

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

3 juillet 2019

Séance de 9 heures 30

Compte rendu n° 46

SESSION ORDINAIRE DE 2018-2019

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



La séance est ouverte à neuf heures trente-cinq.

M. le président Jean-Jacques Bridey. Amiral, nous sommes très heureux de vous recevoir aujourd'hui pour faire un point avec vous sur l'état de la marine nationale, les opérations actuelles et vos attentes en matière d'équipements et de ressources humaines. Nous avons déjà reçu au cours de ce cycle d'auditions le chef d'état-major des armées, les chefs d'état-major de l'armée de terre et de l'armée de l'air, ainsi que le délégué général pour l'armement. Une de nos questions n'a d'ailleurs pas trouvé de réponse à l'issue de son audition, et c'est donc vers vous que nous nous tournerons pour éclaircir le problème en question.

Je vous laisse la parole pour votre exposé liminaire ainsi que le commentaire d'un film que vous vous êtes proposé de nous projeter, avant que les commissaires puissent dans un second temps vous poser leurs questions.

Amiral Christophe Prazuck. Monsieur le président, mesdames et Messieurs les députés, je suis flatté que ce soit avec mon intervention que se conclue le cycle d'auditions que vous évoquiez. Depuis 2017, je viens devant vous deux fois par an ; l'une, en automne, pour des questions d'ordre budgétaire ou financier ; l'autre, au printemps ou l'été, me permet de faire un point sur l'activité de la marine. Je le ferai avec quelques propos introductifs ainsi qu'avec un film qui, je l'espère, donnera à voir un peu de notre activité concrète, à vous qui êtes nombreux à souhaiter embarquer.

Avant tout, permettez-moi d'exprimer ici une pensée toute particulière pour les premier-mâîtres Cédric de Pierrepont et Alain Bertoncello, du commando Hubert, qui ont trouvé la mort au Mali il y a quelques semaines.

Permettez-moi aussi de vous dire que, lorsque j'assistais à l'hommage organisé aux Sables d'Olonne en la mémoire des sauveteurs de la société nationale de secours en mer récemment décédés en mission, j'ai été frappé par les similitudes entre les marins civils et militaires. Engagés au service de leurs concitoyens, ils accomplissent leur mission en toute simplicité mais sans réserve, y compris lorsqu'il faut prendre des risques.

Pour en venir à notre activité récente, je commencerai par indiquer que le porte-avions *Charles De Gaulle* sera de retour à Toulon dans quelques jours. Il revient d'une mission commencée au mois de mars qui l'a conduit d'abord à effectuer diverses opérations de montée en puissance, avec le soutien des marines italienne et espagnole, pour ensuite rejoindre la Méditerranée orientale afin de participer aux derniers combats contre le califat autoproclamé de Daech. Il a bénéficié alors de l'escorte de bâtiments portugais, danois, britanniques et américains pour conduire des opérations pendant plusieurs semaines sur le théâtre syrien. Il est ensuite passé en océan Indien, en particulier pour participer au plus grand exercice naval franco-indien à ce jour, organisé à Goa sous le nom de Varuna. Il s'agissait en effet d'un exercice impliquant des porte-avions, des sous-marins, des bâtiments de guerre des mines et des forces spéciales.

Dans le golfe du Bengale, le porte-avions a également conduit l'exercice « La Pérouse », avec les marines japonaise, australienne et américaine ; c'est le premier exercice que notre marine réalisait avec le porte-hélicoptères japonais *JDS Izumo*, que le Japon prévoit de transformer en porte-avions. Le *Charles De Gaulle* s'est ensuite rendu à Singapour au

moment du *Shangri-La Dialogue*, avant de participer à des exercices conjoints avec la marine et l'armée de l'air singapouriennes. En outre, l'un de ses navires d'escorte, le *Forbin*, est allé naviguer en mer de Chine méridionale, faisant escale à Hô-Chi-Minh-Ville.

Nous nous déployons en moyenne trois à quatre fois par an dans cette mer. Récemment, le passage du détroit de Taïwan par le *Vendémiaire* a donné lieu à des observations et des débats. Notre posture dans la zone n'a pas évolué : nous y naviguons régulièrement afin de réaffirmer notre attachement au droit maritime international que nous respectons scrupuleusement.

Je tiens à souligner par ailleurs l'importance de l'exercice *Formidable Shield*, que nous avons conduit en mai dernier. De façon cohérente avec ce que l'on imagine devoir être les menaces de demain, l'enjeu consistait pour notre frégate *Bretagne* à détecter et à intercepter un missile supersonique. Il était important de démontrer à cette occasion les performances en matière de combat anti-aérien de nos FREMM ainsi que les qualités de nos missiles Aster 15, qui ont été poussés assez loin dans leurs capacités. À tous égards, il s'agit d'une grande réussite. Les remarquables qualités de ces frégates étaient déjà unanimement reconnues dans le domaine de la lutte sous la mer, et le sont désormais également dans le champ de la protection et de la lutte anti-missiles.

Depuis ma dernière audition, le groupe *Jeanne d'Arc* constitué autour d'un porte-hélicoptères amphibie a appareillé de Toulon, où il doit rentrer prochainement. À l'occasion de son tour de l'Afrique, il a conduit un exercice d'ampleur avec la marine égyptienne, qui possède elle-même deux porte-hélicoptères amphibies. Croisant au large du Mozambique, qui venait d'être ravagé par un cyclone, le groupe a pris part aux opérations d'aide aux populations et démontré une fois de plus, à cette occasion, ses excellentes capacités amphibies et la capacité des bateaux de la Marine de passer sans préavis d'une mission à une autre, voire d'en conduire plusieurs simultanément. Enfin, aux Antilles, le même groupe a mené avec les Néerlandais un exercice conjoint relatif aux missions de secours après des catastrophes naturelles – appelées, dans le langage de l'OTAN, HADR pour *Humanitarian Assistance and Disaster Relief*. Cet exercice nous a permis de franchir un pas de plus dans la coordination avec les Pays-Bas.

Dans la même période, en raison de la perspective de Brexit, l'état-major de l'opération Atalante a déménagé de Northwood, au Royaume-Uni, pour le port espagnol de Rota, où se trouve le commandement de l'opération, et pour Brest, où est installé le centre de renseignement et de liaison avec les armateurs. Il se trouve d'ailleurs que c'est à Brest qu'est installé un centre qui remplit les mêmes fonctions pour le Golfe de Guinée ; il s'agit de collecter l'ensemble des informations relatives au trafic maritime et à sa sécurité, pour alerter très rapidement de tout risque d'attaque les armateurs ainsi que les marines des pays riverains. Ces mesures ont ainsi pour effet d'accroître nos capacités de surveillance maritime et d'alerte, concentrées à Brest.

Concernant la lutte contre les trafics illicites, notamment les trafics de drogue, vous avez certainement relevé que le début de l'année 2019 est marqué par une hausse très importante de nos saisies. En un an, nous avons intercepté dix-neuf tonnes de drogue, dans les Antilles, dans le Pacifique, dans l'océan Indien et en Méditerranée.

Le succès de ces opérations doit beaucoup au dispositif législatif de la dissociation qui permet d'intercepter des navires, de saisir et de détruire la drogue ainsi que de relever l'identité des marins, sans pour autant avoir à les conduire dans un port français. Il est particulièrement efficace.

Ce succès doit beaucoup aussi aux liens de coopération que nous avons tissés, tant avec les autres administrations françaises, notamment les douanes, qu'avec les administrations et les marines d'autres États. La récente saisie de sept tonnes de cannabis en Méditerranée occidentale constitue d'ailleurs un bon exemple de l'efficacité de la coopération non seulement avec nos alliés, mais aussi entre les douanes et la marine, les premières contribuant au succès commun par leurs capacités de renseignement et la seconde par ses compétences en matière de surveillance et d'intervention en mer.

Par ailleurs, l'année écoulée a été marquée par trois incidents majeurs en matière de sécurité maritime. En mars 2018, le cargo *Britannica Hav* s'est retourné dans la Manche et nous avons dû le remorquer jusqu'au port du Havre ; en octobre 2018, c'est l'*Ulysse* qui s'est encastré dans un pétrolier au large du Cap Corse ; enfin, il y a trois mois, le *Grande America* a fait naufrage dans le Golfe de Gascogne. Ce dernier cas est d'ailleurs, à ma connaissance, le premier naufrage de pétrolier au large de notre pays qui n'ait pas entraîné de pollution sur nos côtes ; certainement, la chance et des conditions météorologiques favorables nous ont aidés, mais il n'en reste pas moins que c'est là une première et, il faut le dire, un succès. Il a débuté par le sauvetage de l'équipage, avec l'appui d'une frégate britannique ; ensuite, nous avons conduit des opérations d'investigation pour comprendre l'origine de l'incendie. Puis il a fallu mettre en œuvre très rapidement des mesures anti-pollution en surface, enfin, mettre en sécurité l'épave, qui repose par 4 000 mètres de fond, en colmatant les brèches par lesquelles auraient pu se répandre des produits polluants pendant plusieurs semaines.

