

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, sur le projet de loi de finances pour 2019. 2

Mercredi
17 octobre 2018
Séance de 9 heures

Compte rendu n° 10

SESSION ORDINAIRE DE 2018-2019

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



La séance est ouverte à neuf heures.

M. le président Jean-Jacques Bridey. Sans attendre, je laisse la parole à l'amiral Prazuck, chef d'état-major de la marine.

Amiral Christophe Prazuck, chef d'état-major de la marine. Je vous ai vus au printemps pour parler de la loi de programmation militaire (LPM) et je m'étais engagé, une fois la loi votée et promulguée, à venir vous parler du plan stratégique que j'ai prévu pour la marine – le plan Mercator. Je commencerai donc par vous le présenter, avant de faire un point rapide sur le PLF 2019 et de laisser la place à vos questions et à votre curiosité.

Je dirai d'abord quelques mots sur le contexte qui a guidé notre réflexion pour élaborer le plan Mercator. Je reviendrai ensuite sur les quatre axes de ce plan : une marine d'emploi, une marine de combat, une marine en pointe technologiquement et une marine qui compte sur chacun de ses marins.

Le contexte se caractérise par quatre éléments. D'abord, le retour de situations tendues, qui préfigurent le combat dans l'environnement maritime. Depuis 2015, nous maintenons un bâtiment de combat au large de la Syrie. Celui-ci participe à la mission de connaissance et anticipation de ce qui se passe à terre et dans le ciel, contribuant ainsi à l'autonomie de l'appréciation de situation. Comme vous l'avez sans doute entendu, c'était la frégate *Auvergne* qui assurait cette mission le mois dernier, lorsqu'un Iliouchine Il-20 russe a été engagé par méprise par la défense aérienne syrienne. Les missiles S-200 syriens sont passés à quelques milles nautiques de l'*Auvergne*, laquelle a été initialement accusée d'avoir tiré sur l'Iliouchine. Ce n'était évidemment pas le cas, mais il n'aurait pas fallu grand-chose pour qu'elle soit à son tour, même par méprise, la cible de tirs de représailles. C'est ce type d'événement que je qualifie de retour de situations tendues et de situations de combat en haute mer.

Le deuxième élément a été largement commenté et analysé dans la Revue stratégique. Il s'agit du changement profond de l'ordre international et de ses mécanismes de régulation. Ce nouveau contexte nous oblige, nous autres pays européens, à nous prendre en main et à développer une culture stratégique commune ainsi que de nouveaux outils autonomes pour notre défense – c'est par exemple l'Initiative européenne d'intervention (IEI). Pour la marine, très concrètement, c'est aussi la sortie d'arrêt technique du *Charles de Gaulle* et son retour à la mer. Je m'étais exprimé devant vous pour indiquer qu'il était un symbole de volonté politique, un « agrégateur de volontés politiques ». Nous sommes actuellement en train de faire le tour de nos alliés européens pour qu'en 2019, lors de son prochain déploiement, le porte-avions soit accompagné de frégates de nos partenaires. J'espère qu'elles seront aussi nombreuses que possible.

Le troisième point de contexte est la modification majeure de nos ressources humaines. Le marché de l'emploi est plus tendu, plus compétitif – en particulier pour les métiers techniques. En outre, les aspirations de conciliation entre vie professionnelle et vie privée sont plus fortes qu'elles ne l'étaient auparavant. Quant à la dépendance au numérique, elle est sans commune mesure avec ce que nous connaissions auparavant.

Enfin, je l'avais évoqué au printemps dernier, ce contexte est marqué par une inflexion sans précédent depuis des décennies de l'engagement politique en faveur des

armées, avec une LPM de croissance sur le plan du budget, sur celui des effectifs et sur celui des ambitions.

Voilà le contexte dans lequel nous avons élaboré le plan Mercator, avec ses quatre axes : une marine d'emploi, une marine de combat, une marine en pointe et une marine qui compte sur chacun de ses marins.

Une marine d'emploi, c'est ce que nous sommes déjà et ce que nous devons rester. Vous avez tous entendu parler de la collision, il y a dix jours, entre le roulier tunisien *Ulysse* et le porte-conteneurs chypriote *Virginia* au large du cap Corse. Sur cet incident aux conséquences très sérieuses, notamment en termes de pollution maritime, nous avons successivement engagé trois navires affrétés par la marine, un remorqueur de haute mer – l'*Abeille Flandre* –, des bâtiments de soutien, d'assistance et de dépollution (BASD) – le *Jason* et l'*Ailette* –, un bâtiment base de plongeurs-démouilleurs – le *Pluton* – pour aller vérifier les coques des deux bateaux, plusieurs vols d'avions de surveillance maritime Falcon 50, un hélicoptère Caïman de la marine pour emmener et treuiller à bord des équipes d'évaluation des dégâts composées de marins, des équipes du centre d'expertise pratique de lutte antipollution de la marine à Brest, une équipe du bataillon des marins-pompiers de Marseille spécialistes de la désincarcération, pour nous donner leur analyse sur l'imbrication des deux bateaux, et nombre de moyens des autres administrations qui concourent à l'action de l'État en mer, notamment les douanes et l'administration des affaires maritimes. Le tout, sous le commandement du préfet maritime pour la Méditerranée, le vice-amiral d'escadre Charles-Henri du Ché, qui est également le commandant en chef des opérations de la marine en Méditerranée. C'est-à-dire qu'outre cette opération, il assure le contrôle opérationnel de la frégate *Auvergne* au large de la Syrie, du *Commandant Bouan* qui est actuellement en patrouille au profit de Frontex, l'agence européenne de surveillance des frontières, dans le détroit de Gibraltar, du chasseur de mines *Orion* qui patrouille en mer Égée dans le cadre d'une force de l'OTAN, de l'avis *Enseigne de vaisseau Jacoubet* qui intégrera l'opération Sophia au large de la Libye et des nombreuses équipes de marins à terre qui surveillent nos littoraux dans les sémaphores et protègent nos concitoyens, notamment avec les équipes de fusilliers marins embarquées sur des navires à passagers. Voilà, à travers cet exemple, une manifestation concrète de la manière dont la marine est utile à la France et aux Français, au large et sur nos littoraux. C'est cela que j'appelle une marine d'emploi. C'est le premier axe du plan Mercator. Cela n'a l'air de rien, une marine qui navigue, mais en Europe, nombre de marines, qui ont été de grandes marines richement dotées en moyens techniques, ne sont plus des marines d'emploi et ne naviguent plus.

Le deuxième axe est celui d'une marine de combat. Je vous ai parlé, en introduction, du retour du combat et de la tension des opérations en haute mer. Pendant vingt ans, les marines occidentales avaient le dessus en haute mer. Ce n'est plus le cas. À cette époque, le moment délicat était celui où le bateau entrait dans un port, en escale. C'est ainsi que l'*USS Cole* avait été attaqué en entrant dans le port d'Aden. Cette parenthèse de vingt ans est en train de se refermer. C'est notamment le cas en Méditerranée orientale, en mer de Chine du Sud ou en Atlantique Nord. Quand je constate la pression opérationnelle à laquelle sont soumis nos équipages de frégates multi-missions, de sous-marins nucléaires d'attaque (SNA) et d'Atlantique 2, je sais que nous devons nous adapter à ces nouvelles tensions et à ces nouvelles opérations. Je veux donc aguerrir les équipages de la marine, leur faire prendre davantage conscience des réalités du combat en haute mer : le manque de sommeil, le stress au combat, le feu dans des espaces confinés, l'attrition des équipes, la gestion des urgences

médicales, le fonctionnement de systèmes complexes en mode dégradé. Cela, c'est l'entraînement. Je veux aussi réviser notre politique de tir. Je veux que chaque équipage de bateau et d'aéronef tire au moins une munition complexe tous les deux ans. Une munition complexe, c'est un missile ou une torpille. Aujourd'hui, nous en faisons une gestion parcimonieuse, parce qu'elles sont onéreuses. Mais c'est précisément aussi parce qu'elles sont onéreuses que le jour où on les emploie, il faut que nous ayons l'assurance de leur bon fonctionnement. Je veux donc réviser notre politique de tir. Cela imposera de renouveler et de compléter nos stocks. Enfin, je veux relancer la réflexion opérationnelle, le *war gaming*, c'est-à-dire l'étude de scénarios à tous les niveaux – tactique, opérationnel, politico-stratégique – sur des situations maritimes.

