

Mme la présidente Patricia Adam. Nous avons le plaisir d'accueillir l'amiral Bernard Rogel, chef d'état-major de la marine. Nous sommes particulièrement attentifs au rôle de la marine nationale dans notre défense, et deux de nos commissaires se sont déplacés dernièrement dans le golfe de Guinée où se déroule l'opération Corymbe. Par ailleurs, le bureau de la commission de la Défense vient de décider de la création d'une mission d'information pour 2016 sur le rôle de la marine nationale en Méditerranée, et je ne doute pas que vous nous apporterez une aide précieuse pour mener à bien des travaux qui porteront sur les équipements et l'engagement, mais permettront également de mieux faire connaître l'action de la marine nationale dans une zone particulièrement sensible en ce moment.

Amiral Bernard Rogel, chef d'état-major de la marine. Répondre à vos invitations est toujours un plaisir car cela me permet de lever les yeux de mes tâches quotidiennes pour me projeter dans le futur. Or la mission d'un chef d'état-major n'est pas seulement de diriger les opérations en cours mais de préparer l'outil de combat dont la France aura besoin à l'horizon 2040. Avant d'aborder la question du PLF, je commencerai par un bref panorama du contexte stratégique, qui est particulièrement évolutif, et des missions remplies par la marine nationale, car ce sont des éléments essentiels pour comprendre nos besoins.

Le monde actuel se caractérise par une série de ruptures, dont quatre sont essentielles à mes yeux. La première est une rupture économique. Le centre de gravité économique s'est sensiblement déplacé vers l'Asie. Les routes maritimes qui en émanent sont aujourd'hui les artères de nos économies, le réseau sanguin qui permet de les alimenter : en vingt ans, la quantité de biens transportés par mer est passée de 4,5 à 9 milliards de tonnes et devrait atteindre 14 milliards de tonnes en 2020 - je parle ici essentiellement de marchandises en conteneurs et non du pétrole.

Cela nous rend plus vulnérables car, si demain le détroit de Bab-el-Mandeb ou le canal de Suez devaient être fermés à la circulation, le contournement de l'Afrique entraînerait trois semaines de délai dans les livraisons, ce qui ne serait guère supportable pour nos économies à flux tendu. C'est la raison pour laquelle nous surveillons attentivement la situation au Yémen, car si les milices rebelles disposent de missiles sol-mer, les marines occidentales n'auront d'autre choix que d'accroître leur présence dans la zone pour assurer la sécurité du transport. Il nous faut par ailleurs nous prémunir contre un autre danger : la piraterie, qui explose notamment dans le golfe de Guinée et connaît une forte recrudescence en Asie du sud-est.

L'explosion des volumes transportés par mer a également entraîné une course au gigantisme qui nous pose des défis en termes de sécurité. En effet, on n'assiste pas un navire comme le *Bougainville* de la CMA-CGM, baptisé la semaine dernière par le président de la République et capable de transporter 17 500 « boîtes », comme un petit porte-conteneurs. C'est la même chose pour les paquebots, qui peuvent désormais transporter jusqu'à cinq mille passagers, là où le *Titanic* « insubmersible » n'en accueillait que deux mille. Nous devons être d'autant plus au point sur les questions de sauvetage et de sécurité que ces paquebots vont de plus en plus loin, jusqu'en Arctique ou en Antarctique, ce qui nécessite que nous nous coordonnions au niveau international, en particulier avec les pays limitrophes comme la Norvège.

Enfin, la territorialisation croissante des mers - en Chine, en Arctique ou en Méditerranée

orientale – par des pays d'autant plus soucieux de préserver leurs ressources océaniques que les ressources terrestres s'épuisent est, elle aussi, un défi pour la marine nationale, qui doit protéger notre zone économique exclusive (ZEE).

La seconde rupture est une rupture environnementale. Le dérèglement climatique a d'ores et déjà des conséquences en mer. Il se traduit d'abord par une augmentation de la violence des phénomènes climatiques – je pense notamment au cyclone qui a ravagé le Vanuatu, où la marine française a été la première à intervenir pour convoyer de quoi réparer les routes et les aéroports afin de permettre l'acheminement de l'aide humanitaire.

