les fermes de données qui se trouvent pour l'essentiel aux États-Unis. 99 % de ces flux numériques ne passent pas par les satellites mais par les câbles sous-marins qui ne sont pas très nombreux : moins d'une vingtaine relie l'Europe et les États-Unis – une grande partie du fonctionnement de nos sociétés repose donc sur ces flux matériels et immatériels.

Troisième point de ce tableau général : le contexte international de retour des États puissances qui se manifeste en particulier dans le domaine maritime. La Chine, au cours des quatre dernières années, a construit l'équivalent de la marine française en nombre de bateaux

et de sous-marins. Pour des raisons juridiques – on peut traverser les océans sans demander la permission à qui que ce soit –, le retour de ces États puissances se manifeste ainsi le plus clairement sur mer. La semaine dernière, il y avait ainsi plus de bâtiments chinois en mer Méditerranée que de bâtiments français.

À quoi sert la marine ? D’abord à protéger nos concitoyens sur le territoire national. C’est ce que nous appelons la défense maritime du territoire, qui concerne un marin sur dix et consiste à armer les sémaphores, à patrouiller dans nos approches maritimes, à armer nos pelotons maritimes de sécurité portuaire avec des gendarmes maritimes, à contribuer au déminage historique – on continue, chaque année, de trouver 3 000 mines, obus, munitions, sur nos côtes, qui datent des deux Guerres mondiales –, à participer au sauvetage en mer – nous sauvons en moyenne une personne chaque jour avec le concours des autres administrations –, à lutter contre le trafic de drogue – en France métropolitaine ou, pour beaucoup, en outre-mer où, aux Antilles, on a intercepté, les bonnes années, l’équivalent de 40 % de la consommation annuelle de cocaïne en France, soit plus de dix tonnes.

En ces temps troublés où notre territoire est touché par le terrorisme, il convient également de renforcer la protection des navires à passagers. Il faut détecter en particulier des signaux faibles, recueillir de l’information de tous les acteurs maritimes – c’est le rôle de nos pelotons maritimes de sécurité portuaire. Il faut prévenir un incident – c’est le rôle des équipes de protection sur les navires à passagers (EPNAP), composées de fusiliers marins et de gendarmes maritimes, qui dépendent de la marine nationale. Ces équipes mixtes embarquent sur des bâtiments civils à passagers, utilisés par 19 millions de passagers chaque année.

La protection de nos concitoyens, c’est également notre capacité à organiser des évacuations de ressortissants à l’étranger. Ainsi au Liban, en 2006, à l’aide de bâtiments de projection et de commandement (BPC), nous avons évacué près de 8 000 Français.

Par ailleurs, en ce qui concerne la protection de notre souveraineté maritime, tout ce qui, au sein de notre zone économique exclusive, n’est pas protégé, est pillé. Je constate en outre l’augmentation très nette du degré de violence des pilleurs. Ainsi, en Guyane, certains pêcheurs n’hésitent plus à faire usage d’armes à feu. Pour contrôler cette violence sans dérapage, il est nécessaire de prendre un ascendant immédiat qui requiert des moyens militaires importants.

Après la protection, la deuxième mission de la marine est la dissuasion. Depuis janvier 1972, il y a à la mer, et cela sans discontinuer, au moins un sous-marin nucléaire lanceur d’engins (SNLE). À une époque il y en avait deux ou trois ; aujourd’hui il y en a un au moins. La question tactique est de savoir comment passer d’un sous-marin que tout le monde peut voir, dans sa base de l’Île Longue, à un sous-marin en patrouille que personne ne peut détecter, ce qui assure son invulnérabilité. Cette transition entre le quai et la haute mer, je dois l’organiser grâce à tout un dispositif de protection de la base de l’Île Longue, un dispositif de guerre des mines pour garantir qu’il n’y a pas d’obstacle sur le fond entre l’Île Longue et le large, après quoi des bâtiments de combat et des sous-marins vont vérifier l’absence de tout perturbateur qui attendrait au large, prêt à pister le SNLE au moment de son départ. Tout cela mobilise d’importants moyens : des avions de patrouille maritime, des sous-marins nucléaires d’attaque qui viennent de Toulon, des frégates spécialisées.

Une fois que le sous-marin est en patrouille, le dispositif est complété par les centres de transmission de la force océanique stratégique destinés à transmettre en permanence l'ordre du président de la République vers le SNLE à la mer. Par ailleurs, tout un ensemble de moyens est mobilisé pour assurer la maintenance industrielle d'un engin incroyablement complexe, sans doute l'un des plus complexes que l'industrie française ait mis au point. Tous ces moyens sont d'autant plus cruciaux que la France a fait le choix, depuis quelques années, de la stricte suffisance, à savoir du maintien en permanence d'un SNLE à la mer dont je dois être certain de l'invulnérabilité.

Jean-Yves Le Drian, quand il était ministre de la Défense, avait évoqué devant votre commission la complexification de la situation de l'Atlantique nord du fait d'une activité sous-marine redoublée – russe notamment –, y compris à proximité de nos approches bretonnes, ce qui nous impose un surcroît de vigilance. Cet exemple illustre le retour des États puissances, des compétiteurs stratégiques, retour dont je confirme l'importance.

La marine sert à protéger, à dissuader, elle sert aussi, troisième point, à intervenir. Elle intervient en mer pour protéger le trafic maritime. Nous avons actuellement une frégate de type « La Fayette », dite furtive, le *Surcouf*, avec 150 marins à bord, qui patrouille notamment dans le sud de la mer Rouge où les événements qui se déroulent actuellement au Yémen débordent en mer et pourraient avoir un impact sur le trafic maritime – nous devons donc rester attentifs.

La marine intervient également de la mer vers la terre de deux manières. La première est la projection de force : des bateaux mettent des troupes à terre afin d'évacuer des ressortissants ou de frapper un centre terroriste avec des forces spéciales. La seconde est la projection de puissance, qui consiste à délivrer des armes depuis la mer vers la terre. Tout le monde pense ici au porte-avions qui, depuis 2001, est notre outil de projection de puissance principal : il est allé frapper Daech trois fois depuis les attentats de 2015 – il est en ce moment en période d'entretien. Mais il n'est pas l'unique moyen de cette projection de puissance : pendant l'opération Harmattan, en Libye, nous avons utilisé nos porte-hélicoptères, les fameux BPC de la classe « Mistral » qui emportaient des groupes d'hélicoptères de combat de l'armée de terre, pour aller frapper la Libye dans une frange littorale – puisque le rayon d'action d'un hélicoptère est plus limité que celui d'un avion. À l'occasion de son dernier déploiement, le *Charles de Gaulle* était au sud de Chypre et pouvait aller frapper jusqu'à Mossoul, les avions étant ravitaillés en vol, ce que nous ne faisons pas avec les hélicoptères. Enfin j'appelle votre attention sur un nouveau moyen de projection de puissance : les missiles de croisière. Depuis le début de l'année, nous disposons de missiles de croisière navals (MDCN) embarqués sur nos nouvelles frégates multi-missions, les FREMM, missiles qui ont une portée d'environ mille kilomètres. Le *Languedoc*, une FREMM qui vient d'être admise au service actif et qui se trouve aujourd'hui au large de la Syrie, est équipé de missiles de croisière.