Dernier point d'importance dans l'actualité de la marine : notre premier sous-marin nucléaire d'attaque de type Barracuda, le *Suffren*, rejoindra le 12 juillet son dispositif de mise à l'eau, pour commencer ses essais en vue de pouvoir prendre le relais des sous-marins d'ancienne génération. Nous disposerons ainsi de navires plus silencieux, plus imposants et plus endurants que les précédents. Je souligne qu'ils seront en outre dotés de capacités nouvelles, notamment de mise en œuvre de forces spéciales et de missiles de croisière. Précisons que ces nouveaux sous-marins ont été conçus *ab initio* de façon à pouvoir accueillir des femmes parmi leurs équipages.

L'amiral Christophe Prazuck commente ensuite un film sur la mission CLEMENCEAU du porte-avions Charles De Gaulle. Il présente toutes les unités qui constituent le groupe aéronaval, bâtiments de combat et de soutien, aéronefs et sous-marin, ainsi que les nombreux navires étrangers, qui ont concouru à la mission : frégates espagnole, italienne, britannique, portugaise, danoise et américaines. Il décrit en détail les capacités opérationnelles des bâtiments, les principales évolutions techniques à attendre ces prochaines années, les principales phases du déploiement, les opérations conduites et les partenaires stratégiques rencontrés. Il insiste particulièrement sur la somme de savoir-faire accumulés sur un porte-avions, de l'équipier de pont d'envol au commandant en passant par le pilote de chasse qualifié jour et nuit, et sur les temps de formation nécessaires, dans un environnement marin toujours exigeant et parfois hostile.

M. le président. Venons-en, amiral, aux questions de mes collègues, à commencer par notre rapporteur pour avis des crédits de la marine, M. Jacques Marilossian.

M. Jacques Marilossian. Amiral, merci de cet exposé vivant et richement illustré. Dans mon dernier rapport pour avis sur les crédits de la marine, j'avais souligné la faiblesse de nos stocks de différentes munitions complexes. Notamment, la reconstitution des stocks de missiles air-air et de certains missiles Exocet a pris du retard, en raison des arbitrages budgétaires des années passées. Des commandes nouvelles de missiles mer-mer ont été prévues, mais le rythme des livraisons reste lent. La marine a donc besoin de davantage de munitions complexes, y compris pour améliorer sa préparation opérationnelle. Ma question est simple : où en sont précisément les stocks de munitions complexes de la marine ?

Mme Aude Bono-Vandorme. Amiral, un récent référé de la Cour des comptes sur l'action de l'État en mer formule plusieurs propositions. L'une d'entre elles a particulièrement retenu mon attention : il s'agirait d'étendre à la zone guyano-antillaise, au Pacifique et à l'océan Indien la même organisation administrative de l'action de l'État en mer qu'en métropole, qui a l'originalité de confier au même amiral les responsabilités de préfet maritime, de commandant de zone maritime et de commandant d'arrondissement maritime. Le Premier ministre a exprimé de vives réserves envers cette idée ; qu'en pense la marine, pour ce qui la concerne ?

M. Jean-Louis Thiériot. Merci, amiral, pour cette intéressante présentation. Ma première question concerne les tensions croissantes dans le détroit d'Ormuz, où un drone américain a été abattu par les forces iraniennes. Les États-Unis affirment que ce drone volait au-dessus des eaux internationales, tandis que les Iraniens soutiennent qu'il avait pénétré dans leur espace souverain. La marine nationale, régulièrement présente dans la zone, a-t-elle pu recueillir des renseignements utiles à la compréhension de la situation ?

Par ailleurs, dans le Pacifique, comment la marine s'organise-t-elle pour assurer la surveillance de nos eaux et de notre vaste zone économique exclusive après le retrait d'un patrouilleur des forces armées Nouvelle-Calédonie ?

M. Stéphane Baudu. Amiral, la Revue stratégique n'a pas fait beaucoup de place aux enjeux de l'Arctique, indiquant néanmoins que le réchauffement climatique y est deux fois plus rapide qu'ailleurs et que, de ce fait, la zone arctique pourrait devenir un jour un espace de confrontation. En effet, l'attrait de cette zone tient tant à ses ressources qu'aux nouvelles voies de navigation qui pourraient y être ouvertes. La Russie ne s'y trompe pas, elle qui a toujours entretenu une flotte spécialisée, la flotte du Nord, et qui marque un intérêt renouvelé pour la zone. Notons par exemple qu'elle y maintient en condition opérationnelle trois brise-glaces à propulsion nucléaire, capacité dont l'intérêt autant militaire que civil apparaît assez clair. Quelles sont les réflexions, tant stratégiques que doctrinales, de la marine sur les enjeux de cette zone ?

M. Olivier Becht. Amiral, ma question porte sur le groupe aéronaval. Votre exposé a bien prouvé – s'il en était encore besoin – l'utilité politique et stratégique des porte-avions ainsi que, partant, l'intérêt qu'aurait la permanence à la mer de cette capacité.

Si la construction d'un nouveau porte-avions est aujourd'hui acquise, le retrait du service du *Charles De Gaulle* est attendu pour 2040 et c'est à peu près à la même date que

deux de nos bâtiments de projection et de commandement, que l'on appelle désormais « porte-hélicoptères amphibies », arriveront au terme de leur durée de service.

Jugez-vous envisageable de construire, pour remplacer ces navires, des bâtiments polyvalents, c'est-à-dire des porte-avions qui puissent également être configurés en porte-hélicoptères amphibies pour d'autres missions ? Si nous avions deux ou trois navires polyvalents de ce type, nous pourrions alors assurer la permanence à la mer du groupe aéronaval.

M. Yannick Favennec Becot. Quelles sont vos réflexions sur la façon dont nous pouvons faire face aux ambitions maritimes de la Chine, dont on lit parfois qu'elle possède davantage de navires que les Européens en Méditerranée et qui conteste le droit maritime international en mer de Chine méridionale ?

M. Joaquim Pueyo. Amiral, vous étiez le 10 juin dernier aux Émirats arabes unis. Pouvez-vous nous présenter un bilan de notre coopération avec ce partenaire, ainsi que de l'activité de notre base navale d'Abou-Dhabi ?

M. Bastien Lachaud. Le navire chinois *Xi'an* mouille depuis quelque temps dans la rade de Toulon, ce qui semble suggérer que les relations avec la marine chinoise se sont améliorées depuis l'incident autour du *Vendémiaire*. Comment évoluent les relations entre notre marine nationale et la marine chinoise ? En outre, au-delà des tensions en mer de Chine, quelle analyse faites-vous de notre position dans le Pacifique, où le chef d'état-major des armées perçoit une « envie de France » de la part de pays désireux d'échapper à l'état sino-américain ? Quel rôle la marine française pourrait-elle y jouer ?

Par ailleurs, avez-vous constaté un « effet “Chant du loup” » sur le nombre de candidats au recrutement dans la marine ?

M. André Chassaigne. Le gouvernement français a dévoilé le 31 mai dernier son projet de rapprochement entre Naval group et le chantier naval italien Fincantieri. Ce projet, appelé Poseidon et présenté comme l'« Airbus de la construction navale », est censé remédier à la fragmentation de l'offre européenne de construction navale et permettre de réduire les coûts en jouant sur des économies d'échelle. Concrètement, il est prévu de transférer à une structure commune l'élaboration et la maîtrise d'œuvre de programmes binationaux, parmi lesquels on évoque la refonte dès 2019 des frégates Horizon, ainsi que l'essentiel des projets de recherche et développement, comme la pile combustible à hydrogène ou encore la conception « 100 % numérique » des navires. Bref, il ne s'agit pas d'activités périphériques, mais du cœur stratégique de l'activité.

J'y vois pour ma part un bradage de nos intérêts stratégiques industriels aussi inquiétant qu'injustifié. Rien ne justifiait à mes yeux un tel abandon de souveraineté. Ne pensez-vous pas, amiral, que cette partie de Monopoly pourrait fragiliser la marine nationale, et que le recours annoncé à davantage d'équipements sur étagères n'est pas de nature à répondre aux besoins de la marine ?

M. Didier Le Gac. Amiral, j'aimerais revenir sur le naufrage du *Grande America*. Vous pardonneriez au député de l'une des circonscriptions de Brest que je suis s'il n'est pas complètement objectif, mais j'ai le sentiment que la crise a été remarquablement bien gérée par la préfecture maritime de Brest. La conduite des opérations de sauvetage a été exemplaire,

et la coordination a été parfaitement orchestrée entre le centre opérationnel de la marine et les autorités britanniques et espagnoles, l'agence européenne pour la sécurité maritime, le centre d'expertise pratique de lutte antipollution et le centre de documentation, de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux. Bref, la marine nationale a excellé.

Mme Marianne Dubois. Amiral, la marine recrute 3 600 jeunes de tous niveaux, du brevet à « bac + 7 ». En particulier, 500 matelots sont recrutés chaque année au titre de l'égalité des chances et *via* l'école des mousses. Nous savons néanmoins que vous rencontrez des difficultés de recrutement : quelles sont-elles précisément, et quelles mesures la marine a-t-elle prises ?

