

**La France possède le deuxième domaine maritime mondial derrière les Etats-Unis. Avec des terres éparpillées sur toutes les mers du globe représentant 11 millions de kilomètres carrés, les enjeux géopolitiques, économiques, stratégiques et culturels sont énormes. Pourtant, curieusement, la France néglige depuis des décennies cette dimension. Le [Centre d'études stratégiques de la Marine](#), en partenariat avec Theatrum Belli depuis plusieurs années, a entrepris de sensibiliser les citoyens sur le défi de la « maritimisation » à travers la publication de textes, études, thèses. Des associations scientifiques et éducatives ont vu le jour comme [Océanides](#) et des magazines et des sites comme [Cols bleus](#), [Marine et forces navales](#) et [Marine & Océans](#) participent avec brio à ce rayonnement, sans oublier les salons internationaux [Euronaval](#) et [Euromaritime](#).**

**Dans le cadre naval de la Loi de programmation militaire 2015 actualisée, Theatrum Belli a rencontré le député du Morbihan Gwendal Rouillard, secrétaire de la commission de la Défense nationale et des forces armées à l'Assemblée nationale. Il a été le co-rapporteur de la mission parlementaire préparant la prochaine Loi de programmation militaire (LPM) 2014 - 2019) et a présenté à l'automne 2014 [son dernier rapport sur l'évaluation du dispositif militaire en Afrique](#) et le suivi des opérations au Mali et en RCA. Depuis janvier 2015, il est rapporteur du budget de la Marine nationale de la commission de la Défense nationale et des Forces armées.**

**Passionné de « l'Afrique », du « monde arabe » et de la « Méditerranée », il effectue régulièrement depuis une quinzaine d'années, de nombreux déplacements dans ces régions. Proche de Jean-Yves Le Drian, il est son ancien attaché parlementaire et collaborateur au cabinet de la région Bretagne, en charge notamment des questions de défense.**

***Propos recueillis par Thibault LAMIDEL pour Theatrum Belli.***

-----

**Theatrum Belli : Depuis janvier 2015, vous êtes rapporteur du budget de la Marine au sein de la [Commission de la Défense nationale et des forces armées à l'Assemblée nationale](#). Alors que la France bénéficie d'une « insularité stratégique » depuis la disparition des menaces à l'Est (de l'empire des Habsbourg jusqu'à l'Union soviétique), le budget de la Marine plafonne à un maximum de 25% du budget des Armées quand pour d'autres nations insulaires, c'est le premier. Nos frontières sont maritimes, notre priorité budgétaire est terrestre. Est-ce bien cohérent ?**

**Gwendal Rouillard :** Du fait de la réforme du ministère de la Défense - qui amène à transférer de nombreuses fonctions aux services interarmées - nous ne pouvons plus aujourd'hui parler de « budget de la marine » au sens strict. En effet, à présent, seule l'analyse des capacités permet de mesurer l'effort fait en faveur de la composante maritime.

Dans le cadre de la [Loi de Programmation Militaire \(LPM\)](#), et plus récemment, de son actualisation, la marine nationale a fait l'objet d'importants efforts rendus indispensables compte tenu des réductions temporaires de capacités déjà consenties et de l'âge moyen des

navires en service. Je pense au renouvellement et à la consolidation de la composante frégate (développement des FTI), au renouvellement de la composante sous-marins nucléaires d'attaque (SNA), à la consolidation de la composante porte-avions par le maintien des capacités opérationnelles du Charles de Gaulle, ou encore au lancement du renouvellement de la composante « guerre des mines ».

La LPM maintient donc le format d'une marine cohérente, disposant de l'ensemble des capacités, lui permettant de conduire des opérations qu'elles soient sur la mer, sous la mer, dans les airs ou alors tournées vers la terre. C'est tout le sens du plan stratégique « *Horizon marine 2025* » porté par l'Amiral Rogel dont je salue l'implication et l'efficacité.