Avant d'intervenir, il faut comprendre et préparer la situation. Nous déployons en permanence une frégate au large des côtes syriennes et une autre dans le nord de l'océan Indien pour contribuer, avec nos satellites et les avions basés à terre, à l'autonomie nationale d'appréciation de la situation. Nous gardons ainsi ce « pied dans la porte » qui permet au *Charles de Gaulle* de s'intégrer sous faible préavis dans un environnement opérationnel extraordinairement complexe.

Dernier point, la marine prévient. Il est toujours plus facile de prévenir une crise que de la guérir. Je mentionnerai deux actions préventives que nous menons.

La première, dans le Golfe de Guinée, est l'opération Corymbe à travers laquelle, depuis plus de trente ans, la France assure la présence permanente d'un bâtiment. Cette mission, depuis quelques années et sous l'impulsion de mon prédécesseur, contribue à l'entraînement des marines africaines riveraines : nous avons ainsi conduit avec eux une centaine d'exercices en 2016. En effet, si la piraterie qui sévissait au large de la Somalie a disparu, c'est dans le Golfe de Guinée que sont aujourd'hui rapportés les incidents les plus fréquents. Ensuite, on note dans cette zone la pratique d'une pêche illégale massive, notamment du côté de la Mauritanie et du Sénégal. Aider ces partenaires à préserver leurs ressources halieutiques correspond à un besoin qu'ils ont parfaitement exprimé. Nous devons donc poursuivre notre effort continu d'assistance aux marines du Golfe de Guinée. J'ai ainsi apporté un soutien appuyé à mon camarade sénégalais pour organiser, au mois de septembre prochain, une réunion de tous les chefs d'état-major des marines du Golfe de Guinée afin de renforcer notre coopération.

Le second exemple de prévention est ce que l'on appelle les mesures de réassurance, en particulier dans le cadre de l'Organisation du traité de l'Atlantique nord (OTAN), avec une présence de bâtiments français, chasseurs de mines en Baltique, bâtiments en mer Noire ou en mer de Norvège.

J'en viens à mes préoccupations.

Nos contrats opérationnels officiels datent du Livre blanc de 2013 et sont largement dépassés. Le Livre blanc nous demandait ainsi de réaliser deux missions permanentes, la dissuasion et la protection, et d'être déployés sur deux théâtres d'opération – contre cinq dans les faits aujourd'hui... Ensuite, le format de la marine, aux termes du Livre blanc, doit baisser. Nous devrions disposer de quinze frégates en 2030 contre dix-sept aujourd'hui alors que, clairement, depuis 2015, les engagements pour lutter contre le terrorisme et pour faire face au retour des États puissances augmentent. Les courbes se croisent, ce qui doit nous inviter à réfléchir. Enfin, le tempo des opérations, depuis 2015, s'est considérablement accéléré, ce qui entraîne une usure des matériels préoccupante.

À partir de 2008, nous avons fait le pari que certains types de bâtiments pourraient voir leur durée de vie prolongée. Il faut admettre que, pour certains d'entre eux, nous avons perdu notre pari. Par exemple, outremer, nous n'avons plus que quatre patrouilleurs au lieu de huit, et je sais qu'en 2021 je n'en aurai plus que deux ; or ces navires nous servent à exercer notre souveraineté dans les zones économiques exclusives. D'autres patrouilleurs, presque quarantenaires, sont aussi déployés aujourd'hui en Méditerranée devant la Libye dans le cadre de l'opération Sophia, dans le cadre de l'Agence européenne de garde-frontières et de garde-côtes (FRONTEX). L'une de mes priorités est donc d'accélérer le programme « Bâtiment de surveillance et d'intervention » (BATSIMAR), visant au renouvellement de ces deux classes de bâtiments.

Je pourrais également, en matière capacitaire, évoquer les pétroliers ravitailleurs, les hélicoptères...

M. le président. Les pétroliers ravitailleurs ne sont pas aux normes.

Amiral Christophe Prazuck. En effet, si nos pétroliers étaient civils, ils n'auraient pas le droit de naviguer. Quant aux hélicoptères, les Alouette III volaient déjà à l'époque de *Fantômas...* (*Sourires.*)

M. Jean-Michel Jacques. N'oublions tout de même pas que certains ont été modernisés depuis lors.

Amiral Christophe Prazuck. Ma deuxième préoccupation concerne les ressources humaines, les marins. Je sais, quand je vais au Royaume-Uni, quand je vais en Allemagne, que leurs bâtiments, leurs sous-marins restent parfois à quai parce qu'ils n'ont plus d'équipages suffisants – c'est le point noir de ces marines. Les Britanniques me demandent de leur prêter des officiers marinières, des mécaniciens, des électriciens pour faire naviguer leurs unités.

Je sais que le mode de vie du marin implique par nature l'éloignement. Je sais aussi qu'aujourd'hui, nos jeunes concitoyens veulent concilier vie professionnelle et vie privée. Je dois donc m'en débrouiller. Partir en mer est un métier magnifique et il faut le leur expliquer. Ils le comprennent et le recrutement fonctionne convenablement. Le vrai défi est celui de la fidélisation : garder dans nos rangs les marins que nous avons formés.

Nous avons à cet effet commencé d'appliquer une politique de rémunération ciblée, qui tient mieux compte des absences prolongées. Il faut également mettre en place une politique sociale adaptée. J'estime que nous devons réinvestir ces champs pour mieux exprimer nos besoins.

Il existe une grande différence en termes de ressources humaines entre la marine et une entreprise : la moyenne d'âge sur un bâtiment de combat est de 31 ans ; sur un sous-marin elle est de 30 ans. Il faut que les marins soient jeunes : une marine de vieux, c'est une marine qui ne navigue plus. Si tous les marins avaient mon âge, les bateaux seraient à quai. Il s'agit en effet d'un métier fatigant où l'on ne fait jamais une nuit complète, etc. Il est donc nécessaire de conserver une moyenne d'âge de l'ordre de la trentaine, ce qui signifie que vous recrutez des jeunes qui ont dix-huit ans et qui doivent, quand ils ont quarante ans, évoluer vers d'autres horizons. Et, au cours de cette période de vingt ans, vous les avez formés.

Vous visiterez un SNLE et constaterez la complexité incroyable de ce bâtiment, je l'ai mentionnée déjà. À bord, ils sont 117. En patrouille, pendant soixante-dix jours, vous êtes à plusieurs centaines de mètres sous l'eau, il n'y a pas de service après-vente, vous ne pouvez pas appeler le constructeur pour lui demander comment fonctionnent le réacteur nucléaire ou l'usine à décarbonatation : vous vous débrouillez tout seul. Donc, sur des engins aussi compliqués, avec une technologie assez variée qui couvre du sonar très pointu au réacteur nucléaire en passant par la mécanique lourde, vous devez avoir à bord toutes les compétences nécessaires. Si l'on ajoute à ces dernières la nécessité d'avoir des marins jeunes, vous vous retrouvez avec une équation un peu compliquée à résoudre, qui nécessite qu'on veille de près au flux et à la formation.