M. Fabien Gouttefarde. Amiral, nous savons bien que les très fortes tensions entre les États-Unis et l'Iran peuvent déboucher sur un grand inconnu stratégique, voire un conflit armé. Qu'un tel conflit soit bref ou non – qui peut le dire... –, se poserait alors la question de la sécurité maritime dans le détroit d'Ormuz. Comment la marine se prépare-t-elle à l'hypothèse que nos amis et alliés – entre guillemets – américains nous demandent de contribuer à assurer la sécurité maritime dans cette zone ?

Amiral Christophe Prazuck. Voilà nombre de questions intéressantes.

S'agissant des stocks de munitions complexes, Monsieur Marilossian, l'un des objectifs du plan Mercator, que j'ai publié l'an dernier, détaille notre ambition que chaque unité tire au moins une munition complexe tous les deux ans au titre de sa préparation opérationnelle, qu'il s'agisse d'un missile de croisière, d'un missile Aster ou d'une torpille. Il s'agit là d'un objectif à long terme, que nous ne sommes pas encore en mesure d'atteindre.

C'est d'ailleurs dans cette optique que j'ai insisté auprès de l'ensemble des acteurs concernés, y compris la DGA et les industriels, pour que nous puissions participer à l'exercice *Formidable shield*, ce qui supposait de répondre à d'assez fortes exigences techniques de l'OTAN.

Notez que dès 2018, nous avons commandé une vingtaine de missiles Exocet MM40. En outre, conformément au calendrier de la loi de programmation militaire, nous en commanderons en 2019 une vingtaine supplémentaire, ainsi que cent Aster 30 pour nos futures frégates de défense et d'intervention et qu'une version remotorisée de nos Exocet. Tout cela sera-t-il suffisant ? Pas tout à fait. La LPM consent un effort absolument nécessaire, mais les sous-investissements passés auront pour conséquence de nous placer dans une situation délicate dans les années 2020, 2021 et 2022. À nous de savoir gérer cette situation et reconquérir des ressources pour la suite.

Madame Bono-Vandorme, s'agissant de l'action de l'État en mer, je ne peux que me féliciter de ce que le référé présenté par Mme Brigitte Girardin loue la performance de notre organisation métropolitaine de l'action de l'État en mer. Dans les outre-mer, cette organisation est différente, notamment en raison des moindres moyens de nos administrations sur place, d'une articulation différente de celle de la métropole avec les préfets civils et du fait que les commandants supérieurs des forces armées ne sont pas systématiquement des marins. La réponse du Premier ministre à ce référé fait état de toutes ces raisons pour lesquelles il semble difficile d'aller aussi loin que ce que préconise la Cour des comptes. Nous travaillons cependant à améliorer l'organisation actuelle de l'action de l'État en mer dans nos outre-mer.

J'en viens à la question de Monsieur Thiériot concernant la situation dans le détroit d'Ormuz. Nous conservons dans cette zone des moyens d'appréciation autonome de la situation. La frégate *Provence* a été détachée du groupe aéronaval après les premiers incidents dans le détroit. Elle a été relevée par le *Surcouf* qui est désormais en situation de suivre les événements. Ce cas illustre bien la pertinence de la LPM qui fait une large place à la fonction stratégique de connaissance et d'anticipation, pour fournir à nos autorités politiques les informations les plus fiables possible. Ici, comme en Méditerranée orientale, nos bâtiments y contribuent de manière performante.

S'agissant de l'Arctique, Monsieur Baudu, c'est la première fois depuis 1940 qu'un navire militaire qui ne soit pas russe a emprunté le passage du nord-est, et ce bâtiment est français : c'est le *Rhône*. La navigation dans ce passage n'est pas encore un sport de masse... On n'en est pas encore à faire du passage du nord-est une voie de navigation aisée. Si le *Rhône* a pu réussir sa traversée dans une voie libre de glaces, c'est dans des conditions rarement réunies, où la glace est la moins épaisse et la plus reculée dans l'année. Quant aux bateaux civils qui empruntent ces routes, il s'agit de navires très spéciaux, à coque renforcée pour pouvoir passer dans les glaces. Fort heureusement, le réchauffement climatique n'a pas encore fait fondre les glaces au point de libérer le passage du nord-est pour des navires plus communs, et tel ne devrait pas être le cas avant quelques décennies.

Ainsi, la mission du *Rhône* a surtout servi à nourrir notre expérience de la navigation dans les eaux polaires. Nous le faisons aussi avec l'*Astrolabe*, un navire acquis par les Terres australes et antarctiques françaises et opéré par la marine nationale pour ravitailler la base de Dumont-Durville en Antarctique depuis Hobart en Tasmanie ainsi que pour patrouiller dans les ZEE des îles Kerguelen, Crozet et Amsterdam. Il s'agit là d'un partenariat très original, qui nous permet d'acquérir une expérience de navigation dans les glaces et d'aguerrir deux équipages de vingt-et-un marins aux conditions extrêmes de navigation.

J'en viens aux questions soulevées par Monsieur Becht. Il est vrai que si l'on est convaincu de l'intérêt politique et opérationnel du porte-avions, on ne peut que souhaiter disposer de cette capacité en permanence. Mais la grande différence entre l'architecture d'un porte-avions et celle d'un porte-hélicoptères, c'est le système de catapultage ; c'est là le facteur « dimensionnant » dans un porte-avions. Certes, à l'image des Japonais, on peut envisager des porte-avions sans catapulte, que l'on appelle des LHA (*Landing Helicopter Assault*). Mais de tels bâtiments ne peuvent mettre en œuvre que des avions à appontage vertical et à décollage court, dont l'autonomie, les capacités d'emport et le rayon d'action sont nettement inférieurs à ce qui est nécessaire pour intervenir en premier sur un théâtre d'opération, comme la France en a l'ambition.

Pour répondre à la seconde question de Monsieur Thiériot, relative aux patrouilleurs de la Nouvelle-Calédonie, nous allons prolonger la durée de service de l'un des deux P400 actuellement basés en Nouvelle-Calédonie en même temps que nous lancerons la commande des patrouilleurs outre-mer, ce qui ne devrait d'ailleurs pas tarder. Nous visons ainsi de revenir au format arrêté en 1982, de sorte que chaque zone maritime outre-mer soit dotée au minimum d'un ou deux patrouilleurs, d'un bâtiment logistique et d'une ou deux frégates de surveillance. Indéniablement, nous subissons en matière de patrouilleurs des réductions temporaires de capacité. La plus longue de ces réductions a touché les Antilles, où les forces ne disposent plus de patrouilleur depuis dix ans ; elle doit être comblée cette année, avec

l'arrivée de la *Combattante*, que la ministre a commandée il y a deux ans au chantier naval SOCARENAM.

Monsieur Favennec Becot, pour être précis, je ne crois pas avoir dit devant vous qu'il y avait en permanence davantage de bateaux militaires chinois qu'européens en Méditerranée, mais que pendant une semaine de juillet 2017, il s'y était trouvé davantage de grands navires militaires chinois que français. Cela n'est pas une situation permanente. Bien sûr, la Chine poursuit de grandes ambitions maritimes et, dans cette optique, a modifié ses priorités d'investissements militaires au profit de sa marine. Comme j'ai coutume de le rappeler, elle construit l'équivalent en tonnage de notre marine nationale tous les quatre ans. Ses ambitions portent à la fois sur ses approches et notamment la mer de Chine méridionale, où la République populaire revendique ce qu'elle appelle des droits historiques et remet en cause le droit maritime international et les arbitrages rendus. Les ambitions chinoises ne se limitent pas à cette zone. En effet, à l'ouest de Malacca, elle étend sa présence de façon continue depuis son engagement en 2008 dans la lutte contre la piraterie en océan Indien. La présence chinoise s'étend tout autour de l'Afrique et désormais aussi dans l'ouest de l'océan Pacifique.

Comment répondre à l'expression manifeste des ambitions chinoises ? Pour ce qui concerne la mer de Chine méridionale, le ministre Jean-Yves Le Drian avait formulé notre doctrine en 2016 à l'occasion du *Shangri-La Dialogue*. Elle a été confirmée par Madame la ministre Florence Parly il y a quelques semaines dans le même forum : un bâtiment de combat français passe plusieurs fois par an dans ce que le droit international reconnaît comme des eaux internationales. Affirmer ainsi son attachement à la liberté de circulation est à mes yeux une nécessité pour un pays qui dispose de la deuxième zone économique exclusive au monde.

Monsieur Pueyo, la base française aux Émirats arabes unis va bientôt fêter ses dix ans d'existence. Sa partie navale est un des points d'appui dont nous disposons dans la région stratégique du nord de l'océan Indien, l'autre étant Djibouti. Nous avons opéré depuis ce point d'appui au cours des quatre derniers mois deux chasseurs de mines qui ont blanchi les accès à certains ports de la région. Quand on fait de la chasse aux mines, il faut toujours avoir une situation de référence. Nous envoyons donc régulièrement – tous les deux ans, actuellement – des chasseurs de mines qui établissent cette situation de référence et qui donnent des informations aux pays riverains. C'est également depuis cette base aux Émirats arabes unis que nous pouvons suivre ce qui se passe et déployer des bateaux pour apporter une protection aux navires français qui croiseraient dans la région – il y en a en permanence une vingtaine. Je me suis rendu récemment aux EAU car nous avons un projet avec mon homologue émirien et avec la Sorbonne Abu Dhabi pour instituer un cursus de formation de stratégie maritime.