Le troisième axe est une marine en pointe technologiquement. Au large de la Syrie et en Atlantique Nord, nous n'avons plus une liberté d'action totale comme nous avons pu l'avoir au cours des vingt dernières années, notamment parce que nous avons en face de nous des armes, des radars et des capacités de brouillage de dernière génération qui rivalisent avec nos propres moyens à la fois en quantité et en qualité. Nous avons la chance d'avoir une base industrielle et technologique de défense de très grande qualité, capable de produire la frégate européenne multi-missions (FREMM), avec des capacités uniques au monde. Dans les autres domaines de l'action maritime, nous devons faire un effort technologique pour reprendre l'ascendant. C'est ce que j'appelle une marine en pointe. Cela impose d'intégrer plus vite que nos compétiteurs des technologies plus performantes. Aujourd'hui, par exemple, dans le détroit de Bab-el-Mandeb, des acteurs non-étatiques sans budget, ni commission de la Défense, sans direction générale de l'armement (DGA) ou sans base industrielle et technologique de défense (BITD), sont capables de concevoir et d'exécuter des attaques contre des bâtiments de haute mer – qui naviguent à grande vitesse loin des côtes – avec des drones de surface chargés d'explosifs et téléguidés. Nous devons être capables, nous aussi, d'intégrer plus rapidement les dernières avancées technologiques souvent issues du monde civil. En ce qui concerne la marine, nous n'en sommes qu'à l'expérimentation de drones aériens sur nos bâtiments de surface. Il faut donc accélérer le mouvement. Je veux créer une école de pilotes de drones de la marine en 2019, pour que sur chaque bateau, dans chaque sémaphore, il y ait un drone – et que chaque marin considère que mettre en œuvre un drone fait partie des compétences normales d'un équipage de combat, au même titre que les hélicoptères, les embarcations légères ou les armements du bateau. Il faut aussi des technologies plus performantes à la conception.

C'est tout le sujet de l'innovation, avec la création de l'Agence de l'innovation de défense (AID) et de notre lien avec la DGA et les industriels. Nous devons tester les matériels en boucle plus courte, faire grandir les innovations, accepter l'échec – car dans l'innovation, il y en aura toujours. C'est la raison pour laquelle nous avons créé, au sein de la marine, le *Navy Lab*. Ce projet permet de proposer de nouvelles applications que nous pourrions intégrer sur nos bateaux.

Ces innovations technologiques ne s'appliquent pas qu'au domaine opérationnel. Elles doivent aussi simplifier la vie du marin, au service notamment de la maintenance prédictive, pour laquelle il faut être capable d'enregistrer tous les paramètres d'un moteur pour savoir comment intervenir à l'avance, avant qu'il ne tombe en panne. Ces technologies doivent aussi nous permettre de mieux assurer l'administration des marins.

Car, et c'est le dernier point du plan Mercator : la marine compte sur chacun de ses marins. Aujourd'hui, la compétition pour les talents est intense, qu'il s'agisse de leur recrutement ou de leur fidélisation. Après quelques années, lorsqu'on les a formés et qu'ils ont suivi leurs différents niveaux de cours, les marins sont démarchés et débauchés par les grandes entreprises civiles de l'aéronautique, de l'énergie et du transport et, plus généralement, par tous les métiers de spécialité technique. Je dois donc me battre pour conserver les marins qualifiés dans la marine. Je dois également élargir le *pool* de recrutement. Aujourd'hui, je recrute principalement dans des filières techniques et professionnelles. Je pense qu'il faut que j'ouvre plus largement le recrutement et que j'aille vers la filière générale. C'est dans ce cadre que j'augmenterai notamment le nombre de femmes dans la marine – l'une des ambitions du plan Mercator consistant à augmenter de 50 % leur nombre d'ici 2030, en le faisant passer de 14,5 % à 21 % des effectifs, ou encore de 5 000 à 7 500. En termes de fidélisation, la mesure phare du plan Mercator est le passage d'un plus grand nombre de bateaux à deux équipages. Nous comptons déjà deux équipages sur les sous-marins, ainsi que sur quelques bateaux spécialisés. Pour 2019, la ministre a suivi ma recommandation de passer à deux équipages la FREMM *Aquitaine* à Brest, la FREMM *Languedoc* à Toulon et le patrouilleur de service public (PSP) *Flamant* à Cherbourg. Mon objectif est de donner de la prévisibilité sur l'activité des bateaux pour permettre aux marins de mieux concilier vie professionnelle et vie privée, afin de les fidéliser. Ce doublement d'équipage, que je fais sous enveloppe d'effectifs, par redéploiement des effectifs à l'intérieur de la marine, aura également des effets bénéfiques en termes d'entraînement – l'équipage qui ne sera pas à la mer s'entraînera sur des simulateurs –, d'entretien des bateaux – car les deux équipages à bord pourront contribuer aux travaux – et d'opérations. Aujourd'hui, les FREMM font à peu près 110 jours de mer par an. Demain, nous en ferons 180 au minimum. Nous gagnerons donc en préparation opérationnelle, en activité opérationnelle et en maintenance.

Voilà le plan Mercator : une marine d'emploi, une marine de combat, une marine en pointe et une marine qui compte sur chaque marin.

J'en viens au PLF 2019, en évoquant rapidement quelques points. D'une part, il est strictement conforme à la LPM que vous avez votée il y a quelques mois, avec une augmentation des effectifs, le comblement de ce que l'on appelle pudiquement les « ruptures temporaires de capacité » (RTC) et la poursuite du renouvellement des grands bâtiments que sont les Barracuda et les frégates – frégates de taille intermédiaire (FTI) et FREMM. Des réflexions sont également lancées, à plus long terme, sur le renouvellement du porte-avions et sur les sous-marins nucléaires lanceurs d'engins (SNLE) de troisième génération.

D'autre part, j'identifie des points de vigilance particuliers, à commencer par les munitions. Je vous ai dit que je voulais adopter une nouvelle politique de tir et reconstituer mon stock de munitions. Nous avons fait beaucoup d'économies sur les munitions au cours des 20 dernières années. Nos stocks sont bas. Il faut les reconstituer, qu'il s'agisse de munitions dites simples ou de munitions dites complexes que sont notamment les missiles Aster, les missiles de croisière navals (MdcN) ou les torpilles. Des acquisitions importantes sont prévues au titre des investissements pour équiper les unités de combat de la marine.

Autre point de vigilance, les ressources humaines. Vous noterez, dans le PLF 2019, l'instauration d'une prime de lien au service qui me permettra de rationaliser et de rendre plus lisibles les différentes primes qui existaient pour fidéliser les marins. Il faudra aussi, dans l'année qui vient, traduire le discours sur l'amélioration du soutien de proximité des

militaires, et des marins en particulier. Aujourd'hui, notre organisation est faite pour perdre des effectifs. Quand je suis entré dans la marine, il y a bientôt quarante ans, il y avait 74 000 marins, dont 14 000 appelés. Aujourd'hui, nous sommes 40 000. En quarante ans, nous avons perdu en moyenne 500 marins tous les ans. Certes, nous avons gagné d'autres choses, par exemple en efficacité opérationnelle. Mais notre organisation en termes de ressources humaines a une « physiologie de fakir ». Nous sommes organisés pour diminuer nos effectifs. Mais pour la première fois depuis très longtemps, nous allons les augmenter. Là où nous devons perdre 500 marins tous les ans, être « stable » signifie en recruter ou en conserver 500 de plus. C'est un effort d'organisation, qui touche également le soutien. Après la révision générale des politiques publiques (RGPP), le soutien a été rationalisé, rassemblé. On a éloigné le soutien des unités soutenues, au détriment de celles-ci. Quand je lis les rapports sur le moral des bateaux, qui sont constitués d'une lettre de chaque commandant de bateau, de chaque président des officiers, de chaque président des officiers marinières et de chaque représentant des quartiers-maîtres et matelots, j'observe que le leitmotiv est leur difficulté quotidienne à être soutenus – à obtenir un camion pour transporter une pièce détachée, par exemple. Il existe tout un maquis de système d'information et de commandes. Il faut redonner de la simplicité et de la proximité à toutes ces organisations du soutien. La proximité et la subsidiarité figurent parmi les objectifs annoncés par la ministre et par le chef d'état-major des armées (CEMA). Ce sera l'un de nos grands chantiers pour les années à venir.

Voilà, Monsieur le président, ma présentation.

M. le président. Merci, amiral. Les demandes de questions sont très nombreuses. La parole est d'abord à M. le rapporteur pour avis.

M. Jacques Marilossian, rapporteur pour avis. Je vais décevoir certains de mes collègues, mais ma question ne concernera pas le – ou les – porte-avions ! Dans le plan stratégique Mercator, vous mettez l'accent, amiral, et ce dès le premier titre, sur la nécessité de disposer d'une marine d'emploi. Ainsi que vous l'avez indiqué, une marine d'emploi est une marine qui navigue. Et pour naviguer, vous avez besoin de marins, hommes ou femmes, et d'officiers pour les commander. Il est ressorti des discussions que nous avons eues pendant la préparation de l'avis sur la marine que les grands pays qui nous entourent ont souvent des navires à quai parce qu'ils n'ont pas suffisamment de marins. Si la LPM permet aujourd'hui une régénération de nos équipements – et nous pouvons nous en féliciter – je vois beaucoup moins la remontée des effectifs après les années d'attrition que vous avez évoquées, qui ont fait passer le nombre de marin de 60 000 à un peu moins de 40 000. Ne devrions-nous pas faire de la remontée des effectifs une autre priorité de Mercator, et y travailler dès la prochaine révision de la LPM ?