J'ai été long, mais...

M. le président. Passionnant !

Amiral Christophe Prazuck. ... j'ai tâché de montrer à quoi servait la marine et de présenter les enjeux maritimes dans le monde tels que je les vois. Or, en matière de sécurité et de prospérité, ces derniers me paraissent de plus en plus cruciaux. Aussi les questions capacitaires et de ressources humaines que j'ai évoquées sont-elles structurantes et doivent-elles être appréhendées comme telles pour que notre pays dispose d'une marine à la mesure de ses ambitions et de ses besoins. (*Applaudissements.*)

M. Jean-Pierre Cubertafon. Le porte-avions *Charles de Gaulle* est depuis le mois de février en arrêt technique majeur à Toulon pour une durée d'environ dix-huit mois. Cet événement suscite de ma part deux questions : ce magnifique bâtiment, avec son aviation embarquée, le groupe naval qui l'accompagne, constitue un outil de puissance remarquable à plusieurs égards. D'aucuns avancent que l'absence du *Charles de Gaulle* sur les théâtres d'opérations actuelles est compensée par des bases temporaires. En effet, si la Méditerranée orientale est une zone chaude, il semble que les espaces maritimes du nord, tout comme les espaces aériens, fassent de plus en plus l'objet d'incursions russes. La construction d'un deuxième porte-avions nucléaire dans le cadre d'une défense européenne, pour faire face aux défis stratégiques, vous paraîtrait-elle utile ? Quel emploi est-il fait, pendant ce temps, des Rafale marine qui sont opérationnels ?

M. Jean-Charles Larssonneur. Amiral, je commencerai par revenir sur une question que vous avez déjà abordée et à laquelle vous avez en partie répondu : celle de la fidélisation de nos marins, du renouvellement des contrats et de l'attractivité de la marine en général. L'association professionnelle nationale des militaires de la marine (APNM-Marine) a récemment mis en cause le parcours professionnel, le déroulement des carrières, les rémunérations, la réforme du soutien, la suractivité opérationnelle et le manque d'effectifs. Il est vrai, comme vous le soulignez, que beaucoup de nos marins ne voient pas souvent leur famille. Pourriez-vous nous apporter des précisions quant à votre politique en la matière ?

J'évoquerai d'autre part la disponibilité des avions de patrouille maritime Atlantique 2 : il était prévu qu'ils soient retirés du service mais ils ont finalement été modernisés sous l'égide de Dassault. Ces avions sont particulièrement sous tension. Décelez-vous des progrès en termes de disponibilité de ces appareils ? J'aurai la même question en ce qui concerne les hélicoptères NH90 et le programme HIL (hélicoptère interarmées léger).

M. Gwendal Rouillard. Où en est le programme de frégates de taille intermédiaires (FTI) ? D'autre part, nous avons eu des échanges ces derniers mois sur le programme Barracuda et sur l'arrivée en temps et en heure de la torpille : pourriez-vous nous éclairer sur ce point ?

M. Christian Jacob. Ma question concerne les conséquences de la réaffectation du financement des opérations extérieures (OPEX) au ministère des Armées. J'imagine qu'à ce stade de la préparation du budget, vous avez prévu les investissements et renouvellements qui doivent avoir lieu pour l'année prochaine. Comment avez-vous anticipé les conséquences directes, pour la marine, de la réaffectation de ces 850 millions d'euros ? À quelles actions initialement prévues devrez-vous renoncer ?

Amiral Christophe Prazuck. Vous m'avez interrogé sur le *Charles de Gaulle* et demandé s'il fallait un second porte-avions. Je n'ai aucun doute quant à l'utilité militaire et à la performance du porte-avions. Vous vous souvenez qu'il avait permis de tripler le nombre

d'avions présents sur zone contre Daech. Il n'est pas concurrent mais complémentaire des bases aériennes projetées qui, elles, sont tributaires d'autorisations diplomatiques. Bref, je n'ai aucun doute quant à cette capacité militaire.

Je n'ai aucun doute non plus quant à la valeur politique et à la force symbolique d'un porte-avions. Chaque fois que notre pays a été touché par des attentats, une des réponses a consisté à faire appareiller le *Charles de Gaulle* pour aller frapper les endroits d'où ces attentats avaient été pensés et commandités. Nos concitoyens ont perçu la puissance de cette réponse. Ils en ont conçu de la fierté et ont marqué un vif intérêt.

Enfin, le porte-avions est également un agrégateur de volontés politiques européennes. Les trois fois où nous l'avons déployé pour frapper Daech, il a toujours été accompagné par des bâtiments européens – allemands, belges, britanniques et italiens. Parce qu'il est un outil puissant, unique en Europe, qui exige un très haut niveau de compétence opérationnel, le porte-avions aura toujours cette capacité d'entraînement de nos partenaires européens.

Tous ces éléments me semblent des arguments puissants en faveur d'un second porte-avions. En tant que marin, je ne peux que souscrire à vos observations. Cela étant, c'est un investissement extrêmement lourd qui demande une programmation et une volonté affirmée. Donc une décision politique.

S'agissant de la fidélisation, plusieurs phénomènes sont évoqués par l'APNM-Marine, notamment l'accumulation de réformes depuis une vingtaine d'années et le fait qu'on n'ait toujours pas atteint une stabilité efficace en matière de soutien de l'homme. Il est temps de faire aboutir définitivement ces réformes qui nécessitent probablement des ajustements, notamment concernant la place du commandement dans l'organisation du soutien.

Je vous ai parlé tout à l'heure d'une politique de rémunération ciblée. Nous avons commencé à identifier les points qui méritent un effort particulier en termes de rémunération. Les choses se mettent en place mais comme les marins n'ont pas encore perçu les sommes correspondantes, je resterai attentif à la manière dont ils accueilleront ces mesures – assez significatives à mon sens. Nous souhaitons, je vous l'ai dit, mener une politique sociale : une politique d'hébergement pour les célibataires géographiques, une politique de logement, compte tenu de la mobilité géographique imposée à nos marins, une politique de l'emploi des conjoints – domaine dans lequel je nous trouve timorés –, bref, une politique visant à améliorer les conditions de vie de nos marins.

On a segmenté le traitement de ces questions dans les armées. Considérant que le cœur de métier de la marine consistait à faire la guerre en mer, la politique sociale a été confiée à des opérateurs, comme la direction des ressources humaines du ministère de la Défense (DRH-MD), par exemple, pour l'emploi des conjoints ou, pour tel autre opérateur, des cercles et foyers d'accueil des missionnaires de passage etc. Je veux désormais jouer le rôle d'un prescripteur averti et exigeant. Les opérateurs sont beaucoup plus compétents que moi pour mener ces actions mais je dois contribuer à fixer leurs objectifs car j'ai *in fine* la responsabilité du moral des marins devant la ministre.