Vous m'avez interrogé sur l'escale du Xi'an à Toulon. J'ai rencontré mon homologue chinois en septembre dernier et nous avons convenu d'entretenir un rythme régulier d'escales – idéalement, de deux escales de bâtiments français en Chine et deux escales de bâtiments chinois en France – pour mieux nous connaître, mettre au point des mesures techniques de déconfliction et ainsi éviter des incompréhensions en mer qui pourraient aboutir à des accidents. L'entretien de cette connaissance minimale me semble sain et nécessaire. C'est dans ce cadre que le Xi'an vient à Toulon.

S'agissant de Poséidon, nous avons déjà fait beaucoup de choses avec les Italiens. Les frégates de défense aérienne que j'ai présentées tout à l'heure et qui relèvent du programme Horizon sont totalement franco-italiennes. La FREMM est très largement

franco-italienne aussi. Les pétroliers ravitailleurs qui vont remplacer les type « Marne » ont un design italien. Ainsi, les Italiens sont quasiment notre premier partenaire industriel en matière navale. Nous sommes aujourd'hui à un point de bascule avec l'arrivée des radars-plaques, des missiles supersoniques et hypersoniques et de drones qui vont nous demander d'innover. Il faut que nous joignons nos efforts au lieu de dépenser chacun dans son coin les mêmes sommes sur les mêmes objets. Je me réjouis donc à chaque fois qu'il y a un rapprochement européen. Quant à l'autonomie stratégique, c'est un des sujets clés de la revue stratégique de 2017. Pour moi, le cœur du cœur de cette autonomie stratégique réside dans notre capacité à concevoir, à construire et à entretenir seuls des sous-marins 100 % français.

Je n'ai pas mesuré d'effet immédiat à la suite de la sortie en salles du *Chant du loup*. Cependant, je me suis engagé dans la marine après avoir vu *Le Crabe-tambour* au cinéma. Il y a donc probablement quelque part un petit Prazuck qui est allé au cinéma cette année et qui s'est dit : « Je veux être sous-marinier ! ». D'ailleurs, si je viens de vous projeter un film, c'est que je sais à quel point le cinéma imprime les esprits. Je n'ai aucun doute quant aux effets du *Chant du loup* mais le recrutement suppose non pas une seule action mais un ensemble d'actions – auquel contribuera ce film. Les marketeurs expliquent l'importance de la « marque employeur » et de la disponibilité de notre circuit de recrutement. Nous n'avions pas de recruteur à la sortie des salles de cinéma pour faire signer des jeunes mais encore une fois, je ne doute pas que le film aura un effet positif pour faire comprendre, malgré toute la fiction du scénario, la manière dont nous travaillons et nos valeurs.

Je vous remercie, Monsieur le député Le Gac, pour vos éloges de l'action de la marine à l'égard du *Grande America*. Nous n'étions pas seuls, comme vous l'avez souligné : ce fut une opération européenne ayant aussi fait intervenir les Britanniques et les Espagnols et ce fut également une opération inter-administrations. Cette unité d'action a été permise par la connaissance qu'a le préfet maritime de ses homologues britannique et espagnol, par son commerce quotidien avec les administrations et avec les préfets terrestres et, enfin, par les moyens que la marine dédie à la lutte antipollution. Vous citez le Centre d'expertises pratiques de lutte antipollution (CEPPOL), basé à Brest, et j'ai salué hier le fait que pour la quatrième fois, le Laboratoire d'analyses, de surveillance et d'expertise de la marine de Cherbourg ait été classé premier laboratoire européen, sur cinquante, dans l'analyse des pollutions en mer. La marine nationale a ainsi une compétence interne qui vient s'ajouter à ses qualités de coordination et à ses capacités d'action.

La Marine nationale recrute 3 600 jeunes par an. Ce recrutement présente des difficultés dans certains métiers, comme les métiers de bouche ou le métier de détecteur et plus généralement l'ensemble des métiers techniques. D'où la multiplication de nos partenariats avec l'éducation nationale, les lycées professionnels et les BTS. Nous essayons aussi de nouer des partenariats avec des industriels. Nous disons par exemple à EDF que nous nous intéressons à ceux de ses alternants que l'entreprise n'embauchera pas ; nous pourrions les recruter et les lui rendre dans vingt ans avec une compétence technique, un esprit d'équipage et une autonomie d'action. Nous diversifions nos actions et j'ai mis la marine au poste de combat sur la question des recrutements – combat que, j'espère, nous gagnerons. Parallèlement, vous avez permis la création de primes de lien au service, à la fois pour le recrutement et pour notre attractivité en interne. En effet, il est bien d'avoir de nouvelles recrues mais encore faut-il qu'elles restent. L'attractivité doit donc être entretenue à l'extérieur comme à l'intérieur de la maison. Vous avez permis la création de bourses : j'espère en attribuer 160 en 2019 à de jeunes étudiants s'engageant en échange d'un

engagement à servir dans la marine pendant quelques années, notamment dans les métiers de la cyberdéfense, du nucléaire et d'électricien-mécanicien. Je développe le recrutement local, que l'armée de l'air faisait depuis longtemps et que je m'étais interdit de faire jusqu'ici : cette année, nous lançons un recrutement local sur les bases de Landivisiau, de Lann-Bihoué, de Lanvéoc et de Hyères. Concernant l'attractivité interne, on nous dit souvent que les marins sont trop mobiles. Je travaille donc à l'organisation – non pas de leur mobilité mais plutôt de leur immobilité afin de leur garantir, au cours de leur carrière, des moments d'immobilité. Bref, nous essayons d'actionner plusieurs leviers pour recruter les marins dont nous avons besoin et que vous nous avez autorisés à recruter en termes d'effectifs, puis les conserver à bord.

M. Gouttefarde, vous me posez la question de la sécurité maritime des bâtiments français qui naviguent dans la zone de tension autour du détroit d'Ormuz. Je rappelle que nous disposons d'une base navale à Abu Dhabi, qu'une frégate française patrouille continuellement pour apprécier la situation de manière autonome. Elle est capable d'accompagner des bâtiments civils si besoin était, comme nous l'avons fait durant de nombreuses années dans le golfe d'Aden pour prévenir les bâtiments français de la piraterie. Par ailleurs le MICA Center, notre centre de sécurité maritime de Brest, est en relation continue avec les armateurs français et leur transmet une appréciation de situation et nos recommandations.

M. Jean-Charles Larsonneur. Amiral, préalablement à ma question, j'aimerais rendre un hommage appuyé à nos marins de l'École navale qui participent à la mission Jeanne d'Arc et qui ont quitté Charleston lundi. La diversité des missions accomplies et les étapes de leur parcours illustrent le savoir-faire de notre marine et assurent son rayonnement international.

D'autre part, on commémore aujourd'hui, 3 juillet, l'attaque de Mers el-Kébir. Je rends donc hommage à nos marins tués lors de cet événement.

Ma question porte sur le renforcement des capacités opérationnelles de la flotte du Ponant. À l'horizon 2024-2026, vous avez décidé de renforcer cette flotte avec deux frégates de défense et d'intervention. Une décision qui répond notamment à l'intensification des activités de la sous-marine russe au large de nos côtes atlantiques. Nos capacités antinavires – Atlantique 2, FREMM, NH90, patrouilleurs, SNA – sont-elles à la hauteur des enjeux ? D'autre part, s'agissant de l'accueil des navires de nouvelle génération, Brest va retrouver le nombre de frégates de premier rang dont le port disposait au début des années 2000. Des travaux sont déjà en cours, notamment sur les installations électriques, afin d'accueillir quatre nouvelles FREMM. L'arrivée de ces dernières va-t-elle nécessiter des travaux supplémentaires ? Qu'en est-il de l'accueil des nouveaux marins ?

Enfin, nous étions la semaine dernière sur la base de Lann-Bihoué avec le président de la commission Jean-Jacques Bridey et le vice-président Jean-Michel Jacques. Nos marins nous y ont rapporté que la livraison de simulateurs de l'Atlantique II était en retard d'un peu plus d'un an : à quoi ce retard est-il dû ? Sera-t-il bientôt rattrapé ?

Mme Françoise Dumas. Amiral, je voudrais tout d'abord saluer votre engagement personnel pour promouvoir l'égalité hommes-femmes qui revêt, dans la marine plus qu'ailleurs, une dimension particulière puisque les absences sont longues pour le personnel

embarqué. L'égalité hommes-femmes revêt aussi un enjeu d'efficacité opérationnelle, nos armées ne devant se priver d'aucun talent. Il nous faut étendre et accélérer le recrutement, moduler les formations et les parcours qualifiants et améliorer la qualité de vie de tous les marins en leur permettant de concilier leur vie professionnelle et leur vie privée. Dans le cadre du plan Mercator, quelles sont vos priorités pour favoriser la rotation des équipages, l'attractivité et la mixité ? Je voudrais moi aussi saluer, en ce domaine, votre volontarisme exemplaire qui me paraît duplicable à l'ensemble des armées.