Ces phénomènes climatiques extrêmes alourdissent nos missions, *a fortiori* dans nos DOM-COM, situés dans des zones sensibles et qui ne sont pas à l'abri d'une grave catastrophe humanitaire. Je me réjouis donc de l'arrivée des bâtiments multimissions qui répondent au strict besoin d'assurer les missions de sauvegarde et d'assistance confiées à la marine.

Les changements climatiques induisent aussi des phénomènes migratoires, sur mer comme sur terre. Dans ce dernier cas, apparaissent avec les populations qui s'agglutinent sur les littoraux des problèmes de pollution et de pêche illégale ainsi que le développement de trafics côtiers ou océaniques : cigarettes, drogue, armes ou êtres humains – car n'oublions jamais qu'avant d'être coupables, les migrants sont d'abord des victimes.

Nous devons enfin surveiller de près l'évolution de la zone arctique, où la fonte des glaces va donner accès à de nouvelles ressources et ouvrir de nouvelles routes qui, à la différence de celles empruntant le canal de Suez ou le détroit de Bab-el-Mandeb ne présenteront pas de point bloquant. D'où des enjeux stratégiques importants, qui poussent déjà la Russie à renforcer ses bases navales tout au long de la route du nord-est. Nous devons donc être capables de sécuriser les flux maritimes français dans la région.

Le troisième phénomène de rupture concerne l'émergence de nouvelles puissances en mer. Il s'opère dans l'ombre de la menace actuelle, essentiellement non-étatique, mais n'en est pas moins réel. La Chine, la Russie, l'Inde, le Brésil ou le Japon, qui ont parfaitement compris la nature des enjeux maritimes, développent une stratégie navale ambitieuse et se dotent de tous les outils susceptibles d'asseoir leur puissance en mer.

Quant à la Russie, sa marine est partout et se déploie aussi bien dans le golfe de Guinée qu'en Amérique latine, dans le Pacifique dans la Manche ou l'Atlantique. Elle a fait à plusieurs reprises la démonstration de ses capacités, d'abord en évacuant ses ressortissants du Yémen au printemps dernier, opération qui était une première pour elle, puis en procédant la semaine dernière au tir de vingt-six missiles de croisière navals sur la Syrie, ce qui confirme ce que je prédis depuis longtemps, à savoir le retour de la Russie parmi les puissances maritimes de premier plan.

La Chine a pour sa part publié récemment un nouveau Livre blanc de la défense, consacré pour l'essentiel au volet naval de sa stratégie. Elle a, en 2014, mis sur cale, lancé ou livré soixante bâtiments. Les Chinois, comme les Russes, sont partout, en Baltique, dans le golfe de Guinée et dans l'océan Indien où ils déploient des outils de puissance comme les sous-marins nucléaires d'attaque. On ne peut donc plus parler à propos de la marine chinoise de marine

émergente, mais bel et bien d'une marine moderne, puissante et mondiale.

Reste l'Europe, qui a encore du chemin à faire pour prendre la mesure de ces nouveaux enjeux. La marine française, îlot de verdure relatif dans le marasme européen, tente humblement d'agréger autour d'elle les forces européennes, ce qui est parfois couronné de succès puisque, lors de son prochain déploiement, notre porte-avions devrait être escorté par un groupe comprenant une frégate britannique, une frégate belge et une frégate australienne.

Enfin, la quatrième rupture est une rupture technologique. L'avance considérable dont disposaient encore il y a une dizaine d'années les pays occidentaux grâce à ce que l'on a appelé la « révolution dans les affaires militaires » s'est considérablement réduite. Cela s'explique en partie par un phénomène que nous avons mal anticipé, à savoir la démocratisation de l'accès aux technologies modernes – je pense par exemple à celles qui permettent la construction d'engins explosifs improvisés (IED) sur terre, ou de bateaux-suicides sur mer mais surtout à toutes les cybertechnologies.