Mme Nicole Trisse. Je souhaite revenir sur la fidélisation des équipages. Vous avez évoqué, amiral, une mesure importante et utile, à savoir la prime de lien au service. Quel est votre sentiment concernant le sujet de la fidélisation ? Faut-il aller plus loin encore, et de quelle manière ? Cette prime semble-t-elle bienvenue en soi ?

M. Charles de la Verpillière. Les documents qui nous ont été distribués au moment de la LPM faisaient un point sur les patrouilleurs en service début 2019. Il était notamment indiqué qu'en 2019, il devrait y en avoir 16 : deux patrouilleurs guyanais et 14 patrouilleurs d'ancienne génération de tous types. Sont-ils effectivement en service à l'heure actuelle ?

Certains d'entre eux ne sont-ils pas indisponibles ? Il me semble avoir compris qu'il y avait un problème en Nouvelle-Calédonie. Pouvez-vous faire le point sur la situation des patrouilleurs aujourd'hui ?

M. Didier Le Gac. Je poserai deux questions très rapides. La première concerne le doublement des effectifs. On se demande, amiral, pourquoi vous n'y avez pas pensé avant ! À Brest, cela fait vingt ou trente ans qu'on parle d'équipages de sous-marins « bleu et rouge ». À terme, puisque huit frégates seront mises en service, où trouverez-vous ces équipages ? Il faudra tout de même près de 1 000 marins à redéployer.

Par ailleurs, où en sont les travaux sur les quais à Toulon et à Brest ? Ces travaux sont nécessaires pour pouvoir accueillir les nouvelles classes de SNA et SNLE.

M. Alexis Corbière. Dans le cadre du programme « Bâtiment de surveillance et d'intervention maritime » (BATSIMAR), vous avez annoncé le 13 juillet dernier le renouvellement des patrouilleurs de la marine avec l'acquisition de six navires notamment destinés à l'outre-mer. Le retard de ce programme pose problème. En dépit de l'appel d'offres qui a été lancé, le nombre de patrouilleurs demeure faible pour assurer la défense de notre zone économique exclusive. Pensez-vous que le budget 2019 permettra d'améliorer la situation ?

Mme Aude Bono-Vandorme. Le plan « Famille » sera doté de 57 millions d'euros l'année prochaine. Pouvez-vous nous préciser quelles sont les spécificités des attentes de nos marins, s'il y en a, et quelles seront les priorités de la marine nationale dans ce domaine ?

Par ailleurs, vous nous avez fait part de votre volonté de donner de la prévisibilité dans l'activité du bâtiment. Toutes les épouses de marin d'État en ont rêvé. C'est la raison pour laquelle, à titre personnel, je vous en remercie !

M. Jean-Louis Thériot. Merci, amiral, pour la clarté de votre présentation. Ma question rejoint celle qui a été posée sur les patrouilleurs. L'une des forces de notre pays est d'être une puissance maritime sur tous les océans, y compris l'océan Pacifique. Des inquiétudes se font jour en Nouvelle-Calédonie quant aux pêches clandestines – les fameux *blue boats*. La France a-t-elle encore aujourd'hui les moyens d'être une puissance du Pacifique ? A-t-elle les forces qui conviennent dans cette zone ?

Amiral Christophe Prazuck. L'augmentation des effectifs actuellement prévue pour la marine par la LPM jusqu'en 2025 représente 1 000 postes dont 71 dès 2019, lesquels me permettront notamment d'armer le nouveau patrouilleur *La Combattante*, qui part aux Antilles, et d'ouvrir un peloton de sécurité maritime et portuaire de gendarmerie maritime à Calais, pour contribuer à la protection du trafic transmanche.

Je serais ravi que les effectifs tombent sur la marine comme à Gravelotte ! Néanmoins, je dois avant tout réorganiser la marine. Et cette réorganisation me permettra de dégager des marges de manœuvre. En tout cas, c'est mon ambition. Par exemple, sur les bâtiments à double équipage aujourd'hui, la marine consacre une part très importante de ses ressources à la formation. Nous recrutons des matelots et des jeunes officiers marinières, que nous devons former en moyenne 23 jours par an et par marin. En fait, toute l'activité de la marine tourne autour de ce moyen de la formation professionnelle continue. On sort un matelot de son bateau, on l'envoie en école et quand il a fini son école, au bout de six mois, il

va sur un autre bateau. On peut imaginer que, quand il y aura deux équipages par bateau, le cycle d'activité des équipages sera le *driver* de la formation. C'est ce à quoi nous travaillons. Je pense que j'aurai alors des ressources disponibles. Donc, en résumé, nous aurons 1 000 postes supplémentaires jusqu'en 2025 et 71 en 2019, et je considère que j'ai du travail à faire en réorganisant la marine, notamment dans le domaine de la formation.

Vous me demandez si je considère que la prime de lien au service est suffisante. Elle ne l'est pas. Il faut y rajouter le sens du métier, le sens de la mission, la qualité du commandement, l'environnement – notamment familial : il y a quarante ans, quand je suis entré dans la marine, on disait « la famille ne fait pas partie du sac ». Si l'on dit cela à un marin aujourd'hui, il pose la casquette, il pose le « bachi », et il s'en va. C'est cet ensemble qu'il faut prendre en compte, et à propos duquel nous demandons des avis extérieurs pour améliorer notre organisation. Pour ce qui est des primes de fidélisation, je recherche avant tout de la souplesse, car les métiers changent. À une époque, les atomiciens portaient en masse. Puis les fusiliers marins. Peut-être leur mettait-on trop de pression ? Peut-être y avait-il un problème de commandement ? Peut-être que leurs équipements étaient insuffisamment performants ? Nous intervenons ou sommes intervenus dans chacune des spécialités. Je demande de la souplesse d'intervention, notamment dans le domaine de la rémunération. Il faut que je puisse déplacer les moyens en fonction des besoins de la marine, à enveloppe constante bien sûr. Avant la prime de lien au service, il existait une prime que nous avons réussi à appeler, dans notre jargon inimitable, la prime réversible de compétences à fidéliser (PRCF) – j'ignore ce qui était réversible, les compétences, la prime ou les deux ! (*Sourires.*) Prime en échange de laquelle les marins devaient s'engager à rester dans la marine quatre ans de plus. En général, ils préféraient – en tout cas les plus pointus d'entre eux – garder leur liberté et saisir l'occasion d'autres propositions qui se présenteraient de toute façon. J'avais alors suggéré qu'à enveloppe constante et dans une fourchette que l'on m'aurait imposée, je puisse choisir le niveau de PRCF. Cela m'avait été refusé. Mais regagner de la souplesse, je pense que c'est aussi ce que demandent les entreprises qui disposent de ressources rares et de compétences dans lesquelles elles ont investi durant des années. S'adapter à la concurrence en conservant mes ressources, c'est ce que je recherche.

Les patrouilleurs constituent vraiment le segment de la marine qui part en dentelle. Nous devons en avoir huit outre-mer, en particulier pour surveiller les zones économiques exclusives, et ils devaient être renouvelés dans le cadre du programme BATSIMAR que vous avez évoqué et qui est en retard depuis dix ans. Pour le rendre plus accessible, j'ai commencé par proposer de le scinder en deux en distinguant les patrouilleurs outre-mer (POM), dont six, qui vont être commandés dans le cadre du PLF 2019, arriveront à partir de 2021 et les patrouilleurs métropolitains qui seront un peu plus gros et qui remplaceront les avisos. Inscrits dans la LPM, les deux premiers patrouilleurs métropolitains arriveront avant 2025. Nous connaissons donc probablement des ruptures temporaires de capacité, c'est-à-dire des bateaux qui n'existent plus. Nous aurons des bons de commande. Vous aurez besoin d'un patrouilleur pour patrouiller, mais vous aurez un bon de commande pour le faire ! C'est l'héritage de dix ans de procrastination sur ce projet. Mais les choses ont été prises en main et la commande de six POM sera lancée en 2019. Avant cela, la ministre a décidé de commander en avance de phase, sur le même marché que celui des patrouilleurs légers guyanais, dans le cadre de ce que l'on appelle un *repeat order*, un troisième patrouilleur – *La Combattante* – qui partira aux Antilles pour combler un trou qui existe depuis 2010. Enfin, le sujet de la Nouvelle-Calédonie a été plusieurs fois évoqué. Je n'aurai pas les POM à courte échéance. Je suis donc en train d'étudier la prolongation des P400 qui sont déjà là-bas. Nous les entourerons des plus grands

soins pour maintenir leur disponibilité, notamment face aux grands appétits des marins du Sud-Est asiatique qui viennent pêcher dans les eaux de la Nouvelle-Calédonie. Vous avez évoqué les *blue boats* vietnamiens qui viennent piller le lagon de Nouvelle-Calédonie.