Mme Patricia Mirallès. Nous sommes allés le 6 décembre dernier sur le *Charles De Gaulle* dont nous avons eu la chance de voir l'appontage, les travaux de rénovation et un équipage qui avait l'air plutôt heureux et bien en forme. Je voulais donc vous en remercier, amiral.

Le 12 mars de cette année, l'amiral Jean-Philippe Rolland, lors de son audition ici-même, a annoncé que les frégates multi-missions *Languedoc* et *Aquitaine* bénéficieraient dès cette année d'un double équipage. Il a par ailleurs rappelé que dix bâtiments de la force d'action navale fonctionnaient d'ores et déjà suivant ce système. Le principe du double équipage présente l'avantage de permettre aux troupes d'anticiper leur période à terre et de se préparer au mieux à leur mission tout en menant sereinement leur vie de famille. Si ce mode de fonctionnement a un coût, il permet d'assurer la disponibilité de nos navires sans porter atteinte aux conditions de vie de nos personnels. Ce système, s'il était généralisé, pourrait répondre à de nombreux problèmes rencontrés par notre marine. Qu'en est-il du développement de cette pratique ? Quelle est la teneur des premiers retours des unités concernées ? Quelles sont les perspectives à venir pour le principe du double équipage ?

M. Charles de la Verpillière. Amiral, je voudrais revenir sur la question des recrutements à l'École navale. Je ne sais pas si *Le Chant du loup* a eu un effet à cet égard mais en prenant un peu de recul, au cours des cinq dernières années, comment les candidatures à cette école ont-elles évolué, en termes de nombre, de niveau et d'origine sociologique mais aussi de mixité des candidats ?

M. Fabien Lainé. Amiral, depuis le mois de février dernier, mon collègue Laurent Furst et moi-même menons une mission d'information sur la politique immobilière du ministère des armées. Dans ce cadre, nous nous intéressons particulièrement à la problématique du logement et de l'hébergement des militaires. Cette question, extrêmement sensible à Toulon – compte tenu de l'attractivité de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et de la côte varoise en particulier – est régulièrement soulevée et l'a notamment été lors de notre audition du Conseil supérieur de la fonction militaire (CSFM). Le fait de devoir se loger à trente ou quarante kilomètres de son lieu de travail peut remettre en cause l'attractivité du métier de marin. Quelles solutions imaginez-vous, peut-être sur les emprises existantes, pour résoudre ce problème de logement et d'hébergement ?

M. Thomas Gassilloud. Je souhaite vous poser une question de poids. Le NGF (*Next generation fighter*), le successeur du Rafale dans le cadre du programme SCAF, a été présenté lors du dernier salon du Bourget. Son poids, bien supérieur à celui du Rafale, est estimé à 30 tonnes. Cet élément est déterminant en matière de transport, de maintenance et de catapultage. Le tonnage du futur porte-avions (PANG) serait impacté en conséquence et augmenterait de 60 % pour atteindre 70 000 tonnes au lieu des quelque 42 000 tonnes du *Charles De Gaulle*. Je m'inquiète du surpoids du PANG, comme j'ai coutume de me

préoccuper du poids des équipements portés par le fantassin, limité dans sa mobilité. Quel avis portez-vous sur les conséquences de ces 70 000 tonnes en matière de capacités, de coût, de mobilité et de furtivité ?

M. Joachim Son-Forget. Vous connaissez mon attachement à la marine et c'est toujours un plaisir que d'entendre des explications que vous nous donnez sur votre action. Ma question concerne la force maritime des fusiliers marins et commandos (FORFUSCO). Une procédure de dédoublement des unités spécialisées est en cours. Cela s'inscrit-il dans la même lignée que le dédoublement d'équipage évoqué ? Ou s'agit-il d'augmenter la redondance au risque de poser des problèmes en termes de recrutement dans la mesure où les exigences demeurent élevées ? Par ailleurs êtes-vous satisfait des délais actuels et des procédures d'homologation et d'achat de nouveau matériel, je pense par exemple à l'homologation des missiles moyenne portée (MMP). Si ce n'est pas le cas, quelles sont vos préconisations ?

M. Louis Aliot. Ma première question concerne l'incident qui a eu lieu au Vanuatu où un bateau français a été empêché d'accoster. De quelles informations disposez-vous ? Quelle est, considérant nos moyens limités, la stratégie de surveillance de notre immense espace maritime au regard des drones de surveillance opérant notamment dans le Pacifique, et plus spécialement aux abords de la Polynésie et de la Nouvelle-Calédonie ?

Mme Séverine Gipson. Les infrastructures militaires, et notamment celles de la marine, ont une place tout aussi importante que celle des bateaux. Le littoral français compte ainsi 59 sémaphores. Ces moyens terrestres sont, pour les forces maritimes, les tours de contrôle de la navigation et représentent une chaîne de surveillance exceptionnelle le long de nos côtes. Ces sémaphores sont isolés, parfois insulaires, et exposés aux tempêtes. Quelles dispositions particulières sont prises pour garantir leur fonctionnement face à d'éventuelles attaques terroristes physiques ou cyber ?

M. Christophe Blanchet. C'est un plaisir de vous retrouver, amiral, après les belles fêtes du 6 juin sur les plages de Colleville-Montgomery en l'honneur des commandos *Kieffer*. Vous avez évoqué dans votre présentation un drone remarqué et vous militez pour l'accroissement conséquent du nombre de drones marins dont les missions sont multiples : lutte anti sous-marine, secours en mer, lutte contre les trafics de stupéfiants. Où en sont vos demandes ? La France dispose-t-elle du savoir-faire et des facultés d'innovation nécessaires au développement de tels drones ou devra-t-elle s'inspirer des appareils de l'US Navy ?

M. Jean-Pierre Cubertafon. La marine semble, je dis bien semble, éprouver des difficultés à maintenir ses capacités d'intervention dans sa fonction de garde-côtes qui relève de la souveraineté maritime. Certaines propositions portent sur le recours à l'affrètement de moyens privés pour compléter le matériel de la marine par des navires de faible tonnage, une piste présentée comme plus efficace et en cohérence avec des critères budgétaires et écologiques. Il est suggéré d'inclure cette solution dans le PLF 2020. Quel est votre avis en la matière ?

M. Jean-Philippe Ardouin. Le système de lutte anti mines marines futur remplacera à terme des chasseurs de mines, trois bâtiments remorqueurs de sonar, quatre bâtiments-bases de plongeurs-démineurs et un bâtiment d'expérimentation de la guerre des mines. Le 6 juin dernier, l'entreprise Thales a fait une démonstration des premiers bateaux drones dans la rade de Brest, des bâtiments entièrement télécommandés capables de larguer et de récupérer des

sonars. Cette nouvelle manière d’appréhender la lutte anti-mines s’inscrit dans un programme plus large de coopération franco-britannique. Quelles sont les avancées dans le cadre de ce programme compte tenu de l’hypothèque que fait peser le Brexit sur la coopération avec le Royaume-Uni dans le domaine des recherches portant sur la chasse aux mines traditionnelles ?

Mme Natalia Pouzyreff. Alstom fournissait les turbines nucléaires du *Charles De Gaulle* et des sous-marins nucléaires, avant son rachat par l’américain General Electric. Les turbines à vapeur étaient produites par GE via sa filiale Thermodyn. Vous avez insisté sur le fait que concevoir et entretenir des sous-marins était essentiel et au centre des préoccupations. Quel est votre sentiment sur la dépendance de notre flotte de sous-marins au regard de cette production aux mains de GE ? Je pose cette question car j’ai été membre de la commission d’enquête chargée d’examiner les décisions de l’État en matière de politique industrielle, au cours de laquelle ce sujet a été évoqué.

M. Philippe Folliot. J’aimerais, amiral, que vous reveniez sur l’incident survenu avec la marine chinoise dans le détroit de Taïwan au mois d’avril. Pouvez-vous nous donner des précisions sur sa nature ? D’autres forces navales, notamment les marines américaine et britannique, essaient de faire respecter le droit international de manière stricte. La limite des 12 miles marins ne peut se justifier que par rapport à des îles reconnues et non des îlots, au sens de la convention de Montego Bay. Les forces américaines naviguent dans cette limite des 12 miles. S’en abstenir revient en quelque sorte à reconnaître ces îlots en tant qu’îles et à justifier l’extension de la zone économique exclusive à moyen terme. C’est bien la stratégie chinoise. Quelle est la stratégie française en matière de liberté de navigation dans cette zone ? Sommes-nous prêts à aller jusqu’au bout ? Par ailleurs, nous recevons actuellement un bâtiment chinois en escale à Toulon alors que, pour le soixante-dixième anniversaire de la marine chinoise, le *Vendémiaire* n’a pas été « invité ». Quelle est votre appréciation sur cette situation ?