**TB : La Flotte ne bénéficie plus du temps long, tiraillée entre le principe d'annualité budgétaire, les cinq années d'un livre blanc et les six années d'une loi de programmation militaire. Elle nécessite pourtant une vision stratégique et industrielle pour forger un outil se renouvelant tous les 30 ans. Pourquoi ne pas voter un plan naval qui s'étalerait sur cinq lois de programmation militaire ? L'actualisation de la LPM, par exemple, dépasse très largement par ses décisions et ses conséquences le seul cadre de l'actuelle loi de programmation.**

**GR :** La stratégie de défense et de sécurité de la France est fixée par le Livre Blanc de la Défense et de la Sécurité nationale dont le dernier est daté de 2013. Il a été rédigé sous l'impulsion du Président de la République et de Jean-Yves Le Drian, notre ministre de la Défense. En plus de fixer notre stratégie, ce Livre blanc précise son articulation avec la politique de sécurité et de défense commune de l'Union européenne et avec l'Alliance Atlantique, ainsi que les capacités requises pour la mettre en œuvre dans les quinze à vingt ans à venir.

Il faut noter que le livre blanc de 2013 n'a pas remis en cause des choix structurants concernant la marine, à savoir, la participation à l'ensemble des fonctions stratégiques et le maintien de l'ensemble des capacités : aéronavales, amphibies, sous-marines, de guerre des mines, de patrouille, etc...

De plus, de ce livre blanc, découle la loi de programmation ainsi que son actualisation. Le cadre étant fixé, rien n'oblige à la mise en place d'un plan supplémentaire.



Crédit photo : Stéphane Gaudin

**TB : Le livre blanc et la loi de programmation militaire ne se prononce pas sur l'avenir du groupe aéronaval, limité à un seul navire. La Chine mettra en œuvre 4 porte-avions et porte-aéronefs, tout comme l'Inde et le Japon en 2030. Quelle est votre vision pour l'avenir de la puissance aéronavale française au XXI<sup>e</sup> siècle ?**

**GR :** Le groupe aéronaval reste un outil de tout premier ordre comme l'illustrent ses derniers déploiements opérationnels dans le Golfe persique. Il participe à la dissuasion nucléaire et offre au chef des armées de nombreuses options, notamment « l'entrée en premier ».

Le porte-avions, outil privilégié de projection de puissance par voie maritime, peut être complété mais non remplacé par d'autres capacités pour lesquelles la France n'est pas en reste. En effet, nous disposons de 3 BPC de type *Mistral*. Tous sont de véritables « démonstrateurs de l'excellence des matériels français ».

Rappelons également une nouvelle fois que le Livre Blanc de 2013 et la LPM actualisée ont acté la pérennité de la composante aéronavale en permettant l'opération de maintien des capacités du CDG au cours de son deuxième arrêt technique majeur.

De plus, la capacité aéronavale française s'inscrit dans un schéma de coopération avec nos alliés. Prenons notamment l'exemple de la coopération du CDG avec les porte-avions américains dans le Golfe persique ou encore le projet de permanence à la mer d'un GAN français-britannique issu des accords de *Lancaster House*. Car en plus de notre stratégie aéronavale fixée, l'avenir réside également dans ce type de coopérations renforcées.

**TB : Face à la réduction de son format à missions égales, la Marine doit choisir entre doubler les équipages de ses navires ou renforcer les existants pour ses navires les plus automatisés dont les équipages réduits atteignent leurs limites (les FREMM). L'actualisation de la LPM donne-t-elle les moyens à la rue Royale d'adapter ses moyens humains ?**

**GR :** Tout d'abord, précisons qu'il n'est plus possible aujourd'hui de parler de « la rue Royale » puisque l'Etat-major de la Marine nationale a rejoint le site de Balard depuis juillet dernier.

Concernant les moyens donnés à notre Marine, il faut savoir que la mise en œuvre de bâtiments à 2 équipages est une pratique ancienne qui permet d'optimiser l'emploi d'unités dont le coût ou la rareté pousse à maximiser le nombre de jours de mer – c'est par exemple le cas des sous-marins. Certes, cette méthode ne remplace pas *stricto sensu* deux bâtiments, puisqu'il est impossible de faire intervenir les deux équipages simultanément à deux endroits différents. Elle optimise néanmoins le temps de présence possible à la mer sur l'année dans une proportion très significative. Cette pratique perdurera pour d'autres bâtiments qui pourraient répondre à ce critère, tels les bâtiments de soutien et d'assistance hauturiers (BSAH).