Que fait-on de nos avions pendant l'arrêt technique du *Charles de Gaulle* ? Certains d'entre eux viennent renforcer les moyens de l'armée de l'air – nous avons ainsi actuellement quatre Rafale sur la base H5 en Jordanie – ; d'autres vont participer à la posture permanente

de sécurité aérienne dans le ciel français. À l'automne, certains de nos avions et de nos pilotes retourneront en Jordanie. Puis, l'année 2018 sera consacrée à la remontée en puissance du groupe aéronaval : il nous faudra apprendre les bases du métier aux jeunes pilotes qui arrivent et leur faire gravir les échelons puis, au premier semestre 2018, envoyer une part importante de l'aéronautique navale française aux États-Unis pour apponter sur un porte-avions américain, après avoir fait une séquence d'appontage sur les pistes à terre.

En ce qui concerne la disponibilité, les Atlantique 2 sont aujourd'hui dans un programme de rénovation piloté par Dassault et faisant également intervenir Thales, Naval Group et le service industriel de l'aéronautique (SIAé). Les expérimentations que j'ai vues de ces équipements sont très prometteuses : si le ramage de ces derniers se rapporte à leur plumage, on aura vraiment un avion remarquable – à la fois pour chasser le sous-marin dans l'Atlantique Nord et pour participer aux opérations de renseignement au-dessus de la Syrie et de l'Irak comme ils le font aujourd'hui. Cela étant la période actuelle est très difficile car non seulement le simple entretien de ces Atlantique 2 est trop long mais il faut en plus les rénover de manière très complète. Nous avons donc institué un groupe de travail, comprenant mon adjoint – le major général de la marine – et la direction générale de l'armement (DGA), pour suivre très régulièrement l'avancée de l'organisation industrielle et de la logistique et ainsi arriver à tenir le rythme d'entretien et de rénovation des Atlantique 2. Quand nous avons un problème de disponibilité de ces avions, comme cela nous est déjà arrivé à certaines périodes, nous sommes obligés d'aller chercher un Atlantique 2 qui opère au fin fond du désert en Jordanie pour l'envoyer au nord de l'Écosse ou à Lann-Bihoué participer à la chasse aux sous-marins qui s'approchent de notre sanctuaire breton.

Je ne suis pas satisfait de la disponibilité ni du coût d'entretien du NH90, sans parler du nombre colossal d'heures de maintenance qui doit lui être consacré – plus de trente heures d'entretien pour une heure de vol. Nous y épuisons nos mécaniciens et nos flottilles pour un rendement assez faible. Cet appareil présente des problèmes de maturité technique, de corrosion et de maintenance que l'on n'arrivera pas à résoudre du jour au lendemain. Ce n'est qu'en 2018 que la disponibilité du NH90 devrait en quelque sorte arriver à décoller. Nous prenons le taureau par les cornes. Nous y consacrons beaucoup d'énergie avec la DGA, le SIAé et les industriels.

Je n'ai aucun doute ni aucune réserve concernant les FTI. Ces frégates sont indispensables. Pour concevoir ces bâtiments, nous avons adopté, avec la DGA et l'industriel, une organisation en plateau au sein de laquelle nous avons exprimé nos besoins opérationnels, essayés de mesurer leur impact financier et la capacité industrielle. Nous sommes arrivés *in fine* à un bâtiment remarquable qui contribuera, comme les FREMM aujourd'hui, à l'excellence française en matière de lutte sous la mer. Naval Group et Thales ont vraiment un savoir-faire unique au monde, très en avance sur tous les autres pays de la planète, qui sera utilisé pour les FTI, et nous bénéficierons des avancées de Thales sur le nouveau radar dit à antennes à panneaux fixes. Nous avons aujourd'hui des radars dont les antennes tournent et qui, lorsqu'ils sont orientés dans une direction, ne peuvent pas voir ce qui arrive derrière eux. Ils tournent certes rapidement – puisqu'ils font un tour par seconde sur une FREMM – mais pas suffisamment vite face à des missiles très rapides. Il nous faut donc absolument sur les FTI des radars qui voient tout en permanence.

Je n'émet aucune réserve non plus quant aux qualités opérationnelles du sous-marin nucléaire d'attaque (SNA) Barracuda. Le premier exemplaire entrera en service avec retard,

vers 2020 au lieu de 2017. Ce n'est pas une trottinette mais un engin difficile à construire et des erreurs ont été commises, qu'il faut identifier, corriger puis rattraper. Pendant ce temps-là, nous avons constitué notre premier équipage et utilisons des simulateurs pour les former, mais j'attends avec impatience ce bateau. Le retard de livraison du premier de série, le *Suffren*, va m'obliger à prolonger l'usage des *Rubis* pour avoir en permanence six sous-marins nucléaires d'attaque en parc. Quand j'ai six SNA, un est en entretien de longue durée – pendant un an et demi ou deux ans –, un autre en entretien intermédiaire, un troisième en entraînement, un quatrième dans l'Atlantique, un cinquième en Méditerranée et le dernier soit dans l'Atlantique, soit en Méditerranée, soit dans l'océan Indien. Le format de six SNA – les Britanniques en ont sept – correspond donc à notre besoin opérationnel.

La baisse de 850 millions d'euros qui a été annoncée aura certainement des conséquences pour la marine. Nous sommes en train de travailler avec l'état-major des armées et la DGA pour déterminer où faire porter l'effort et minimiser l'impact opérationnel de cette mesure. Certaines commandes du programme 146 sont plus critiques que d'autres : nous essayons de les identifier pour continuer à disposer en 2018 du matériel dont nous aurons besoin. Je suis assez confiant en notre capacité à bien pointer les domaines dans lesquels la baisse des crédits sera la moins douloureuse. Maintenant, je vous ai parlé du vieillissement de mes bateaux et de mes hélicoptères et je considère qu'il faut accélérer le renouvellement de notre flotte pour BATSIMAR et FLOTLOG. Cette baisse de crédits retardera ce remplacement. Mon souhait est que son impact reste limité grâce à une trajectoire budgétaire ultérieure particulièrement dynamique. Nous devrions pouvoir repartir dès 2018, avec une perspective saine et cohérente pour la marine.

M. Bastien Lachaud. Pourriez-vous nous en dire plus au sujet de nos territoires ultramarins du Pacifique qui représentent six millions de kilomètres carrés et qui accueillent deux bases ?

Vous nous avez parlé des problèmes de disponibilité de vos navires : quels sont très précisément vos besoins pour les prochaines années, en nombre de navires ?

Enfin, nous savons tous que le *Charles de Gaulle* va être retiré du service vers 2038-2041 et que la conception et la construction d'un porte-avions prennent une dizaine d'années minimum, sans parler des tests préalables à sa mise en service. Nous sommes donc à quelques années de la décision de construction d'un nouveau porte-avions et savons tous que la construction de deux navires jumeaux permettrait des économies d'échelle. C'est donc plutôt en ce sens qu'il faudrait avancer. Où en êtes-vous de cette réflexion ?