M. Jean-Jacques Bridey. La dernière question est la toute première question d’Agnès Thill dans la commission.

Mme Agnès Thill. Je vous remercie de m’accueillir dans la commission de la défense nationale et des forces armées. Je vous remercie, amiral, pour votre présence et votre disponibilité pour répondre à nos questions. La diplomatie française a réitéré la volonté de la France de continuer à naviguer en mer de Chine méridionale, une zone de tension avec Pékin qui se dispute de nombreuses îles avec les pays voisins. Pouvez-vous revenir sur les perspectives du renforcement de la coopération de défense entre les différents acteurs de cette région à court, moyen et long terme ?

M. Jean-Jacques Bridey. Dans l’ordre que vous voulez, amiral !

Amiral Christophe Prazuck. Vous me chouchoutez, Monsieur le président. La mission principale des unités qui sont à Brest est la sûreté de la mise en œuvre de la force océanique stratégique avec les moyens de lutte sous la mer que sont notamment les FREMM aujourd’hui et que seront les frégates de défense et d’intervention qui auront le même système sonar que les FREMM. Par ailleurs, les pilotes de Lann-Bihoué me disent à propos de la rénovation de l’Atlantique 2 au dernier standard que la peur va changer de camp en raison des performances attendues dans la chasse aux sous-marins. Ces moyens seront compétitifs dans

les vingt ans à venir face aux menaces anticipées. Il faudra les compléter par des moyens de guerre des mines, car les moyens actuels vieillissent, ce sur quoi je reviendrai. J'ai une pensée pour les quatorze camarades russes qui sont décédés dans un accident de sous-marin. Nous avons nous aussi connu des drames. Il s'agit d'un métier dangereux et difficile, un incident limité peut prendre des proportions importantes dans un espace confiné. Je pense par ailleurs que la multiplication des bateaux à double équipage augmentera encore nos capacités d'action en Atlantique. Vous avez noté que le simulateur de l'Atlantique 2 standard 6 a un an de retard. Je n'ai pas la réponse à cette question. Mais je veux renforcer le domaine de la simulation dans les années qui viennent, c'est l'axe de la marine en pointe. J'ai toujours eu besoin de simulateurs pour l'aéronautique navale ainsi que pour les sous-marins. Je veux approfondir cet usage pour les forces de surface.

Des travaux d'alimentation électrique et de mise en cohérence avec leurs besoins sont en cours pour les FREMM. Il en va de même pour les frégates de défense et d'intervention (FDI).

Je vous remercie, Mme Dumas, en tant que réserviste citoyenne de la marine, pour votre participation au groupe de réflexion sur la mixité dans la marine. Je suis en train de traduire vos recommandations et celles du groupe des réservistes citoyens en actions pour la marine afin de décliner le plan de la ministre des armées. Je constate que le taux de mixité a augmenté de 0,3 %, ce qui est tout à fait insuffisant pour atteindre les 21 % que je vise en 2030, mais constitue peut-être un frémissement. Les conditions du passage de l'École de guerre ont été modifiées afin de les rendre plus attractives, un réseau sur l'échange des bonnes pratiques en matière de mixité a été créé et j'espère mettre en œuvre rapidement les préconisations que vous avez faites. Les ressources humaines sont *la* question stratégique des dix ans à venir pour la marine. Il faut impérativement élargir les viviers de recrutement ; je recrutais 2 400 jeunes il y a cinq ans et j'en recrute 3 600 aujourd'hui que je vais chercher là où nous n'allions pas. Je dois changer mes méthodes de recrutement, encourager les services de recrutement à aller voir ailleurs. Il s'agit également de la représentation de la marine qui n'est pas un monde à part mais reflète la société et doit, de ce fait, accroître sa mixité. La marine américaine est d'ailleurs féminisée à plus de 20 %. Certains porte-avions américains comportent 30 % de personnel féminin. Or il n'y a aucun doute quant à la capacité opérationnelle de nos camarades américains, pas plus qu'il n'y en a quant à celle de l'armée de l'air française qui est, elle, féminisée à 22 %. Qu'il s'agisse d'image, d'ouverture, de compétences, je suis certain des bénéfices que nous apportera une mixité élargie.

Ce qui nous amène à la question de l'École navale, où le taux de mixité reste stable. Vous le savez, le concours de l'École navale n'est plus un concours spécifique ; il s'appuie sur la banque d'épreuves du concours de l'École centrale, précisément afin d'élargir la base de recrutement à des jeunes qui sont *a priori* étrangers au monde militaire. La part des jeunes ayant préparé l'École navale dans des lycées militaires représente toujours 50 % des élèves ; l'autre moitié est issue de classes préparatoires civiles, si je puis dire. Le changement de concours avait vocation à faire évoluer cette sociologie mais, finalement, la proportion est restée à peu près identique. C'est plutôt par d'autres formes de recrutement qu'elle est susceptible d'évoluer. Premièrement, je crois souhaitable de porter une attention particulière aux candidatures féminines à l'École navale, à chaque étape de la sélection. Entre l'admissibilité, l'oral et l'intégration, il y a beaucoup de déperdition. Dès cette année, nous allons tenter de mieux en comprendre les raisons. Deuxièmement, je pense que le brassage sociologique peut être favorisé par les officiers sous contrat (OSC), dont le recrutement n'a

fait l'objet d'aucune démarche active pendant longtemps. Depuis quelques années, nous cherchons à reprendre contact avec des jeunes diplômés de l'enseignement supérieur qui ont tenté une première fois le concours d'entrée à l'École navale et se sont réorientés ou qui ont fait une année de césure dans la Marine comme volontaire. Nous essayons de les recruter comme officiers sous contrat. Nous avons allongé le cursus de formation des officiers sous contrat, en y incluant la mission *Jeanne d'Arc*, autrement dit six mois supplémentaires au contact des jeunes officiers de l'École navale. Ce recrutement d'officiers sous contrat répond probablement mieux à certaines attentes de notre jeunesse, qui est toujours un peu inquiète à l'idée de signer un engagement pour vingt-sept ans et est plus encline à signer un contrat de quelques années. Nous en attendons une plus grande diversité sociologique, une plus grande variété de compétences ainsi qu'une mixité plus importante.

Ensuite, Madame Mirallès m'a interrogé sur les bâtiments à double équipage. Il y a déjà des bâtiments à double équipage dans la Marine : tous les sous-marins, les bâtiments multi-missions, les bâtiments de soutien logistique outre-mer, le *Dupuy-de-Lôme*, le bâtiment hydrographique et océanographique *Beautemps-Beaupré*, etc. J'ai proposé à la ministre d'adopter le double équipage en 2019 sur l'*Aquitaine*, le *Languedoc*, et le patrouilleur *Flamant* à Cherbourg. Nous étudions comment poursuivre ce mouvement en 2020. Mon objectif, pleinement partagé par l'amiral Jean-Philippe Rolland, vous l'avez dit, c'est d'abord la prévisibilité des programmes d'activité. En moyenne, les marins sont absents plus de quatre mois par an. S'ils peuvent s'organiser, ils seront ravis de naviguer ; s'ils n'ont que deux jours de préavis, beaucoup moins. En retour, je vais augmenter le nombre de jours de mer de ces bateaux, en passant de 120 à 180 jours de mer par an pour chaque coque. J'aurai donc un bénéfice opérationnel qui répond à une pression croissante. Certes, je vais augmenter les besoins de maintien en condition opérationnelle mais j'aurai deux équipages pour contribuer à l'entretien du bateau, au lieu d'un seul. J'espère ainsi gagner en attractivité, en fidélisation, en disponibilité opérationnelle et en qualité du MCO. Le nombre de volontaires pour embarquer au sein de la force d'action navale commence déjà à augmenter du fait de ces perspectives. Des hommes et des femmes disent : « Je veux et je peux aller sur une frégate multi-missions. Je peux rendre ce mode de vie compatible avec ma vie privée. »

Monsieur Lainé, merci beaucoup de votre intérêt pour les questions relatives au logement et à l'hébergement. C'est un sujet d'importance pour la Marine et les militaires en général. En regardant le journal télévisé de 20 heures, que voit-on ? Souvent des Français qui cherchent un emploi autour de leur logement. Les marins, et les militaires en général, cherchent des logements à proximité de leur travail ; la recherche est inversée. Les militaires se partagent ensuite entre ceux qui occupent des logements gérés par le ministère des Armées et ceux qui occupent les logements disponibles dans le civil. La différence de coût est très importante, en particulier dans des zones tendues comme Toulon ou Paris. Cette différence de coût entre un loyer dans le civil et celui d'un logement Défense est, à mon avis, bien supérieure aux différences de primes entre les uns et les autres. L'accès à la propriété est une autre question récurrente ; la proportion de marins propriétaires de leur logement est bien inférieure à la moyenne constatée dans le monde civil. La ministre est très investie sur ce sujet, comme du reste sur la question de l'hébergement. Dans la Marine, 100 millions d'euros seront consacrés à la rénovation d'hébergements qui sont dus aux quartiers-maîtres et aux matelots. Je suis allé visiter des hébergements de ce type à Lorient, sur la base des fusiliers-marins et commandos. Ils sont six par chambre, avec des sanitaires collectifs. Autrement dit, les standards ne sont pas du tout ceux que les jeunes attendent aujourd'hui. Nous devons donc augmenter le nombre d'hébergements mais aussi faire évoluer leurs normes. L'ensemble du

ministère s'attelle actuellement à ce travail de définition des nouvelles normes et de rénovation. Ce chantier est essentiel pour l'attractivité et la fidélisation.