Aujourd'hui, après quelques mois ou années de mise en œuvre, l'adaptation de la composition de l'équipage des nouveaux types de bâtiments est une démarche normale et tout à fait compréhensible. Elle ne remet en aucun cas en cause le principe d'équipages optimisés sur les bâtiments les plus récents type FREMM ou BPC. Les leçons de l'expérience viennent compléter les ambitions initiales, mais l'effectif définitivement affiné reste sans commune mesure avec celui des précédentes générations de bâtiments, en cohérence avec l'automatisation poussée et le gain d'ergonomie des nouveaux matériels.

Dans le cadre de l'actualisation de la LPM, nous avons acté une moindre déflation des effectifs. Celle-ci permet d'atténuer les tensions sur les effectifs résultant des précédentes déflations et de l'évolution de la menace. Dans ce cadre, pour la Marine nationale, 800 postes seront au total créés, notamment pour renforcer la protection des sites sensibles ainsi que pour renforcer notre capacité à exploiter de l'information dans le cadre de la protection et de la sûreté des

approches littorales.

L'actualisation de la LPM est donc le fruit d'un équilibre qui nous permet de répondre efficacement aux enjeux.

**TB :** Certains s'interrogent sur notre dispositif pour l'[Action de l'État en Mer](#), à l'instar de la Cour des comptes qui vient de tirer une volée de bois vert à destination des Douanes. Doit-on en venir à confier tous les navires de l'AEM à la Marine nationale qui embarquerait alors des équipes d'intervention composées des officiers de police judiciaire et spécialistes de chaque administration ? C'est une rationalisation mise en œuvre en Chine, par exemple.

**GR :** L'Action de l'Etat en mer (AEM) française est un modèle très efficace comme le prouvent quotidiennement certaines missions, dont la lutte contre le narcotrafic aux Antilles, par exemple. Cette efficacité est notamment due au fait qu'elle coordonne sous une autorité unique, interministérielle, les moyens de l'ensemble des administrations. Complétons également en expliquant que ce modèle est garant de la non-duplication des moyens, permettant d'optimiser la ressource publique.

Pour autant, même si l'AEM s'appuie essentiellement sur les moyens de la Marine, celle-ci n'a pas vocation à se substituer aux autres administrations concernées que sont les douanes, les affaires maritimes et la gendarmerie maritime. Les missions ne sont pas les mêmes, chacun a un rôle bien défini. La Chine peut rationaliser comme elle l'entend, nous ne sommes pas, de notre côté, sur ce schéma.

**TB :** De 1962 à 2019, la France lançait 30 frégates de premier rang en neuf classes (3,33 frégates/classe). Une énième classe de frégates est-elle la seule solution pour alimenter les bureaux d'études et conserver la place de la France à l'exportation (pourquoi pas une corvette Gowind de 4-5000 tonnes) ? Faut-il réinventer la coque quand ce sont les systèmes qu'il faut développer et améliorer constamment ?

**Aux États-Unis, plus de 60 destroyers Arleigh Burke ont été lancés en une seule classe mais en quatre, et peut-être même cinq, versions (Flight I, II, IIA, III, et IV ?).**

**GR :** La déclinaison de plusieurs versions de frégates à partir d'une même classe est un principe qui a été mis en œuvre au sein de notre marine (sur les frégates de lutte anti sous-marine par exemple) et qui le sera une nouvelle fois avec les FREMM à capacité de défense aérienne renforcée. Cependant, nous constatons que disposer de deux classes de frégates est porteur d'optimisation économique - au sens de la différenciation prônée par le Livre Blanc - car toutes les missions ne nécessitent pas les capacités d'une FREMM. Ce principe est mis en œuvre par l'ensemble des grandes marines, y compris par les Etats-Unis.

**TB :** *A contrario*, l'actualisation présente des commandes limitées pour les moyens de l'Action de l'État en Mer (AEM) : un 4e B2M, 2 BSAH supplémentaires et BATSIMAR avancé de 2024 à 2022. N'est-ce pas léger pour la protection (une des cinq fonctions stratégiques du livre blanc) de l'Archipel France et la sauvegarde maritime de nos 11 millions de km<sup>2</sup> de zones économiques exclusives ? Une FREMM

**coûterait dans les 650 millions d'euros quand un B2M se négocie contractuellement à environ 30 millions d'euros...**

**GR :** Il faut savoir que le dispositif français d'AEM privilégie la coordination de l'ensemble des moyens des administrations opérant en mer à une logique de spécialisation. A ce titre, l'ensemble des moyens de la marine est amené à y contribuer.