Les bateaux et les patrouilleurs ne sont pas les seuls éléments pour assurer notre souveraineté sur la ZEE. Nous développons aussi le recours aux images satellitaires, dans le cadre du projet Trimaran qui permet de réorienter des moyens toujours insuffisants et comptés, ainsi que les drones. Je l'ai dit, je veux un drone par bateau. À terme, mon objectif vise par ce biais à multiplier par dix la surface couverte dans les zones françaises.

Pourquoi n'avons-nous pas pensé plus tôt à doubler les équipages ? En fait, ce sont les bateaux qui ont changé. Aujourd'hui, une FREMM fait avec un équipage de 100 hommes ce que faisait le *Colbert* il y a quarante ans avec un équipage de 500. Or, on ne pouvait pas avoir deux équipages de 500. Mais il se trouve qu'aujourd'hui nos FREMM ressemblent à des SNLE. Ce sont à la fois des équipages réduits à une centaine de personnes, des marins sur lesquels nous avons beaucoup investi en matière de formation, et de la très haute technologie. Puisque nous avons des bateaux qui ressemblent à des sous-marins, nous pouvons adopter le rythme de fonctionnement de ces derniers.

À Toulon, les importants travaux d'infrastructure sur les quais visent à accueillir les Barracuda et les FREMM. À Brest et à Toulon, nos infrastructures datent du plan Marshall et de l'après-guerre. Avec ces nouveaux bateaux, qui demandent des puissances électriques plus importantes, il faut revoir les interfaces et la capacité de production électrique de nos bases navales. Nous avons donc un grand programme de rénovation de l'alimentation électrique. Enfin, le parent pauvre de nos programmes reste l'accueil et l'hébergement de nos marins. Cette thématique relève du plan d'accompagnement des marins et du plan « Famille ». Nous devons pouvoir proposer des capacités décentes aux jeunes qui viennent d'entrer dans la marine ou aux célibataires géographiques – ceux qui ont accepté de venir à Toulon en laissant leur famille à Brest, par exemple. Un important travail de rénovation de nos capacités d'hébergement est donc en cours à Brest, à Toulon et à Lorient.

Une priorité du plan « Famille », outre la garde d'enfants, l'emploi du conjoint et les capacités de logement, est la proximité. Je suis l'avocat de la proximité de la mise en œuvre du plan « Famille » avec des relais locaux. Il faut investir dans des projets communs avec les municipalités dans lesquelles habitent les marins. Nous avons commencé à recenser les lieux où vivent les marins, leur pouvoir d'achat et le nombre de leurs enfants. Il existe des mesures, de portée générale, comme la prestation de soutien en cas d'absence prolongée du domicile (PSAD), l'aide à l'emploi des conjoints ou la négociation avec le ministère de l'Éducation nationale pour favoriser l'accompagnement des conjoints qui travaillent dans ce secteur de Brest vers Toulon. Parallèlement nous devons investir dans les mesures de proximité.

M. Jean-Charles Larsonneur. Vous avez commencé votre propos en évoquant la frégate *Auvergne* au large de la Syrie. Quels enseignements techniques et opérationnels ont-ils été tirés de l'opération Hamilton ? Je souhaiterais avoir votre perspective d'ensemble sur cette opération.

Par ailleurs, l'une des composantes qui entourent nos sous-marins est la guerre des mines. Que pensez-vous du système de lutte anti-mines marines du futur (SLAMF) ? Quelle est votre vision plus générale sur la guerre des mines de demain ?

Mme Émilie Guerel. Je retire ma question, qui portait sur le plan « Famille » et qui a déjà été posée.

M. Laurent Furst. Vous gérez une douzaine de chaudières nucléaires et ce, depuis très longtemps même si l'on en parle peu. Une modernisation ou une évolution des technologies est-elle prévue pour les futurs bâtiments ? Comment gérons-nous ce type de dispositif ?

Par ailleurs, vous avez parlé de drones armés d'explosifs. N'existe-t-il pas un risque, en cas d'attaque de bateaux par des produits chimiques *via* des drones ? Le prenez-vous en compte ?

M. Fabien Gouttefarde. Amiral, vous avez indiqué vouloir adopter une nouvelle politique de tir. Cela me fait bien évidemment penser à l'incident important qui est survenu le 14 avril dernier, lors du dysfonctionnement notable qui s'est produit dans une phase de tirs contre le régime syrien. À cette époque, les industriels – notamment MBDA et Naval Group – et plus généralement la marine nationale, ont demandé du temps pour analyser ce dysfonctionnement. Pourriez-vous nous faire un retour d'expérience sur cette phase, et nous assurer que des moyens ont été trouvés pour qu'un tel dysfonctionnement ne puisse plus survenir ?

M. Joaquim Pueyo. La marine nationale participe activement au projet d'une politique maritime intégrée à l'échelle européenne, notamment par sa participation aux travaux de l'Agence européenne de défense (AED) dans le domaine de la surveillance maritime. C'est d'ailleurs conforme à ce que souhaite le président de la République. Un fonds européen de défense a été lancé par l'Union européenne. Il existe aussi une politique de sécurité et de défense commune. Pourriez-vous faire un point sur ce sujet ?

Par ailleurs, la surveillance du golfe de Guinée avec les Portugais et les Espagnols se poursuit-elle ? Est-elle très active ?

Enfin, comment vous situez-vous par rapport à l'opération Sophia, opération de l'Union européenne en Méditerranée, à laquelle la France participe ?

Mme Françoise Dumas. Vous attachez beaucoup d'importance à la féminisation de votre armée et l'on peut s'en féliciter. Sans volontarisme, elle n'avancera pas – vous l'avez démontré. Depuis l'ouverture des bâtiments aux femmes, on constate des changements de comportement au sein des équipages, plus posés et plus travailleurs. La logique de parcours, qui caractérise vos RH, ne permet pas de recruter à échelon intermédiaire. L'article 12 de la LPM, qui procure la possibilité de placer en réserve opérationnelle pendant la période de congé pour convenance personnelle, devrait avoir des conséquences tant sur l'avancement que sur les pensions de retraite. Quelles sont vos avancées pour 2019 en la matière ?

M. Louis Aliot. Ma première question porte sur les patrouilleurs qui ont, notamment en Outre-mer, la lourde tâche de surveiller un immense territoire. Auront-ils des drones à bord ? Avez-vous identifié le type de drone, le cas échéant ?

Ma seconde question porte sur les secours en mer, qui sont effectués en Corse ou en Polynésie, où le *Bougainville* a empêché une grave catastrophe écologique en juillet. Qui paie

les secours *in fine* ? La marine demande-t-elle aux sociétés qui affrètent ces grands navires de payer la mise en place de l'effort de sauvetage ?

M. Jean-Michel Jacques. À l'image d'Éric Tabarly, les marins sont des ingénieurs, puisque leur milieu difficile les oblige à toujours s'adapter. En outre, l'innovation participative a toujours été riche dans la marine. En août dernier, les commandos marine ont réussi à tirer d'un ECUME un missile à moyenne portée, avec une interface issue de cette participation de la base et reprise par la DGA. C'est un exemple de réussite de la participation à l'innovation par la base. La DGA se réorganise, à travers l'Agence de l'innovation de défense (AID). Comment la marine s'y imbrique-t-elle ?

Amiral Christophe Prazuck. Je tire trois retours d'expérience de l'opération Hamilton. D'abord des éléments techniques, sur lesquels nous avons demandé aux industriels d'investiguer. Les points précis ont été identifiés et les mesures d'amélioration du système sont prises – et le seront pour l'ensemble des bateaux. Ensuite, quand les trois frégates ont été dépêchées en Méditerranée orientale, deux d'entre elles s'entraînaient au sud de Toulon dans le cadre d'exercices tout à fait ordinaires. La leçon que j'en tire est que l'état de préparation de nos bateaux doit permettre, dès lors qu'ils sont déclarés aptes pour le service opérationnel, de basculer en très peu de temps d'une activité assez routinière à une activité extrêmement intense et complexe, avec des interactions interarmées et internationales. Enfin, vous vous souvenez de toutes les déclarations qui ont précédé l'opération Hamilton, notamment sur les réactions qu'elle pourrait déclencher, l'interception des missiles voire l'engagement des tireurs de missiles. Nous nous sommes retrouvés dans la situation que je décrivais tout à l'heure. Même à 1 000 kilomètres des côtes, on n'est plus, en mer, à l'abri de toute réaction. Il faut prévoir des contre-attaques et une possible réaction d'adversaires. Dans le plan Mercator, c'est la marine de combat. Il faut être capable de tirer des missiles de croisière et, dans le même moment, d'employer une panoplie anti-missiles.