Ensuite, vous m'avez interrogé sur le tonnage du futur porte-avions pour accueillir le futur avion de combat (NGF). Nous sommes encore en phase d'études. Il n'est pas plus question aujourd'hui de 70 000 tonnes que de 60 000 ou 90 000 tonnes. La donnée de départ, c'est en effet la masse du NGF. Elle est compatible avec les catapultes EMALS (*Electromagnetic Aircraft Launch System*) des porte-avions américains. Il faut évidemment se demander combien d'avions nous voulons avoir sur notre porte-avions et pour quel scénario. La question est alors, moins la masse, mais l'envergure et corrélativement, la superficie, celle du pont d'envol, celle du hangar. Ensuite, il faudra déterminer la propulsion possible pour ce porte-avions, sachant que la vitesse maximale doit être d'au moins 27 nœuds. Pourquoi ? Parce que c'est la vitesse à laquelle on récupère un Hawkeye E-2C ou E-2D en avarie sévère.

Monsieur Son-Forget m'a posé la question des commandos-marine du Contre-Terrorisme et Libération d'Otages (CTLO) et de l'équipe spéciale de neutralisation et d'observation (ESNO). C'est une logique différente de celle du double équipage sur les bateaux, qui voit alterner les deux équipages. L'enjeu, c'est d'avoir une unicité d'organisation des différents commandos qui permette de mieux les gérer. Auparavant, il y avait des commandos spécialisés, comme *Jaubert* et *Trépel*, dans la libération d'otages, et d'autres dans la neutralisation à distance. Nous voulons davantage de commandos comme le commando *Hubert*, qui dispose de ces deux capacités simultanément. La question est, une fois encore, de disposer de la ressource humaine. Les sélections ont lieu en ce moment. L'agilité d'achat d'équipements est par ailleurs indispensable. Les commandos-marine acceptent d'aller dans des endroits épouvantables, de prendre des risques insensés, à condition de disposer de ce qu'il y a de mieux sur le marché. L'expérimentation et la veille technologique sont consubstantielles aux commandos et je dirais que, par construction, les moyens d'acquisition ne sont jamais assez rapides pour eux. C'est évidemment un point auquel je suis sensible et j'espère que l'Agence d'Innovation de la Défense (AID) permettra de développer davantage l'innovation d'usage.

Monsieur Aliot, vous m'avez interrogé sur les moyens limités de nos drones et sur nos moyens outre-mer, ainsi que sur l'escale annulée aux Vanuatu à la demande des autorités locales. Nous y retournerons et ferons escale une autre fois. S'agissant des drones, j'ai aujourd'hui cinquante appareils, dont aucun n'est encore opérationnel. Ils sont tous en expérimentation, dont beaucoup au sein de la force maritime des fusiliers marins et commandos (FORFUSCO). Mon objectif, vous le savez, c'est de disposer d'un drone par bateau en 2030 – petit drone, petit bateau ; gros drone, gros bateau. J'estime donc qu'en 2030, dans la Marine, il y aura environ 1200 drones : 900 drones aériens pour équiper les bateaux, les bases à terre et les sémaphores ; une cinquantaine de drones de surface pour la surveillance et deux cents drones et *gliders* sous-marins pour la guerre des mines et la surveillance de l'environnement. Parmi les drones aériens, il y aura des petits drones mais aussi des drones de moyenne altitude et longue endurance (MALE) qui peuvent voler plusieurs heures, pour compléter nos avions de patrouille et de surveillance maritime, ainsi que nos hélicoptères. En équipant nos patrouilleurs de petits drones, j'espère multiplier par un chiffre compris entre six et dix la surface couverte annuellement par nos moyens. Enfin, nous avons plusieurs projets visant à exercer une surveillance satellitaire de nos zones économiques exclusives (ZEE). Ainsi, je pense que les programmes qui sont lancés, même s'ils n'augmentent pas le nombre

de bateaux présents outre-mer, vont augmenter nos moyens de surveillance et d'action et seront à la hauteur des enjeux de la surveillance de nos ZEE.

Madame Gipson m'a posé la question de la protection des sémaphores face au terrorisme. Nous nous sommes posé cette question il y a quelques années quand un jeune, qui avait passé quelques mois dans la Marine, avait été arrêté après qu'on eut découvert qu'il envisageait d'attaquer un sémaphore en Méditerranée. Nous avons renforcé significativement les moyens de protection des sémaphores et leurs conditions d'accès, ainsi que les moyens de défense individuels des guetteurs sémaphoristes, qui sont donc entraînés en conséquence. Les sémaphores sont connectés avec les forces de sécurité locale.

Aurons-nous besoin des Américains pour acquérir des drones ? Je ne pense pas. Il y a aujourd'hui une offre française ou européenne, que ce soit sur les petits drones ou sur les drones MALE, susceptible de répondre à nos besoins. S'agissant des drones embarqués, sachez que des expérimentations entre Naval Group et Airbus ont été organisées, par exemple, autour d'un drone à voilure tournante – un petit hélicoptère, en somme –, le Colibri, qui a pris depuis le doux nom de VSR700. L'objectif serait qu'il puisse être embarqué, apponte de manière automatique, vole dix heures, s'éloigne à cent nautiques du bateau et emporte cent kilos de charge utile, autrement dit un radar et de l'optronique.

J'en viens à l'idée de recourir à des affrètements pour compléter les capacités mises au service de la fonction de garde-côtes, notamment dans les navires de petit tonnage. Nous affrétons déjà des bateaux, les Abeille, les gros remorqueurs, des bateaux pour l'entraînement. Chaque fois que l'on envisage d'acquérir une nouvelle capacité « non combattante », nous nous demandons s'il est préférable de recourir à l'affrètement ou à l'acquisition patrimoniale. Il y a évidemment un enjeu économique, financier – cela va-t-il coûter plus cher de le faire chez nous ? – et aussi une recherche de cohérence interne – est-ce que pour la formation de mes équipages et de mes commandants, j'ai besoin de ces bateaux-là ? Pour commander le *Charles De Gaulle*, il faut avoir commandé une frégate de niveau 2, une frégate de type *La Fayette*, par exemple. Pour commander une frégate de niveau 2, il faut avoir commandé un « petit bateau », c'est-à-dire un bateau de cinquante mètres avec cinquante personnes à bord. Il faut bien que j'aie ces bateaux-là. Pour commander un sous-marin nucléaire d'attaque, j'exige qu'un commandant ait commandé un petit bateau pour m'assurer de sa capacité à conduire une mission, à commander un équipage et aussi accroître son sens marin. Il faut donc que j'aie ces petits bâtiments dans ma « hotte », si je puis dire. Maintenant, en matière de garde-côtes, chaque fois que quelqu'un vous propose de distinguer entre des petits moyens qui seraient nécessaires pour garder les côtes et les gros moyens, qui relèveraient de la Marine, au large, c'est vraiment un contresens ! Je vais vous expliquer pourquoi. Quand il y a une crise, qu'un bateau coule et pollue la mer, c'est qu'il y a une tempête et quand il y a une tempête, pour sortir en mer, il faut un gros bateau. Il est absurde de dire que près des côtes un petit bateau suffit ! C'est un raisonnement qui ne peut être tenu que par quelqu'un qui n'a jamais mis les pieds sur un bateau ! Aux Sables d'Olonne, les sauveteurs de la SNSM sont morts à huit cents mètres du rivage ! Toutes ces astuces basées sur le découpage géographique de l'océan sont décalées, inopérantes. Elles pourraient peut-être fonctionner quand la mer est plate mais dans la tempête, ce sont des songes de terriens !

J'en viens à présent au système de lutte anti-mines marines futur (SLAMF) et au programme franco-britannique MMCM (*Maritime Mine Counter Measures*). Un essai a été

conduit au début du mois de juin, permettant de faire le point sur l'état d'avancement des travaux de Thales. Nous entrerons dans une phase de tests plus aboutie à partir de 2020. Nous doter d'une capacité autonome de lutte anti-mines constitue une absolue nécessité. Ce programme opère une véritable évolution conceptuelle : auparavant, le bateau qui parcourait un champ de mines, s'il n'explosait pas, était chargé de les détecter ; dorénavant, l'idée est d'envoyer des drones autonomes dans la zone minée pour détecter les mines puis les détruire. Ce programme n'est néanmoins pas révolutionnaire, et j'en veux pour preuve que de nombreuses marines travaillent déjà sur ce concept. Bien sûr, le recours aux drones pose un certain nombre de difficultés sur lesquelles nous travaillons. À titre d'exemple, nous nous interrogeons sur la manière dont le drone peut transmettre les informations collectées : doit-il être doté de capacités d'intelligence artificielle et être capable d'évoluer de manière autonome ? Lui faut-il ramener l'ensemble des données sur un bâtiment, ou à terre, où elles seraient analysées ? Une fois qu'une mine a été détectée, faut-il envoyer un autre drone pour la détruire ? Nous devons répondre à toutes ces questions, et nous le ferons dès lors que le prototype nous sera livré et que nous ouvrirons la phase de tests que j'évoquais tout à l'heure.