M. Christophe Lejeune. Amiral, vous avez évoqué la marine chinoise, en plein essor en termes d'équipements et qu'on retrouve en Méditerranée. Vous avez également souligné la présence de la marine russe dans nos eaux, au large de l'Atlantique. Ces marines sont-elles en train de nous *challenge* ? Y a-t-il des accords entre ces deux pays, en matière de construction et d'échanges militaires ? La présence des uns en Méditerranée et des autres dans l'Atlantique Nord pourrait raisonnablement nous faire penser que l'Europe est prise en tenaille.

M. Louis Aliot. Ma question porte sur notre zone économique exclusive, notamment en outre-mer. Vous nous avez dit tout à l'heure qu'il n'y aurait plus en 2020 que deux patrouilleurs, ce qui paraît évidemment très peu pour surveiller nos 11 millions de kilomètres

carrés. Pour m'être rendu dans nos territoires ultramarins, je connais la crainte qu'y ont les autorités d'un manque de bateaux et de surveillance, à l'heure où les trafics et la pêche illégale sont de plus en plus importants. Combien faut-il pour bâtir un patrouilleur ? Combien faudrait-il de patrouilleurs pour assurer une surveillance minimale de notre espace maritime à l'échelle du monde ?

M. Jean-François Eliaou. La marine nationale a-t-elle une mission sanitaire et médicale ?

Amiral Christophe Prazuck. Dans le Pacifique, la protection de nos ressources est prioritairement orientée vers la lutte contre la pêche illicite. Aujourd'hui les *blue boats* vietnamiens sont particulièrement actifs dans le Pacifique occidental. Un principe se vérifie toujours : ce qui n'est pas protégé est pillé, ce qui est pillé est contesté.

L'affirmation du droit maritime international fait l'objet de missions spécifiques en mer de Chine méridionale, où le différend bien connu continue d'opposer les États riverains malgré la sentence de la Cour Permanente d'Arbitrage. La France, deuxième pays maritime du monde, est attachée au respect du droit maritime international codifié par la convention de Montego Bay de 1982. Ainsi, plusieurs unités françaises ont transité dans cette zone en appliquant strictement le droit maritime international. Certaines de ces unités sont basées dans le Pacifique, d'autres viennent de métropole, comme la mission Jeanne d'Arc.

Quant à nos besoins en navires, ils sont de deux ordres. Ils concernent tout d'abord le renouvellement des bâtiments de combat qui a commencé en 2005 et qui se terminera en 2030. Je vise à cet égard dix-huit frégates de premier rang. Je rappelle que pendant la guerre des Malouines – qui n'était pas, loin s'en faut, un conflit mondial –, quatorze bâtiments britanniques ont été touchés. Je vise également dix-huit Atlantique 2 rénovés et dix-huit BATSIMAR. J'ai par ailleurs des besoins de court terme, que j'ai déjà évoqués, pour tout ce qui est en train de tomber en poussière : nos patrouilleurs outre-mer, nos ravitailleurs et nos Alouette III.

En ce qui concerne le *Charles de Gaulle*, il faut d'abord lancer des études pour déterminer plusieurs éléments. Tout d'abord, quels avions aurons-nous en 2030-2040 ? Seront-ils plus gros ou plus petits ? Y aura-t-il des drones ? Quelles catapultes utiliserons-nous ? Les nôtres sont aujourd'hui à vapeur mais les Américains ont lancé hier le *Gerald Ford*, le premier porte-avions de nouvelle génération, équipé de catapultes électromagnétiques. Comment ces dernières fonctionnent-elles ? De quelle source de puissance a-t-on besoin pour les faire fonctionner ? Les industriels doivent explorer ces questions avant que nous nous décidions. Naval Group pense que l'on pourrait construire un nouveau porte-avions en dix ans. Quoi qu'il en soit, il importe de ne pas perdre dans les quelques années qui viennent les savoir-faire, en particulier les plus pointus, qui ont été entretenus par les industriels avec le *Charles de Gaulle* et de nous mettre en situation de prendre une décision d'ici à deux ou trois ans sur le sujet.

Sur la question de ce que vous appelez les *challengers*, il y a des attitudes qui correspondent à des messages qui nous sont directement adressés ; par exemple les sous-marins qui opèrent à proximité de nos approches bretonnes.

Et puis il y a un mouvement de fonds d'investissement militaire des États-puissances, notamment dans leurs marines qui peuvent se déplacer autour du monde sans entrave. Ainsi la

Chine a lancé en quatre ans l'équivalent de la marine française en bâtiments de combat, tout en ouvrant une base de 10 000 hommes à Djibouti.

Objectivement, le contexte stratégique est bouleversé. Là où nous opérons quasiment seuls pour assurer la défense des intérêts de notre pays, de nouveaux acteurs sont désormais présents, avec des moyens navals comparables en nombre aux nôtres.

J'en viens à l'outre-mer. Je n'y ai pas que des patrouilleurs mais aussi des bâtiments logistiques, les bâtiments multimissions (B2M), que l'on vient de renouveler, à raison d'un par DROM-COM. Mon objectif est de revenir au format de 1982, année de la Convention de Montego Bay et de la création des zones économiques exclusives. La France, qui devient cette année-là le deuxième pays maritime au monde, décide de surveiller ces zones pour éviter qu'elles soient pillées. Elle se crée un format minimum pour chaque département ou territoire d'outre-mer, composé de deux patrouilleurs, d'un bâtiment logistique – ce que l'on appelait auparavant bâtiment de transport léger (BATRAL) et que l'on appelle maintenant B2M – et d'une frégate de surveillance. Je ne cherche pas à augmenter ce format mais bien à le retrouver, ce qui suppose que nous ayons huit patrouilleurs pour l'ensemble des outre-mer (hors Guyane, qui vient déjà de recevoir deux nouveaux bâtiments). Pour cela, je ne cherche pas à avoir un bâtiment de combat, capable de tirer des missiles à 300 kilomètres : l'outil de combat principal de ces bateaux est leur pavillon français qui marque notre présence et qui leur permet d'observer la situation et d'intervenir dans des situations simples. Si malgré la présence de ces unités, notre souveraineté était contestée, alors c'est la flotte de combat qui pourrait être déployée.

Avons-nous une mission sanitaire ? Nous avons les moyens d'exercer des missions sanitaires. Les BPC dont j'ai parlé tout à l'heure, les fameux Mistral que vous pourrez voir aux Universités d'été de la défense (UED), peuvent transporter des troupes, des chars, des hélicoptères, un état-major ou encore un hôpital dit « rôle 3 », où l'on peut faire de la chirurgie lourde. Le *Charles de Gaulle* dispose d'un « rôle 2 », c'est-à-dire qu'on peut y faire de la chirurgie importante mais pas de la chirurgie lourde. Lors du tsunami en Indonésie, la *Jeanne d'Arc* avait participé aux opérations humanitaires. Aujourd'hui, si une catastrophe de grande ampleur avait lieu, comme lors du dernier tremblement de terre en Haïti où nous avons envoyé un TCD (transport de chalands de débarquement), l'équivalent d'un BPC, nous pourrions envoyer des moyens médicaux, des moyens de transport, des hélicoptères – les routes étant généralement détruites – et des moyens de débarquement. Alors que l'on parle de dérèglement climatique et que les phénomènes météorologiques sont de plus en plus violents dans les zones tropicales, le BPC et les B2M joueront un rôle important en cas de catastrophe naturelle.