Aujourd'hui, l'acquisition d'un 4ème B2M - qui sera stationné à la Réunion - répond au désarmement du *Batral* (bâtiment de transport léger) et permettra à la France d'honorer les besoins de soutien maritime dont nous rend responsables notre souveraineté dans l'océan Indien - l'assistance aux populations victimes de catastrophes naturelles, par exemple. L'acquisition des 4 BSAH permettra, elle, de remplacer 3 types de bâtiments anciens avec des capacités très supérieures aux capacités actuelles. L'objectif de ces 4 bâtiments sera d'intervenir en soutien de l'action des moyens navals dans la protection des approches maritimes métropolitaines. Cela assurera un dispositif performant d'intervention contre les catastrophes maritimes potentielles, dès la haute mer (naufrages de navires à cargaisons dangereuses, marées noires, pollutions de toutes sortes, remorquage des navires à propulsion nucléaire en cas de difficulté, etc.).

Ainsi, les commandes de moyens de l'Action de l'Etat en Mer dans le cadre de l'actualisation de la LPM ne sont pas limitées. Elles répondent aux tensions préalablement identifiées et résultantes de désarmement de certains bâtiments ou encore à l'évolution des menaces et donc des missions.

**TB :** La réforme de l'école Polytechnique est lancée. Est-ce le prototype d'une réforme qui pourrait toucher les écoles militaires, dont l'École navale ? Certaines craintes évoquent une fusion des trois écoles d'officiers des trois armées et une ouverture toujours plus large aux étudiants civils, quitte à en perdre leur âme : préparer des militaires au métier des armes.

**GR :** La mission des grandes écoles militaires, particulièrement l'Ecole navale, est et restera de former les chefs militaires dont les armées ont besoin. Dans cette optique, l'école navale dispense à ses élèves une formation non seulement académique mais également militaire et humaine afin de les préparer au mieux à leur futures responsabilités.

Le recrutement externe est assuré majoritairement par voie de concours à l'issue de classes préparatoires aux grandes écoles. Cependant d'autres voies de recrutement sont ouvertes à des candidats ayant déjà suivi un premier parcours universitaire.

Les cursus de formation entre les élèves issus de recrutements externes ou internes ont été décloisonnés en favorisant les modules d'enseignement communs ce qui favorise l'acquisition d'une culture et d'une identité commune à tous les jeunes officiers.

Afin de maintenir leur visibilité et le niveau de leur enseignement, les grandes écoles militaires doivent maintenir un lien étroit avec le monde de l'enseignement supérieur et de la recherche. Dans cette optique, elles ont établi des partenariats avec d'autres établissements d'enseignement supérieur ainsi avec les acteurs de la recherche publics ou privés. Ces

partenariats réalisés de façon maîtrisée sont gages d'ouverture de l'enseignement et des futurs officiers, sans remettre en cause le caractère propre des écoles. S'il y a d'ailleurs un moyen d'attester de la vocation militaire de l'École navale, c'est bien la mission « Jeanne d'Arc » qui constitue le dernier semestre de scolarité des officiers-élèves. Elle a pour théâtre depuis plusieurs années un BPC et une frégate en opérations – des bâtiments parmi les plus actifs de la marine moderne.

Dans le cadre de ma mission de rapporteur, je me rendrai le 23 septembre à Brest où je visiterai l'école navale. Je pourrai ainsi échanger avec les élèves et la direction. Je tenterai ainsi de répondre à leurs craintes si celles-ci venaient à s'exprimer.

**TB : L'Hôtel de la Marine devrait accueillir pour moitié un espace commercial dédié au patrimoine gastronomique français. Manque-t-il à ce point des institutions et des maisons privés à Paris pour vanter les mérites de la cuisine française ? Pourquoi ne pas transformer ce lieu, qui a vu naître la République, en « l'hôtel de l'Archipel France », réunissant le secrétariat général de la mer, l'académie de marine, le ministère de la mer, un salon de réception pour la Marine nationale, divers fondations et associations dédiées à la mer ?**

**GR :** Le nouvel Hôtel de la Marine est un projet porté par le Centre des monuments nationaux, validé par le Président de la République, qui n'est en aucun cas une privatisation. Il vise en effet, à ouvrir l'Hôtel de la Marine aux Français et à tous ceux qui souhaiteront le découvrir.