J'en viens à la question sur la guerre des mines. Il existe de nombreuses mines en France, dans nos eaux. Elles datent des deux guerres mondiales. Chaque jour, nous désamorçons environ dix munitions trouvées dans l'eau, dans les filets des pêcheurs ou sur la plage – soit 3 000 par an. Ce ne sont pas toujours de grosses mines ou de grosses bombes, mais cela arrive tous les jours. Il existe aussi des mines plus récentes, comme celles qui ont été posées dans le golfe Arabo-persique il y a quelques années ou celles qui l'ont été en mer Rouge plus récemment – qu'il convient de déminer. Jusque-là, pour déminer, on envoyait un bateau et son équipage dans le champ de mines. Pour qu'il n'explose pas, il fallait qu'il n'ait pas de signature magnétique. Il était donc en fibre de verre. Nous souhaitons désormais utiliser des drones sous-marins ou de surface remorquant un sonar pour détecter les mines. C'est notamment le but du démonstrateur MMCM sur lequel nous travaillons actuellement avec les Britanniques. L'une des difficultés techniques liées au degré d'automatisation est de ne pas se laisser submerger par de fausses alarmes. Nous passerons en phase de test à compter de 2019, date à laquelle nous recevrons le premier exemplaire de prototype. Dans le même temps, nos camarades belges et néerlandais veulent renouveler leurs moyens de guerre des mines. Il y a quarante ans, ils avaient fait avec nous le programme des chasseurs de mines tripartites qui sont aujourd'hui en service dans la marine. Un appel d'offres a été lancé.

Par ailleurs, ainsi que vous l'avez rappelé, il existe actuellement 12 réacteurs dans la marine, qui est le deuxième exploitant nucléaire européen : deux sur le porte-avions et un sur chacun de nos sous-marins. La formation des équipages à leur utilisation s'inspire étroitement

de celle qui est réalisée dans le monde civil. Pour les officiers, par exemple, une formation d'ingénieur en génie atomique est dispensée par les mêmes professeurs et avec le même niveau de validation que pour le nucléaire civil. Mon point de vigilance concerne la fidélisation des marins formés. La formation d'un officier marinier qui interviendra sur un réacteur dure deux ans à l'école atomique de Cherbourg. J'espère donc conserver ces marins dans nos rangs le plus longtemps possible. Aussi travaillons-nous avec EDF, à la fois sur la formation initiale et sur le recrutement. De nombreux apprentis sont formés chez EDF mais n'y restent pas. Ils pourraient être intéressés par une carrière dans la marine. Ainsi nous travaillons sur des carrières qui pourraient commencer chez EDF, se poursuivre dans la marine avant de retourner chez EDF. Il s'agit de la penser sur une vie plutôt que sur un contrat.

Pouvons-nous être attaqués par des drones ? Oui. Nous pouvons être attaqués par des drones maritimes de surface. Cela se produit assez régulièrement au nord du détroit de Bab-el-Mandeb dans le sud de la mer Rouge. C'est le fait de la rébellion houthite, qui communique régulièrement sur le sujet, et qui cible avec une efficacité impressionnante les bateaux des pays contre lesquels elle est engagée au Yémen. Cette menace est donc bien réelle. Aujourd'hui, elle est mise en œuvre avec des embarcations probablement télécommandées et des charges explosives. Sommes-nous capables de nous défendre contre des attaques chimiques ? Oui. Les bateaux de combat sont faits pour pouvoir prendre ce que l'on appelle le « stade zéro » pour devenir complètement étanches le temps de traverser une zone dans laquelle se trouverait un agent nucléaire, bactériologique ou chimique. Ce n'est pas le cas des POM, mais c'est le cas des bâtiments de combat.

Vous avez évoqué la coopération européenne dans le domaine de la surveillance maritime. Je voudrais citer à ce sujet le travail que nous menons avec la DGA dans le cadre du projet Artemis de traitement du *big data*. L'une des premières applications qui sera mise en œuvre concernera la surveillance maritime. Je me suis récemment rendu au centre des opérations de Toulon. Un officier marinier était en train d'établir la liste des contacts d'intérêt – les bateaux au comportement bizarre en Méditerranée. Il avait notamment retenu un pétrolier car il avait noté qu'à chaque fois qu'il passait au sud de Chypre en route à l'est, il coupait son transpondeur, puis le remettait en fonction quelques jours plus tard en repassant au sud de Chypre en route vers l'ouest. Il en a déduit qu'il faisait probablement du trafic de pétrole. Aujourd'hui, nous pouvons compter sur cet officier marinier très impliqué dans son travail et extrêmement observateur. Mais nous devons aussi être capables d'effectuer ce type de veille en nous appuyant sur de l'analyse automatique des données. C'est l'un des objets de ce démonstrateur. Je pourrais également revenir sur le problème majeur de la surpêche au large du golfe de Guinée, qui entraîne un risque potentiel de rupture halieutique. Les bateaux en pêche illicite manipulent leurs transpondeurs de sorte qu'au moment où ils arrivent dans le golfe de Guinée, ils décalent leur position afin d'apparaître brutalement dans le Pacifique. Détecter automatiquement ce maquillage grossier, comparer les positions des transpondeurs avec les images des satellites, ce seront les tâches de cette analyse de données qui améliorera la qualité de notre surveillance maritime.

Toujours concernant le golfe de Guinée, nous continuons à travailler avec les Espagnols et les Portugais. Lundi prochain, pour le premier jour du Salon Euronaval, je réunirai à Paris mes 19 collègues chefs d'état-major des marines du golfe de Guinée pour échanger dans le cadre du processus de Yaoundé visant à lutter contre la piraterie, les trafics, la pollution et la pêche illicite.

Concernant la féminisation de la marine, je ne connais pas encore les modalités d'application de l'article 12 de la LPM, mais je mettrai évidemment en œuvre le décret d'application dès qu'il sortira. Les candidats à cette disposition qui permet de prendre un congé pour convenance personnelle afin d'éduquer ses enfants tout en faisant de la réserve seront à coup sûr nombreux. Évidemment, il faudra que j'opère une sélection. En effet, les études sociologiques montrent que c'est au moment où l'on construit sa famille – que l'on soit un homme ou une femme – que les contraintes de la vie embarquée et de la navigation sont les plus difficiles. Je ne satisferai donc pas tout le monde. Dans un premier temps, je me concentrerai sur les marins sur lesquels l'investissement a été le plus important. Je pense par exemple aux jeunes femmes que nous avons formées sur les sous-marins. Vous avez tous noté que, pour la première fois, quatre femmes ont effectué une patrouille de SNLE, ce qui suppose deux années de formation sur simulateur à l'école avant de pouvoir naviguer. Je suis extrêmement attentif à ce sujet et je vous rendrai compte, le plus souvent possible, lorsque nous nous rencontrons, de l'avancée de ce dispositif.

Les patrouilleurs auront-ils des drones ? Je veux – et quand je dis cela, c'est vous qui le voudrez ! – un drone par bateau et par sémaphore. Avec la logique suivante : petit bateau, petit drone ; gros bateau, gros drone. Les POM que nous sommes en train de spécifier pourront en embarquer. Nous avons déjà des drones légers, que nous testons. Une société autrichienne, Schiebel, fabrique des drones assez efficaces. Nous essayons aussi ceux qui sont testés par les commandos marine – que nous récupérons dans des filets, ce qui est plus compliqué. Je le répète, nous aurons des drones, y compris sur les petits bateaux. Le fantassin utilise le drone pour aller voir si l'ennemi l'attend derrière la colline. Moi, je veux aller derrière l'horizon, à une dizaine de nautiques, et augmenter la surface couverte par notre surveillance.

Les bateaux paient-ils pour les secours en mer, notamment lorsque nous venons en secours aux biens ? Oui. Après des préfets maritimes ou, outre-mer, du délégué pour l'action de l'État en mer, des services juridiques et comptables tiennent le compte de toutes nos implications et de toutes les actions effectuées. Il existe un tarif des actions réalisées par les moyens de la marine au profit d'autres que des armées. Nous disposons des outils juridiques et financiers pour faire payer.

Vous évoquiez les marins ingénieurs. L'expérimentation des nouveaux missiles légers par les commandos marine m'a beaucoup plu et m'a donné de nombreuses idées. Je pense que j'utiliserai ce qu'ils ont fait pour nos bateaux.

L'Agence de l'innovation de défense vient de se mettre en place. Nous y placerons des officiers. Je note aussi que son directeur, M. Emmanuel Chiva, est un réserviste citoyen de la marine. Je ne doute donc pas que nous pourrions valoriser les projets, soit qu'ils viennent de la base et des marins, soit qu'ils sont mis en œuvre par notre centre d'expertise des programmes navals (CEPN) à Toulon, soit qu'ils soient élaborés en partenariat avec des industriels. C'est l'un des axes du plan Mercator : retrouver l'avantage technologique.

M. Gwendal Rouillard. Ma première question porte sur l'avenir de la patrouille maritime. Nous avons déjà échangé à plusieurs reprises sur le sujet. Le président Macron et Mme Merkel ont mis le sujet sur la table, dans le cadre de discussions franco-allemandes. D'autres discussions débutent avec les industriels, Dassault et Airbus. Comment, vu de la marine, ce sujet peut-il être traité au cours des prochains mois ?