M. Fabien Gouttefarde. Ma question porte sur la dimension sous-marine des forces et la dissuasion nucléaire. Nous disposons de six SNA, quatre SNLE, et comme vous l'avez dit tout à l'heure, deux concepts se rencontrent : la permanence à la mer et la stricte suffisance. Pour un regard un peu extérieur, le ratio d'un SNLE disponible en permanence à la mer sur quatre n'est-il pas un peu faible ? Arrive-t-il que nous ayons au moins deux SNLE simultanément sous la mer ?

Maintenant, imaginons que nous n'en ayons qu'un et qu'il soit en plongée dans l'Atlantique, celui-ci aurait-il techniquement les moyens de frapper n'importe où sur le globe, par exemple en Asie ? La dissuasion joue son rôle à partir du moment où l'ennemi potentiel

ignore où se trouve le sous-marin, et à partir du moment où il est susceptible de frapper n'importe où.

Mme Anne-France Brunet. Vous avez parlé de l'identification de comportements anormaux, et de signaux faibles. Quels sont aujourd'hui les outils scientifiques et technologiques permettant une telle identification ? Et comment vous projetez-vous dans l'avenir ?

M. Jean-Michel Jacques. Sur le plan budgétaire, notre pays est soumis à certaines contraintes, le ministère des Armées comme tous les autres. Nous avons un endettement énorme, et si nous voulons relancer notre économie, il faudra composer avec. De la même façon, sur le plan opérationnel, vous êtes soumis à certaines contraintes. Vous avez un objectif opérationnel à fixer.

Au vu de ces contraintes budgétaires et opérationnelles, êtes-vous en mesure de définir ce que sera la marine dans dix ans, et de lancer des études en cohérence avec cet objectif ? Il ne faudrait pas que l'on se retrouve dans six mois ou un an dans cette situation assez désagréable, où les uns – vous – disent qu'ils n'ont pas les moyens de faire, et les autres – c'est-à-dire nous – que l'on ne peut pas tout faire. Avez-vous été suffisamment mis à contribution pour définir cet objectif et les études à lancer pour le bien de notre pays ?

Mme Laurence Trastour-Isnart. Je fais partie de la délégation aux droits des femmes et à l'égalité entre les femmes et les hommes, et mon intervention portera sur la composante féminine de la marine. Quel est le pourcentage de femmes au sein de la marine française ? Sont-elles présentes dans toutes les unités de cette armée ? J'aimerais avoir une idée de la durée moyenne de la carrière des femmes dans la marine, et de l'âge moyen des effectifs féminins. Cet âge moyen correspond-il à celui des hommes ? Leur carrière est-elle plus courte ou identique à celle des hommes ?

Amiral Christophe Prazuck. Monsieur le député Gouttefarde, arrive-t-il qu'il y ait deux sous-marins à la mer ? Bien sûr. Notre doctrine, dite de stricte suffisance, c'est qu'il y en ait au moins un en permanence. Sur nos quatre SNLE, il y en a donc : un en grande réparation, lorsqu'on enlève tout à bord et qu'on démonte tout ; un en entretien régulier, lequel dure deux mois ; un en entraînement, ou s'il est entraîné, à la mer ; et un à la mer.

L'important est qu'il y ait en permanence un sous-marin à la mer. Certains avaient pensé qu'on pourrait se contenter de faire appareiller un SNLE en cas de crise, et le reste du temps, le laisser à quai ; cela aurait permis de diminuer le nombre de sous-marins. Mais imaginez le poids d'une décision fondée sur l'analyse qu'une crise est suffisamment importante pour ordonner l'appareillage d'un SNLE ! Ce serait lancer un signal politique considérable, qui déclencherait une aggravation très lourde de la crise. Alors que là, c'est une donnée : quoi qu'il arrive, que nous soyons inquiétés ou pas, la dissuasion est en œuvre. C'est la raison de cette permanence.

Madame Brunet, je parlais de « signaux faibles » en matière de renseignement, notamment pour prévenir les actes terroristes dans le domaine maritime. À cette fin, nous avons créé des pelotons de sûreté maritime et portuaire : on l'a fait au Havre et à Marseille, on va le faire à Dunkerque, Calais, et à Saint-Nazaire. Il s'agit de mettre en place des réseaux de renseignement et d'information, permettant de distinguer les cibles, afin de savoir sur quel bâtiment porter une attention particulière. Cela étant, de manière générale, je veux développer

l'utilisation du *Big Data* en matière d'information maritime. On dispose de milliards d'informations sur les navires, qui émettent leur position par des transpondeurs AIS. On est capable de suivre toutes ces informations et de dire : tel bâtiment est passé au large de la Syrie il y a trois ans, il a coupé son AIS pendant quatre jours ; il est donc suspect. Cela demande des capacités de traitement de données massives, sur lesquelles nous sommes en train de travailler. J'espère pouvoir vous en dire plus au mois d'octobre.

Monsieur Jacques, vous avez parlé budget. En la matière, est-ce que l'on voit loin ou est-ce que l'on a le nez dans le guidon ? Je dirais : « Les deux, mon colonel. » (*Sourires.*)

Tout à l'heure, l'un de vous a évoqué le retrait du service actif du *Charles de Gaulle* en 2038-2040. On a parlé de la livraison, en 2030, de la dernière frégate de taille intermédiaire (FTI), et du dernier sous-marin Barracuda. Comme toujours, dans les programmes d'armement, et singulièrement dans les programmes de la marine, le temps est très long. Et vingt ans est bien l'horizon temporel sur lequel travaille l'état-major.

Il faut donc imaginer les livraisons année après année, non pas sur un an mais sur cinq ans, durée prévue des lois de programmation militaire, et en fonction des hypothèses budgétaires qui auront été mises sur la table. Évidemment, si les hypothèses budgétaires ne prévoient une remontée qu'à partir de 2025, il ne se passera pas grand-chose. Mais les annonces d'une dynamique budgétaire importante dès 2018 sont, selon moi, de nature à rétablir la situation difficile que nous connaissons.

J'en viens aux femmes, Madame Trastourt-Isnart : aidez-moi ! Il y a 14 % de femmes dans la marine, alors qu'elles représentent 20 % des engagements. Les femmes peuvent servir sur tous nos bâtiments, sauf dans les sous-marins, mais nous sommes en train de résoudre cette question. À la fin de l'année, les premières femmes feront des patrouilles sur des sous-marins. C'était un engagement de mon prédécesseur, il sera tenu.

Il n'y a pas encore de femmes dans les commandos marine, qui leur sont pourtant ouverts. Simplement, il se trouve qu'elles ne se sont pas encore présentées aux stages commando. Quand je m'occupais des commandos, on s'est demandé s'il fallait prévoir un niveau pour les femmes et un niveau pour les hommes. Je m'y étais refusé car les balles de Kalachnikov vont à la même vitesse pour tout le monde.