Vous m'avez également interrogé sur notre BITD, le maintien des compétences et les risques d'obsolescence concernant les turbines. Loin de moi l'envie de me défausser mais, en l'espèce, je ne suis pas compétent pour vous répondre car c'est bien la responsabilité de la direction générale de l'armement (DGA) de s'assurer du maintien des savoir-faire. Cela recouvre deux aspects. D'abord, il s'agit de garantir le caractère national de ces savoir-faire. Ensuite, il s'agit de gérer les effets du temps et d'anticiper l'obsolescence des matériels comme des hommes. Par exemple, un porte-avions comme le *Charles de Gaulle*, c'est cinquante ans de durée de vie. Puisque nous évoquons son successeur, il faut avoir conscience qu'il entrera en service vers 2038, et qu'il le sera toujours en 2090 ! Il faut donc veiller à maintenir notre capacité à le concevoir aujourd'hui, mais également à l'entretenir dans le futur. Il en va de même pour les sous-marins, qu'il faut être en mesure de maintenir durant quarante ans. Se pose donc la question, à un moment donné, de notre indépendance nationale pour la conception et la construction, mais il ne faut pas négliger notre capacité à entretenir des objets dont la durée de vie est quasiment unique dans l'industrie. La DGA œuvre donc à l'animation de notre BITD, et identifie les domaines dans lesquels il nous est possible de partager des savoir-faire – par exemple la maintenance des tourelles de 76 millimètres des FREMM est confiée à des acteurs italiens – et ceux qu'il nous faut être en mesure de maîtriser de manière autonome – c'est le cas de l'entretien de la bibliothèque de guerre électronique des FREMM.

Mme Natalia Pouzyreff. À ce sujet, êtes-vous satisfait du service fourni par une entreprise comme General Electric ?

Amiral Christophe Prazuck. En l'état actuel des choses, oui.

Pour quelles raisons respectons-nous les eaux territoriales et la limite des douze miles nautiques ? La raison est simple : notre objectif est de manifester notre attachement au droit maritime international. Chaque île, chaque îlot est placé sous la souveraineté d'un État et est donc entouré d'eaux territoriales. Or, en droit international, un bâtiment militaire peut pénétrer dans les eaux territoriales pour un passage inoffensif ; dans ce cas, il ne peut pas mettre en œuvre un sonar, un hélicoptère ou des armements ; son transit doit être continu. Lorsque nous évoluons entre les îlots de la mer de Chine méridionale, nous choisissons de rester à l'extérieur des eaux territoriales et sommes ainsi libres de nos mouvements.

J'évoquais plus tôt le *Rhône*. Lorsqu'il a emprunté le passage du Nord-Est, il se trouve que la banquise était tellement proche de la côte en mer de Sibérie orientale qu'il est entré dans les eaux territoriales russes. Même s'il n'y était pas obligé, l'équipage a pris contact avec le patrouilleur russe qui suivait le bâtiment afin de le prévenir de ce mouvement, commandé par des raisons de sécurité. Cela n'a posé aucune difficulté.

M. Philippe Folliot. Et le *Vendémiaire* amiral ?

Amiral Christophe Prazuck. Il ne naviguait pas en mer de Chine méridionale mais dans le détroit de Taiwan. Or, il se trouvait à plus de douze miles nautiques des côtes, et donc en dehors des eaux territoriales. Les autorités chinoises estiment que ce n'était pas le cas, et je n'ai toujours pas compris leurs arguments. Nous continuerons à échanger, ne serait-ce que parce que nos bâtiments respectifs se croisent régulièrement. Dans ce contexte, le maintien d'un contact technique entre nos deux marines me semble nécessaire, à tout le moins pour éviter que ne se produisent des incidents nautiques générés par une simple incompréhension.

M. Philippe Folliot. Nous y repasserons donc !

Amiral Christophe Prazuck. Tout à fait ! Comme c'est d'ailleurs le cas chaque année.

Amiral Christophe Prazuck. Enfin, s'agissant de la coopération de défense dans la région Asie-Pacifique, notre partenaire le plus important est l'Australie, notamment depuis que Naval Group a remporté le marché, dit « du siècle », de construction de douze sous-marins. Les Australiens sont donc devenus des partenaires industriels et stratégiques de la France. Nous avons travaillé avec eux dans le nord-ouest de l'océan Indien et continuons de le faire. Ils disposent d'une expertise très pointue en matière de chasse au narcotrafic dans le nord de l'océan Indien. Nous avons collaboré dans le golfe du Bengale dans le cadre de l'exercice « La Pérouse ». Nous sommes également en train de travailler à la conduite, l'an prochain, d'un exercice amphibie mobilisant des moyens australiens, français et probablement japonais autour de la Nouvelle-Calédonie. L'Australie est donc bel et bien un partenaire de premier plan ; je rencontre d'ailleurs mon homologue australien très régulièrement. Le Japon est également un partenaire important. Nous avons conduit des exercices ensemble et j'ai signé avec mon homologue nippon, il y a quelques mois, une feuille de route retraçant l'ensemble des points sur lesquels nous souhaitons travailler et pour lesquels il nous fallait améliorer notre coopération – rappelons qu'ils comptent une base à Djibouti – ; cela va du domaine amphibie à la liaison de données. Je n'oublie pas l'Inde, pays avec lequel nous avons noué des partenariats industriels – en particulier avec la construction par Naval Group de sous-marins – et opérationnels – j'ai mentionné tout à l'heure l'exercice bilatéral « Varuna ». Il y a peu de pays avec lesquels nous menons des exercices d'une ampleur comparable à celui-ci. Dès cet été un officier français sera inséré au sein de la marine indienne, plus précisément à New Dehli, au centre de fusion d'informations maritimes indien. Il s'agit donc d'un partenariat très robuste sur un très large spectre de domaines.

Enfin, la France est riveraine tant de l'océan Indien que de l'océan Pacifique, à Mayotte, à La Réunion, en Nouvelle-Calédonie ou en Polynésie. À ce titre, elle participe aux différents forums des pays riverains de ces océans. Les marins et les unités qui y sont basés sont des acteurs essentiels de ces partenariats.

Monsieur le président Jean-Jacques Bridey. Amiral, un grand merci pour la richesse et la précision de vos réponses.

La séance est levée à onze heures cinquante.

*

* *

Membres présents ou excusés

Présents. - M. Louis Aliot, M. Jean-Philippe Ardouin, M. Stéphane Baudu, M. Thibault Bazin, M. Olivier Becht, M. Christophe Blanchet, Mme Aude Bono-Vandorme, M. Jean-Jacques Bridey, Mme Carole Bureau-Bonnard, M. Philippe Chalumeau, M. André Chassaigne, M. Jean-Pierre Cubertafon, Mme Marianne Dubois, Mme Françoise Dumas, M. Yannick Favennec Becot, M. Philippe Folliot, M. Thomas Gassilloud, Mme Séverine Gipson, M. Fabien Gouttefarde, M. Loïc Kervran, M. Bastien Lachaud, M. Fabien Lainé, M. Jean-Charles Larsonneur, M. Didier Le Gac, M. Jacques Marilossian, Mme Sereine Mauborgne, M. Philippe Michel-Kleisbauer, Mme Patricia Mirallès, Mme Josy Poueyto, Mme Natalia Pouzyreff, M. Joaquim Pueyo, M. Gwendal Rouillard, M. Joachim Son-Forget, M. Jean-Louis Thiériot, Mme Agnès Thill, Mme Sabine Thillaye, Mme Laurence Trastour-Isnart, M. Stéphane Trompille, Mme Alexandra Valetta Ardisson, M. Charles de la Verpillière

Excusés. - M. Florian Bachelier, M. Xavier Batut, M. Mounir Belhamiti, M. Sylvain Brial, M. Luc Carvounas, M. Alexis Corbière, M. Olivier Faure, M. Richard Ferrand, M. Jean-Jacques Ferrara, M. Jean-Marie Fiévet, Mme Pascale Fontenel-Personne, M. Laurent Furst, M. Claude de Ganay, M. Benjamin Griveaux, M. Stanislas Guerini, M. Christian Jacob, Mme Sandrine Josso, Mme Manuëla Kéclard-Mondésir, Mme Anissa Khedher, M. Jean-Christophe Lagarde, M. Gilles Le Gendre, M. Christophe Lejeune, M. Franck Marlin, M. Thierry Solère, M. Patrice Verchère