Ma deuxième question, sans transition, concerne la marine que l'armée libanaise est censée développer. Dans quelle mesure la marine française prépare-t-elle cette nouvelle forme de coopération ? Je rappelle que le président Macron est censé se rendre au Liban dans les prochains mois.

Mme Séverine Gipson. L'an dernier, lors d'une audition, vous nous avez fait part de votre désarroi face au problème de fidélisation de personnels féminins qui, après un début de carrière brillant, quittaient leur poste vers l'âge de trente ans. Pour y répondre, il est prévu un congé spécial dont vous venez de nous parler. Ce dispositif du plan « Famille » répond-il en tout point aux attentes des familles ? Vous avez parlé de votre organisation et de vos vues quant à cette disposition, mais les femmes sont-elles prêtes à mettre en quelque sorte leur vie entre parenthèses et à accepter ce dispositif ?

M. Xavier Batut. « Un jour nous aurons une catastrophe maritime en Manche ». Ces mots sont ceux du vice-amiral Pascal Ausseur, ex-préfet maritime de la Manche et de la mer du Nord. La Manche est l'une des zones les plus dangereuses au monde. 200 gros bateaux, dont 60 pétroliers ou chimiquiers, s'y croisent chaque jour, de même qu'une centaine de navettes et de ferries. Les courants et les marées sont parmi les plus forts au monde. Avec l'implantation d'éoliennes en mer dans les prochaines années, de nouveaux risques arrivent. Les champs d'action s'étendent, avec la surveillance des migrations, la menace terroriste, la police de la pêche, la surveillance des sites nucléaires et le trafic des passagers. Disposez-vous des moyens suffisants pour assurer l'ensemble de ces tâches ?

M. Jean-Jacques Ferrara. Amiral, vous avez bien fait de rappeler, dès le début de votre propos, l'accident survenu au large du cap Corse et l'action prépondérante de la marine, sous le commandement du préfet maritime, l'amiral du Ché. J'ai eu l'occasion d'assister à la prise de commandement du commandant de Gaullier des Bordes à la base navale d'Aspretto, et d'échanger avec lui. Dans le contexte de cet accident, dans le contexte politique que connaît l'île et que je n'ai pas besoin de vous dresser et sachant que la base d'Aspretto bénéficie de crédits destinés à effectuer un rattrapage compte tenu du rôle qu'elle doit occuper en Méditerranée, je me suis demandé s'il n'était pas temps de communiquer et de se rapprocher de la presse pour dissiper l'opacité qui n'a pas lieu d'être et qui nuit au rôle de la marine, au plan national et en particulier dans cette région de la Méditerranée. Je pense qu'il faut prendre les devants plutôt que de laisser monter des rumeurs qui n'ont pas lieu d'être. Quel est votre avis sur ce point ?

Mme Manuëla Kéclard-Mondésir. Vous avez répondu aux questions que je me posais sur les POM et sur les douanes. J'en ai une autre relative à la lutte contre le trafic de stupéfiants aux Antilles, notamment à la Martinique. Quels sont les moyens complémentaires que vous prévoyez pour lutter contre ce trafic, qui est de plus en plus important en Martinique ? Même si nous avons déjà obtenu de très bons résultats, les objectifs fixés sont difficilement atteignables par les seules équipes en place.

M. Thomas Gassilloud. En tant que député du Rhône, je vous poserai une question sur le *Rhône* – non pas le département, ni le fleuve, mais le bâtiment de soutien et d'assistance hauturiers (BSAH). Celui-ci a été livré en avril 2018 à la marine nationale. Le mois dernier, il a passé sans brise-glace le mythique passage du Nord-Est de la Norvège au détroit de Béring. Je crois que c'est une première pour la marine nationale. Il réalisera également un tour du monde, ce qui n'était pas arrivé depuis une quinzaine d'années je crois. Bravo pour ces deux

événements ! Le PLF 2019 prévoit la livraison de deux nouveaux BSAH sur quatre, pour un coût estimé à 70 millions d'euros avec cinq ans de MCO. Pouvez-vous préciser à quoi servent ces BSAH et quelles sont leurs missions au quotidien ?

M. Philippe Folliot. Je reviens à la question de la protection de notre zone économique exclusive. Il est clair que les retards des programmes « bâtiment multimissions » et BATSIMAR handicapent fortement la marine dans sa mission essentielle de souveraineté et de protection de la zone économique exclusive. Au-delà de ces missions, vous nous avez indiqué tout à l'heure que vous souhaitiez avoir une marine de combat. Le fait d'avoir enlevé les Exocet des frégates comme *Vendémiaire* ou *Prairial* il y a quelques années n'apparaît pas en adéquation avec cet objectif. Envisagez-vous un armement qui permette d'être plus crédible, notamment pour les missions de présence diplomatique dans certains pays de la zone pacifique ?

Par ailleurs, vous avez développé les éléments relatifs au programme de surveillance satellitaire Trimaran. Mais il est clair que l'efficacité de ce programme peut être remise en cause en l'absence de moyens suffisants pour intervenir. Quand on compare l'action de la France vis-à-vis de la surpêche dans le golfe de Guinée à l'inadaptation de ses moyens et capacités d'intervention pour protéger notre zone économique exclusive dans le secteur de La Passion-Clipperton, on voit qu'un gros problème se pose. Pensez-vous avoir un jour les moyens qui nous permettront réellement d'interdire les pratiques de surpêche totalement contraires aux bons usages dans cette zone ?

Amiral Christophe Prazuck. L'avenir de la patrouille maritime a été esquissé par le président de la République et la chancelière allemande autour d'un projet commun qui devrait arriver dans les années 2030. La rénovation de nos avions de patrouille maritime, qui a été lancée, nous permettra de tenir jusqu'à cette échéance. Le PLF 2019 prévoit la réception des deux premiers Atlantique 2 rénovés. En outre, la LPM que vous avez votée il y a quelques mois portait de quinze à dix-huit le nombre de ces avions de patrouille maritime à rénover. D'ici aux années 2030, nous avons le temps de spécifier avec les industriels à quoi ressemblera notre patrouille maritime du futur et quelle sera la place des moyens non habités, notamment les drones de moyenne altitude et longue endurance (MALE), dans notre capacité à surveiller nos approches maritimes. Pour l'instant, nous en sommes encore au niveau de l'expression des besoins opérationnels.

Des échanges réguliers se tiennent entre l'état-major de la marine libanaise et les autorités navales françaises, pour apporter le soutien de la France dans l'expression des besoins libanais. Nous sommes donc partie prenante dans cette montée en puissance de la marine libanaise. Viendra ensuite le temps de la mise en œuvre de la commande et de la formation des équipages, grâce à des escales de bateaux et à des entreprises comme DCI. Deux officiers libanais devraient embarquer au titre de la mission *Jeanne d'Arc*.

Sur la fidélisation des femmes et le plan « Famille », je dirais que nous apprenons en marchant. Je ne sais pas si ce plan répondra à tous les besoins des femmes qui sont dans la marine. Il vient d'être lancé. En tout cas, j'y veillerai avec beaucoup d'attention. Ce plan fait partie de nos outils de fidélisation. Vous avez évoqué les catastrophes en Manche et en mer du Nord. L'amiral Ausseur a accompli un travail énorme, notamment en faisant de Cherbourg un port d'avenir, en redonnant une dynamique à l'action de l'État en mer mais aussi à la vocation de port nucléaire. Cherbourg est également un port où l'on expérimente et met au point les

techniques d'intervention immédiate en cas d'attaque terroriste sur un bateau en mer. Ce port dispose en permanence d'équipes formées et aptes à être projetées au milieu de la Manche pour intervenir. Une étude conduite par l'amiral Ausseur et l'administration des affaires maritimes montre que l'investissement dans la sécurité maritime en Manche permet d'éviter des catastrophes dont le coût est de l'ordre de 200 euros par euro investi.

J'en viens à Aspretto. Je suis ravi que le commandant de Gaullier des Bordes, qui est un excellent camarade, ait pris ce commandement. Nous ne remettons pas d'école aéronautique à Aspretto. En revanche, je constate que les opérations après la collision entre l'*Ulysse* et le *Virginia* ont été commandées depuis la Corse. Non seulement les affaires maritimes y opèrent dans un centre opérationnel de surveillance et de sauvetage en mer (CROSS), mais nous avons la capacité de mettre en place une cellule au profit du préfet maritime pour commander une opération. Je ferai le point avec le commandant de Gaullier des Bordes pour voir comment résoudre les difficultés que vous soulevez.