Pourquoi ai-je demandé votre aide ? Parce que les femmes quittent la marine en moyenne à trente-deux ans. Je vous ai parlé de conciliation vie professionnelle-vie privée. Or il se trouve que les femmes et les hommes se posent la même question entre trente et quarante ans, au moment où ils veulent fonder une famille : partir quatre mois avec trois jours de préavis, est-ce que c'est vraiment viable pour la famille ?

Souvent les hommes font le dos rond et arrivent à passer le cap de ces dix années. Mais les femmes s'en vont. Or elles avancent souvent plus vite que les hommes. Au cours de cette période, elles sont généralement plus mûres, plus volontaires et particulièrement performantes. Voilà pourquoi je veux les aider à rester dans la marine.

Je souhaiterais, peut-être à l'occasion de l'examen de la loi de programmation militaire, imaginer avec votre aide un processus de disponibilité au sein du ministère des Armées. L'idée est de leur permettre d'accéder au temps partiel. Mais qui dit temps partiel dit statut civil, car le statut militaire est fondé sur une disponibilité en tout temps et en tous lieux,

et il n'est pas question d'y toucher. Voilà pourquoi il faudrait donner temporairement à ces militaires un statut civil. On leur permettrait ainsi de rejoindre pendant quatre ou cinq ans un emploi qu'on « civilianiserait » au sein de la marine, au sein du ministère des Armées. Ils resteraient au contact des problématiques de défense et des problématiques de la marine, avec un salaire correspondant évidemment aux contraintes civiles, différentes des contraintes militaires. Ils choisiraient ensuite soit de revenir sous l'uniforme soit de changer de métier. Cela ne pourrait se faire que pour un nombre restreint de postes, afin que le flux soit maintenu.

Peut-être aurez-vous de meilleures idées. Pour moi, la fidélisation est une de mes premières préoccupations, et je constate que les femmes ont une propension plus importante à quitter l'uniforme.

Mme Alexandra Valetta Ardisson. Mes questions concernent la Méditerranée. Avons-nous les moyens de surveiller nos intérêts dans ce secteur stratégique, soumis à des enjeux, des risques et des menaces multiples ? Par ailleurs, quel est le rôle de la marine française dans la crise migratoire qui s'y déroule, notamment auprès de l'Agence européenne de garde-frontières et de garde-côtes (anciennement FRONTEX) et de l'EUNAVFOR Med, dont nous avons appris hier la prolongation jusqu'au 31 décembre 2018 ?

M. Joaquim Pueyo. Amiral, j'ai une question similaire concernant la mission européenne EUNAVFOR, qui a en effet été prolongée de six mois pour lutter contre les trafics et les passeurs en Méditerranée.

Je vous précise que la commission des Affaires européennes et celle de la Défense avaient créé lors de la précédente législature une mission d'information portant sur la phase 1 de l'EUNAVFOR, et que j'en avais été le corapporteur.

Je sais qu'un de vos patrouilleurs et un avion sont là-bas pour faire respecter en haute mer l'embargo sur les armes. Quel est votre sentiment ? Peut-on aller plus loin ? Selon vous, est-ce une mission délicate et difficile ?

M. Patrice Verchère. Amiral, la marine française semble être la seule marine européenne réellement présente et crédible en Méditerranée, car en mesure d'agir sur l'ensemble du spectre des missions. Quelles sont à l'heure actuelle les vraies marines européennes capables matériellement et prêtes à mener, comme notre marine, tout type de missions et d'opérations ?

M. Yannick Favennec Becot. En octobre dernier, au Togo, à Lomé, à l'occasion d'un sommet extraordinaire de l'Union africaine, plus de trente pays africains ont adopté une charte contraignante sur la sûreté et la sécurité maritimes, qui va faire partie de la stratégie africaine intégrée pour les mers et pour les océans à l'horizon 2050. Celle-ci propose de coordonner les actions entre les pays du continent, pour lutter contre la piraterie et les trafics de drogue, d'armes et d'êtres humains sur les côtes africaines. La protection de la façade maritime africaine est en effet un enjeu majeur.

La France, engagée depuis de nombreuses années dans le Golfe de Guinée au travers de la mission Corymbe, a fait évoluer, depuis le sommet de Yaoundé en 2013, la nature de son implication – outre son positionnement purement militaire – vers une coopération avec les marines du Golfe et leur formation. Pouvez-vous nous éclairer sur ce dispositif ?

Est-ce que le sommet de Lomé a modifié – ou va modifier – l’implication de la France dans les prochaines années ?

M. Laurent Furst. Amiral, vous avez parlé du potentiel maritime de notre pays : 11 millions de kilomètres carrés, un quart de cet espace étant rattaché à des îles inhabitées, qui ont le bonheur d’être françaises. Ces îles ont un intérêt stratégique, halieutique, énergétique et minier.

Parmi elles, il y a, dans le Pacifique Nord, l’îlot de Clipperton cher à notre ami Folliot, que je salue ; cet îlot est malheureusement quasiment à l’abandon et ses eaux sont largement pillées. Il y a, dans l’océan Indien, les îles du canal du Mozambique dont vous avez parlé, dont Tromelin. Et il y a les îles subantarctiques : l’archipel des Crozet, les îles Saint-Paul et l’île de la Nouvelle Amsterdam, ainsi que l’archipel des Kerguelen.

Nous avons peu de moyens maritimes pour faire respecter le droit français, et défendre le potentiel économique de ces îles. Ces moyens vont-ils être accrus dans les années à venir ? Est-ce que le pavillon français va être mieux respecté sur ces vastes espaces ?

Amiral Christophe Prazuck. Nous avons les moyens de faire beaucoup de choses en Méditerranée. Je vous ai parlé du *Languedoc* qui est devant la Syrie, capable de tirer des missiles de croisière, accumulant du renseignement sur ce qui se passe en Syrie et dans ses approches. Nous participons évidemment à la protection de nos approches maritimes, au titre de la défense maritime du territoire, avec notre réseau de sémaphores, et avec nos patrouilleurs devant nos côtes. Enfin, nous participons à EUNAVFOR Med, à FRONTEX, avec des patrouilleurs de haute mer. On peut donc dire, Madame la députée, que l’on a les moyens.

Ces patrouilleurs de haute mer, qu’on appelait avisos, sont les chevaux de trait de ces missions. Ils ont 40 ans d’âge. Ils sont indispensables. Il faut les remplacer rapidement par des BATSIMAR.

Qu’est-ce que je pense des opérations EUNAVFOR Med et FRONTEX ?

L’opération Sophia-EUNAVFOR Med a permis de détruire 450 bateaux de passeurs, ce qui prouve son efficacité. Maintenant, un marin qui voit des gens se noyer va les sauver. Il est formé comme cela, c’est son métier, et s’il ne le fait pas, c’est qu’« il y a quelque chose de pourri au royaume du Danemark »... Donc, mettre des bateaux en sentinelle entraînera systématiquement le sauvetage de ceux qui pourraient se noyer à proximité. Et à partir du moment où ils seront sur un bateau sous pavillon français, la France en aura la responsabilité.