Le principe premier du projet est en effet de permettre la visite des lieux tels qu'ils ont été occupés et ont évolué depuis deux siècles et demi, d'abord par le garde-meubles de la Couronne, puis par la Marine – sans opérer de transformation majeure depuis la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle. Ce projet est ainsi celui qui respecte le plus l'identité historique et patrimoniale des lieux.

Le développement d'activités privées (location de bureaux ou commerces autour de la gastronomie), qui se concentrera dans les parties non-patrimoniales du site, est non seulement compatible avec la valorisation de l'ensemble auprès d'un plus large public, mais contribue même à son équilibre financier.

Dans le cadre de ce projet, l'identité maritime de l'Hôtel de la Marine restera bien présente puisqu'au-delà même des parcours de visite qui feront la part belle à l'histoire de la Marine dans ces lieux, le Centre des monuments nationaux a accepté d'accueillir l'académie de Marine. Le musée de la Marine, au Palais de Chaillot, demeure de son côté le lieu de la Mer à Paris, et devrait même voir cette vocation renforcée dans les années qui viennent, fort de la rénovation ambitieuse qui a été souhaitée par Jean-Yves Le Drian.

**TB : Il est reproché aux Chantiers de l'Atlantique de ne pas assez diversifié leurs activités. DCNS Lorient ne construit plus que des frégates (qui ne suffisent plus à alimenter son activité sans contrats pour l'exportation et plusieurs classes différentes à concevoir) ? DCNS ne reprenait ni les Chantiers de l'Atlantique ni la Sobrena (réparation navale) à Brest. Résultat, Damen, son concurrent hollandais s'installe en France avec de grandes ambitions. Piriou développe une activité plus**

**équilibrée en constructions et maintien en condition opérationnelle des coques civiles et militaires... L'État doit-il pousser à une nouvelle réorganisation de la filière navale ?**

**GR :** Par l'implication du Président de la République et du Gouvernement, l'Etat joue et jouera un rôle de « stratège » pour les filières industrielles et en particulier pour la filière navale qui a trois priorités me semble t-il.

La première priorité pour les industriels de la navale, c'est de renforcer leurs capacités de développement à l'international et de jouer collectif. « L'équipe de France » animée par Jean-Yves Le Drian a connu de beaux succès ces derniers mois, par exemple avec l'Egypte. Pour autant, je constate parfois des concurrences franco-françaises contre-productives, notamment en Arabie Saoudite. Je souhaite que les coopérations industrielles puissent être approfondies autant que possible. Il s'agit de permettre à la France de gagner à l'international et c'est bien évidemment un enjeu fondamental pour l'emploi.

La deuxième priorité à mes yeux, c'est de conforter la compétitivité de nos entreprises confrontées à une concurrence accrue en Europe et dans le monde. A ce titre, je salue les initiatives de l'entreprise **DCNS** qui visent à améliorer sa performance. Elle prévoit notamment des recrutements de personnels en production et des investissements significatifs dans l'outil industriel. Je pense aussi à l'ensemble des entreprises « partenaires » qui doivent concourir à cette dynamique de performance. C'est le sens du « Pacte PME » impulsé par le ministère de la Défense qui produit des résultats positifs. Nous sommes pleinement mobilisés aux côtés de nos entreprises et de leurs équipes.

La troisième priorité, c'est de nouer de nouvelles alliances industrielles pour consolider ce secteur d'activité. Comme député de Lorient, je milite depuis plusieurs mois afin que le chantier STX à Lanester soit repris par l'entreprise **Kership**. Cette alliance entre **Piriou** et DCNS façonnera un écosystème entre Concarneau et Lorient. Cette dynamique nouvelle permettra à la Bretagne et, plus globalement, à la France, de conquérir de nouveaux marchés à l'international. C'est une des clés pour l'avenir de l'industrie navale et de l'emploi. Plus que jamais, je crois à l'ambition maritime de notre pays et à notre volonté collective de réussir !

**Monsieur le député, nous vous remercions pour ce long entretien.**