Le trafic de stupéfiants dans les Antilles est assez ancien, mais il y en a désormais un peu partout dans le monde. Nous luttons également contre ce type de trafics en océan Indien. Nous y avons saisi en un an 15 tonnes de haschich et d'héroïne en provenance d'Afghanistan, partant sur des boutres vers l'Afrique de l'Est et remontant ensuite vers l'Europe. Grâce au dispositif législatif dit de dissociation que vous avez mis en place, nous pouvons détruire la drogue en pleine mer sans avoir à ramener le bateau à La Réunion. Nous commençons aussi à intercepter des cargaisons de drogue dans le Pacifique, qui partent d'Amérique du Sud et qui vont vers l'Australie et la Nouvelle-Zélande. Nous sommes très vigilants dans ce domaine. Dans les Antilles, nous poursuivons les opérations que nous menons depuis plusieurs années. Il existe un véritable jeu du chat et de la souris avec les trafiquants, qui partent d'Amérique du Sud à destination des Antilles ou des États-Unis. En fonction de la pression, les trafiquants passent soit par le golfe du Mexique, en contournant l'arc antillais, soit par le Pacifique. Nous avons récemment envoyé une frégate de surveillance de Polynésie française participer aux opérations mises en place par les Colombiens et les Américains sur la façade Pacifique pour lutter contre le trafic de drogue. Nous sommes donc très impliqués, avec des avions de surveillance maritime Falcon 50, des frégates de surveillance, des commandos envoyés depuis la métropole et le concours des autres administrations, notamment les douanes qui jouent naturellement le premier rôle. Dans cette région, le trafic de drogue emprunte deux moyens de transport : le *go fast* et le *slow mover*. Pour arrêter un *go fast*, c'est-à-dire un bateau avec quatre moteurs de 200 chevaux navigant de nuit, il faut tirer dans les moteurs – ce que nous faisons depuis un hélicoptère compte tenu de la vitesse du bateau. Ce n'est pas un sport de masse, surtout de nuit ! Nous envoyons donc régulièrement, pour ces opérations, des tireurs d'élite des commandos marine de Lorient. Pour sa part, comme son nom l'indique, le *slow mover* va lentement. Mais il compense cette lenteur par la capacité de transporter de grandes quantités de drogue. Ils sont un peu moins fréquents en Atlantique mais l'on en trouve beaucoup dans l'océan Indien. Il y a un mois, le *Floréal* a intercepté 7,5 tonnes de haschich sur un boutre de la région.

Vous avez évoqué le *Rhône*. Nous sommes très fiers que le *Rhône* soit, à notre connaissance, le premier bateau militaire non russe à avoir franchi le passage du Nord-Est sans assistance d'un brise-glace. Il l'a fait au moment où la banquise est la plus reculée et la plus éloignée des côtes. Il s'agit d'une route maritime dont tout indique qu'elle sera stratégique. Nous voulions voir par nous-mêmes ce que cela signifiait, et si elle était aisément praticable. Le *Rhône* a d'ailleurs croisé, chemin faisant, un porte-conteneurs de la compagnie

Mærsk qui faisait le voyage en sens inverse, escorté pour sa part par un brise-glace russe. Ce n'est pas encore le jardin d'enfants ! Ce n'est pas demain la veille que cette route deviendra une autoroute maritime ! Ce n'est pas prochainement non plus que les porte-conteneurs qui, aujourd'hui, passent par l'océan Indien et le canal de Suez y transiteront, car ils ont besoin de *hubs*, ces ports-relais dans lesquels ils peuvent décharger une partie de leur cargaison pour qu'elle soit prise en charge par des bateaux plus petits chargés de les emmener dans les pays qui ne sont pas accessibles aux grands porte-conteneurs.

Vous m'avez aussi demandé à quoi sert un BSAH. C'est un bateau logistique qui sert à remorquer. Il doit être capable de remorquer un SNLE – le plus gros de nos sous-marins. Tel est son objectif. Nous n'avons jamais eu à le faire, mais nous voulons disposer d'un moyen qui en soit capable. Lorsqu'il ne fait pas cela, il participe à l'action de l'État en mer, au sauvetage des bateaux en difficulté et au soutien logistique. Lorsque j'envoie un SNA en océan Indien, par exemple, et qu'il traverse le canal de Suez, les Égyptiens demandent systématiquement qu'il soit accompagné par un remorqueur. Ces bateaux logistiques sont vraiment les « bateaux à tout faire » de la marine.

Est-il cohérent d'avoir retiré les Exocet de nos frégates de surveillance ? Oui. Est-ce cohérent avec une marine de combat ? Oui. Tous les moyens de la marine n'ont pas vocation à faire du combat de haute intensité. Sinon, vous devriez multiplier le budget ! Notre caractéristique est que nous avons des moyens différenciés. Nous avons des frégates extrêmement performantes avec des radars de très haut niveau, que nous pouvons envoyer en Méditerranée orientale ou en Atlantique Nord, ou encore escorter des bateaux précieux à Bab-el-Mandeb. Mais pour faire de la police des pêches et de la surveillance de nos zones économiques exclusives, je n'ai pas besoin de frégates de premier rang. En mer de Chine, le contexte n'est pas le même qu'en Méditerranée orientale. Pour l'instant, ma priorité serait plutôt de différencier nos moyens – sachant que les Exocet qui étaient sur les frégates de surveillance étaient de première génération, avec une portée assez réduite qui ne serait plus adaptée aux situations opérationnelles que nous rencontrons aujourd'hui.

Trimaran n'est pas un moyen d'action, mais un moyen d'observation. Il ne remplace évidemment pas un moyen d'action. Par ailleurs, Clipperton est très loin de Papeete. Je ne sais donc pas entretenir des moyens d'action permanents autour de Clipperton. Je le fais de manière régulière au cours de l'année et j'observe les habitudes et l'activité de pêche autour de Clipperton, notamment par des moyens satellitaires dont les images sont recoupées avec l'analyse des transpondeurs.

M. Jean-Pierre Cubertafon. Les questions de cyberdéfense occupent une place croissante dans la stratégie de la marine nationale. Selon vous, la loi de finances 2019 vous permettra-t-elle de mener à bien vos projets dans ce domaine, et dans de bonnes conditions ?

M. Christophe Lejeune. Vous avez parlé du plan « Famille ». L'une des composantes en est la rémunération de votre personnel. Vous allez déployer le logiciel Source Solde. Où en êtes-vous dans les travaux préparatoires ? Quel est le degré de perfection que vous avez atteint ?

Mme Laurence Trastour-Isnart. Dans le cadre du plan Mercator, des équipages seront-ils dissous et redéployés ? Des bâtiments cesseront-ils leur activité ?

M. Yannick Favennec Becot. Utilisez-vous les drones pour le secours en mer ?

Mme Patricia Mirallès. Alors que les études amont, hors dissuasion, représentent une très faible part dans le domaine naval et que l'AID ne sera opérationnelle qu'en 2019, comment développer une meilleure culture de l'innovation au sein de la marine, avec notamment une remontée d'informations plus systématique des dispositifs innovants ?

M. André Chassaigne. Je vais jeter l'ancre sur une seule question, celle du MCO ! J'évoquerai tout d'abord l'attente de l'antenne des ateliers industriels de l'aéronautique (AIA) de Bretagne, à Lanvéoc-Poulmic, qui assure aujourd'hui l'entretien des hélicoptères Alouette III et Lynx. Je ne sais pas l'âge de ces hélicoptères, bientôt soixante ans ? Cette antenne attend l'autorisation de votre part de pouvoir récupérer les visites intermédiaires des hélicoptères NH90 Caïman Marine. Cette augmentation de charge permettrait sans aucun doute de maintenir ce site aujourd'hui menacé. Ensuite, je vous interrogerai, amiral, – si le Grand Timonier le permet – sur les conséquences des contrats « verticalisés » et du plan PME sur le centre logistique de l'aéronautique navale. Quelles seront les conséquences de ces nouvelles orientations ? Y aura-t-il aussi des conséquences en termes d'emploi pour les arsenaux ?

M. Patrick Verchère. Selon la LPM, la FREMM Normandie sera livrée en 2019. Les deux derniers navires de la série seraient livrés en 2021 et en 2022. La LPM prévoit également la mise en service des deux premières FTI d'ici à 2025. Avec ces frégates FREMM et FTI, la marine disposerait de 15 navires de premier rang. Initialement, il était prévu de construire 17 FREMM pour les besoins de la « Royale ». Pourquoi avoir arrêté ce nombre de 17 il y a quelques années, si c'est pour se retrouver finalement avec 15 unités ? Le monde est-il devenu moins dangereux ? La France a-t-elle vu son espace maritime réduit et sa souveraineté diminuée ? Enfin, nous sommes passés de 17 FREMM à huit, complétées par des FTI. Pouvez-vous nous indiquer quelles seront les conséquences de cette réduction de tonnage de nos frégates sur la capacité de notre marine nationale à mener à bien l'ensemble de ses missions ?

M. Christophe Blanchet. Vous avez indiqué que lorsque vous envoyez un sous-marin nucléaire en Égypte, vous y ajoutez un remorqueur. Comment assurer la furtivité et la discrétion du sous-marin, dans ce cas ?