L’action de nos patrouilleurs, dans le cadre de l’opération EUNAVFOR Med, est plutôt orientée sur le renseignement pour identifier les passeurs et les trafics d’armes ; ils ont d’ailleurs intercepté deux bateaux transportant des armes en contrebande. Mais on ne peut pas imaginer qu’un dispositif maritime aura une influence sur des phénomènes migratoires dont le sort est déterminé à des centaines ou des milliers de kilomètres à l’intérieur des terres.

Quoi qu’il en soit, pour revenir à cette mission de sauvetage, les marins font ce qui est attendu de leur éthique et de leur formation.

Peut-on aller plus loin ? Certainement. On voit bien aujourd'hui que le dispositif mis en place ne permet pas d'empêcher que des milliers de personnes prennent un risque considérable. Clairement, ce dispositif ne répond qu'à un volet nécessaire mais limité de cette crise extrêmement grave.

Maintenant, la marine française est-elle la seule marine européenne ? Vous me flattez.

Nous travaillons de manière quasi-permanente avec la *Royal Navy*. Les marines allemande et italienne disposent de bâtiments très performants avec lesquels nous œuvrons tous les jours, notamment en Méditerranée. Les Belges, les Espagnols, les Portugais sont des partenaires réguliers avec lesquels nous sommes parfaitement interopérables. Nous partageons des zones d'intérêt, le Golfe de Guinée, la Méditerranée occidentale, la lutte contre le terrorisme.

En résumé, comme les Britanniques, nous disposons d'une marine « complète », du sous-marin nucléaire au porte-avions, qui bénéficie donc d'une autonomie opérationnelle adossée à des capacités interarmées de renseignement et de commandement. Pour autant, nos alliés européens contribuent de manière résolue et avec efficacité aux opérations maritimes en Méditerranée de l'OTAN, de l'UE, ou à nos propres opérations comme Chammal. Leur apport est manifeste, notre interopérabilité avec eux est totale.

Monsieur Favennec Becot, il est certain que le sommet de Yaoundé, puis celui de Lomé, ont été des éléments structurants de la sécurité maritime en Afrique. J'observe que l'amélioration de la sécurité maritime en Afrique comporte deux volets : le volet haut, qui concerne la façon dont les pays communiquent entre eux aux niveaux politique, stratégique et juridique ; le volet bas, qui concerne ce que l'on fait en mer, se parler, échanger des renseignements, agir de concert et suivre les mêmes procédures.

Je suis plutôt sur le volet bas, le volet technique, à travers les opérations *Corymbe* et *Nemo*. Grâce à la centaine d'exercices conduits en 2016 avec toutes les marines riveraines du Golfe de Guinée, nous transférons notre savoir-faire concret, de terrain, en sécurité maritime : lutter contre les trafics, la pêche illégale, la piraterie et le brigandage.

L'Europe, le ministère des Affaires étrangères, la direction de la coopération de sécurité et de défense (DCSD) opèrent plutôt sur le volet haut, sur les centres de commandement.

M. Furst a évoqué notre potentiel maritime et certaines îles inhabitées. Aurons-nous des moyens accrus ? Pour ma part, je ne pousse pas à la dépense. Je constate simplement que depuis 1982, les moyens qui avaient été définis m'ont semblé être adaptés à nos besoins. Aujourd'hui, nous sommes capables de compléter ces moyens, en particulier grâce aux satellites. Ceux-ci nous permettent de savoir, par exemple, le nombre de bateaux autour de Clipperton ; peut-être pourrions-nous les identifier un jour.

Mon objectif de court terme est de retrouver le format défini par la France en 1982 pour assurer sa souveraineté maritime. Puis je serai à même d'apporter un complément grâce à de nouveaux moyens, comme le *Big Data*, l'observation satellitaire et les coopérations internationales.

On a évoqué les îles du grand Sud, dans l’océan Indien. Aujourd’hui, quand nous y allons, nous le faisons avec des Australiens et des Sud-Africains, et nous patrouillons ensemble. Puisque l’on doit passer dans les zones sud-africaines et australiennes, nous leur donnons un coup de main. Et ils font la même chose quand ce sont eux qui passent dans nos zones. Ils contribuent à notre connaissance de ces zones.

C’est également le cas en Nouvelle-Calédonie. J’ai parlé tout à l’heure des *Blue Boats*, ces bateaux peints en bleu venus du Vietnam, qui opèrent dans tous les pays de la région. Parfois, on arrive à les attraper, parfois on les identifie sans les intercepter. C’est là que joue la coopération internationale. Nous transmettons les éléments recueillis à l’Australie, à la Nouvelle-Zélande et à tous les pays de la région. C’est le moyen de comprendre d’où viennent ces bateaux, à qui ils appartiennent, ce qu’ils font, quel est leur modèle économique, et donc lutter contre ce modèle économique à plusieurs, et pas seulement tous seuls. (*Applaudissements.*)

M. le président. Merci, amiral, pour cette audition passionnante et très complète.

*

* *

La séance est levée à douze heures vingt.

*

* *

Membres présents ou excusés

Présents. - M. Damien Abad, M. Louis Aliot, M. François André, M. Didier Baichère, M. Thibault Bazin, M. Christophe Blanchet, Mme Aude Bono-Vandorme, M. Ian Boucard, M. Jean-Jacques Bridey, Mme Anne-France Brunet, Mme Carole Bureau-Bonnard, M. Philippe Chalumeau, M. André Chassaingne, M. Jean-Pierre Cubertafon, Mme Marianne Dubois, Mme Françoise Dumas, M. Jean-François Eliaou, M. Yannick Favennec Becot, M. Jean-Jacques Ferrara, M. Jean-Marie Fiévet, M. Philippe Folliot, M. Laurent Furst, M. Claude de Ganay, M. Thomas Gassilloud, Mme Séverine Gipson, M. Guillaume Gouffier-Cha, M. Fabien Gouttefarde, M. Christian Jacob, M. Jean-Michel Jacques, M. Loïc Kervran, Mme Anissa Khedher, M. Bastien Lachaud, M. Fabien Lainé, Mme Frédérique Lardet, M. Jean-Charles Larsonneur, M. Didier Le Gac, M. Christophe Lejeune, Mme Sereine Mauborgne, M. Philippe Michel-Kleisbauer, Mme Josy Poueyto, Mme Natalia Pouzyreff, M. Joaquim Pueyo, M. Gwendal Rouillard, Mme Laurence Trastour-Isnart, Mme Nicole Trisse, Mme Alexandra Valetta Ardisson, M. Patrice Verchère, M. Charles de la Verpillière

Excusés. - M. Jean-Philippe Ardouin, M. Bruno Nestor Azerot, M. Florian Bachelier, M. Olivier Becht, M. Luc Carvounas, M. Olivier Faure, M. Richard Ferrand, M. Marc Fesneau, M. Jean-Christophe Lagarde, M. Jacques Marilossian, Mme Patricia Mirallès, Mme Sabine Thillaye