Amiral Christophe Prazuck. Nous investissons dans la cyberdéfense, dans laquelle 400 marins sont impliqués – dont deux tiers dans des organismes interarmées et un tiers dans la marine elle-même, qui a monté des centres de soutien cyberdéfense à Brest et à Toulon pour travailler avec les équipages, apprendre les bonnes pratiques et déceler d'éventuelles alertes. Pour le futur, la spécification des FTI est que le bateau sera protégé des attaques cyber dès sa conception et sa construction. Par ailleurs, il faut adapter les plus anciens bateaux qui ont été conçus à une époque où nous n'avions pas suffisamment conscience des risques de cyberdéfense. Il faut donc bâtir des *firewalls*, des protections, des barrières et des dispositifs de surveillance. C'est ce que nous sommes en train de faire. L'acteur majeur de tout ce dispositif est le service de soutien de la flotte, qui s'occupe du MCO, c'est-à-dire de l'entretien des bateaux.

Concernant la rémunération, nous ne sommes pas encore passés sur Source Solde, qui doit remplacer le « logiciel unique à vocation interarmées de la solde » (LOUVOIS). Nous sommes toujours en phase de test. Nous avons terminé la solde à blanc et nous allons entrer dans la solde en double. Cela signifie que nous calculerons simultanément sur LOUVOIS et

sur Source Solde, puis nous étudierons chaque bulletin de marin afin de comprendre les éventuelles différences. J'ai affecté beaucoup de ressources humaines et d'intelligence à Source Solde. Rien n'est encore gagné. Je serai extrêmement vigilant sur le moment où nous basculerons sur Source Solde. Il me semble clair qu'il est inenvisageable que nous connaissions les mêmes déboires que ceux que nous avons connus avec LOUVOIS.

Pour répondre à une autre question, plusieurs bateaux s'arrêteront en 2019 puis d'ici 2021. Le *Cassard* et le *Primauguet* s'arrêteront en 2019, le *La Motte-Picquet* en 2020, le *Jean Bart* en 2021 et le *Latouche-Tréville* en 2022. Chaque fois qu'un bateau est admis au service actif, il en remplace un qui en est retiré. Et au passage, puisque les bateaux qui sont retirés du service actif ont des équipages plus nombreux que les nouveaux bateaux, cela me permettra d'organiser la création du deuxième équipage.

Nous utiliserons des drones pour le secours en mer, pour faire de la surveillance. En effet, un drone ne peut pas hélitreuiller un naufragé, ni larguer en pleine mer une chaîne de secours *Search and Rescue* (SAR). Comme toujours, il faudra donc compléter les moyens de surveillance et d'alerte par des moyens d'action. Pour l'instant, ces moyens d'action sont plutôt des avions capables d'emporter une charge, avec une soute – c'est le cas du Falcon 50 notamment. Nous devons encore inventer la manière dont vont travailler ensemble et se compléter les drones – pour la *business as usual* et la patrouille répétitive et ennuyeuse – et les moyens habités, pour les autres actions.

Dans le PLF 2019, je commanderai le remplacement de l'Alouette III et du Lynx, qui sont des hélicoptères extrêmement anciens.

M. André Chassaigne. En 2026 ?

Amiral Christophe Prazuck. Non, avant car les risques liés à la mise en œuvre de ces hélicoptères augmentent tous les jours. Je ne veux pas attendre 2026 et l'arrivée de l'hélicoptère intermédiaire léger. Je veux donc louer des H160 et des Dauphin pour assurer les tâches de service public de sauvetage jusqu'à l'arrivée des nouveaux hélicoptères. En parallèle, je continue à entretenir deux flottilles de NH90, ces hélicoptères lourds qui chassent les sous-marins. J'en ai absolument besoin pour les frégates anti sous-marines, sur lesquelles ils embarquent. Aujourd'hui, il existe une vraie bataille de disponibilité sur ces hélicoptères, qui n'est que de 30 %. La revue du MCO aéronautique demandée par la ministre est pour moi un sujet vital, crucial. Je m'appuierai notamment, à Lanvéoc, sur le service industriel de l'aéronautique (SIAé) Bretagne pour pouvoir augmenter la disponibilité.

M. André Chassaigne. Mais la décision n'est pas prise de lui confier les visites intermédiaires de ces hélicoptères ?

Amiral Christophe Prazuck. Non.

M. André Chassaigne. Cela tarde. Cela traîne.

Amiral Christophe Prazuck. Une nouvelle direction a été mise en place. Il s'agit de la direction de la maintenance aéronautique (DMAé), qui organise le MCO de tous les aéronefs avec les industriels – parmi lesquels le SIAé, qui est l'industriel maison, l'industriel en régie des armés.

Est-ce que je préférerais avoir 17 frégates que 15 ? Bien sûr ! les études que nous avons menées pendant la Revue stratégique nous permettent-elles de considérer que nous répondrons aux besoins opérationnels avec ces 15 frégates ? J'en ai bon espoir. Je vous ai expliqué tout à l'heure comment les doubles équipages allaient me permettre de passer de 110 à 180 jours de mer annuels. J'aurai donc un surcroît de capacité opérationnelle avec mes frégates.

Les FTI sont-elles plus petites que les FREMM ? Oui. Nous embarquerons donc moins de choses à bord. Mais en même temps, nous aurons fait des progrès. Je pense en particulier au futur radar à plaques, qui voit en permanence dans toutes les directions et nous permettra de mieux détecter les missiles à très grande vitesse, que l'on trouve désormais sur les différents théâtres. En outre, j'ai la certitude que les capacités de lutte sous la mer de ces FTI sont à la hauteur de ce que nous connaissons sur les FREMM – qui sont ce que l'on fait de mieux dans le monde aujourd'hui en matière de détection de sous-marins, grâce aux qualités générales du bateau, en particulier au sonar qui a été développé par Thales et qui sera également installé sur les FTI. En résumé, on peut certes mettre plus de capteurs et de moyens de combat sur un bateau plus gros. Néanmoins, on trouvera d'excellentes capacités de lutte anti-sous-marine (ASM) et, je pense, des moyens supérieurs à ceux de la FREMM en matière de défense aérienne d'une force navale.

Un SNA n'est pas furtif quand il prend le canal de Suez. Il est en surface, donc tout le monde le voit ! Peu importe, donc, qu'il soit suivi ou précédé par un remorqueur dans cette phase. Cette présence réduit donc très temporairement la furtivité, mais de toute façon, dans le canal de Suez, tout le monde voit les sous-marins.

Concernant l'innovation, pour finir, la remontée d'informations est organisée à travers le centre d'expérimentation de la marine à Toulon, avec la mise en place du *Navy Lab* en réseau. J'espère que cela se couplera à l'Agence de l'innovation.

M. le président. Merci, amiral. Trente députés ont posé des questions, parfois multiples. C'est un record ! L'heure est venue de passer à l'audition des représentants des anciens combattants.

La séance est levée à dix heures cinquante-cinq.

*

* *

Membres présents ou excusés

Présents. - M. Louis Aliot, M. Pieyre-Alexandre Anglade, M. Xavier Batut, M. Thibault Bazin, M. Olivier Becht, M. Mounir Belhamiti, M. Christophe Blanchet, Mme Aude Bono-Vandorme, M. Jean-Jacques Bridey, Mme Carole Bureau-Bonnard, M. Luc Carvounas, M. Philippe Chalumeau, M. André Chassaigne, M. Gilbert Collard, M. Alexis Corbière, M. Jean-Pierre Cubertafon, Mme Françoise Dumas, M. Olivier Faure, M. Yannick Favennec Becot, M. Jean-Jacques Ferrara, M. Philippe Folliot, Mme Pascale Fontenel-Personne, M. Laurent Furst, M. Claude de Ganay, M. Thomas Gassilloud, Mme Séverine Gipson, M. Fabien Gouttefarde, Mme Émilie Guerel, M. Jean-Michel Jacques,

Mme Manuëla Kéclard-Mondésir, M. Loïc Kervran, M. Jean-Christophe Lagarde, M. Fabien Lainé, Mme Frédérique Lardet, M. Guillaume Larrivé, M. Jean-Charles Larsonneur, M. Didier Le Gac, M. Christophe Lejeune, M. Jacques Marilossian, M. Philippe Michel-Kleisbauer, Mme Patricia Mirallès, Mme Josy Poueyto, Mme Natalia Pouzyreff, M. Joaquim Pueyo, M. Gwendal Rouillard, M. Jean-Louis Thiériot, Mme Laurence Trastour-Isnart, Mme Nicole Trisse, M. Stéphane Trompille, M. Patrice Verchère, M. Charles de la Verpillière

Excusés. - M. François André, M. Florian Bachelier, M. Sylvain Brial, M. Richard Ferrand, M. Marc Fesneau, M. Jean-Marie Fiévet, Mme Anissa Khedher, M. Gilles Le Gendre, M. Franck Marlin, Mme Sereine Mauborgne, M. Franck Riester, M. Thierry Solère, Mme Sabine Thillaye, Mme Alexandra Valetta Ardisson