L'informatisation croissante de nos bâtiments nous rend plus vulnérables à la cybermenace, que nous prenons très au sérieux. C'est la raison pour laquelle un amiral de mon état-major est spécifiquement chargé des opérations de cyberdéfense. De même le porte-avions, s'il se déploie en fin d'année ; embarquera une équipe vouée à la cyberdéfense. Nous ne devons en effet pas sous-estimer les capacités grandissantes de nos adversaires dans ce domaine. J'ajoute que les Américains sont très en avance en matière de cybertechnologies même si nous nous tenons actuellement à leur niveau et que parvenir à démontrer nos propres performances dans la durée est une condition nécessaire pour coopérer avec eux et intégrer leurs réseaux.

La capacité d'action de notre marine doit également se mesurer à l'aune de trois paramètres transverses, au premier rang duquel la contraction du temps – j'entends par là la réactivité croissante dont doivent faire preuve les militaires pour s'aligner sur l'accélération du temps politique et médiatique. À l'inverse, l'espace, lui, se dilate, ce qui signifie que notre champ d'action s'étend désormais bien au-delà de nos frontières. En d'autres termes, on nous demande aujourd'hui d'agir plus vite et plus loin. Et la France a d'autres frontières que métropolitaines, il ne faut pas l'oublier. Enfin, il ne faut pas oublier non plus que la menace d'aujourd'hui n'efface pas celle d'hier, pas plus qu'elle ne préfigure celle de demain, ce qui implique, pour adapter notre marine aux enjeux des prochaines décennies, de faire dès à présent les bons choix stratégiques.

J'en viens à présent aux opérations. Les moyens de la marine restent fortement sollicités et, aujourd'hui, ce ne sont pas moins de six mille marins engagés sur la moitié de la flotte qui sont en mer, en opération ou prêts à intervenir. Notre mobilité nous permet d'intervenir au plus près des menaces, et nous avons à l'heure actuelle des bâtiments déployés autour du théâtre syrien, en Méditerranée orientale et dans le golfe arabo-persique, pour des missions de renseignement et des frappes aériennes.

Dans le cadre de notre mission de protection, nos bâtiments sont également intervenus au printemps dernier pour évacuer nos compatriotes du Yémen, et nous poursuivons, avec l'opération Corymbe, nos actions de prévention et de lutte contre l'insécurité dans le golfe de Guinée, ce qui inclut notamment des actions de formation des marines riveraines dans le cadre

des exercices NEMO.

Dans l'Atlantique Nord, nous participons aux mesures de réassurance de l'OTAN, dans un contexte marqué, je l'ai dit, par le regain d'activité des forces russes. Cela s'inscrit dans la perspective d'une réappropriation des eaux froides de l'Arctique, dont je vous ai souligné les enjeux.

Pour répondre à la crise migratoire, une de nos frégates et un de nos avions de surveillance maritime sont également engagés dans l'opération Sophia - ex-EUNAVFOR Med - opération européenne de lutte contre les passeurs de migrants en Méditerranée, dans laquelle nous occupons le second poste hiérarchique au sein de l'état-major de conduite. Dans le même temps nous poursuivons notre participation à l'opération Triton, dans le cadre de l'agence FRONTEX.

En matière de lutte contre les trafics, une de nos frégates de surveillance a réalisé coup sur coup ces deux dernières semaines quatre importantes saisies d'opportunité, soit au total une prise de 1,6 tonne de cocaïne pure, ce qui correspond à huit millions de doses d'un gramme sur le marché et équivaut à une perte de 500 millions d'euros pour les trafiquants. Ces saisies représentent sept tonnes cette année et quarante tonnes en quatre ans que la marine nationale est ainsi parvenue à retirer du marché. Sans doute devrions-nous mieux communiquer sur ce volet de notre action.

En Guyane, nous menons des opérations de grande ampleur contre la pêche illégale, confiées aux commandos marine. La dernière en date a permis le déroutement de plusieurs bâtiments de pêche qui opéraient illégalement dans nos eaux territoriales.

Il faut enfin mentionner les sémaphores, la gendarmerie maritime, les fusiliers marins et les centres opérationnels de la marine (COM) mobilisés en permanence pour la surveillance de nos approches maritimes.

Je ne m'étendrai pas sur la dissuasion dont nous assurons la composante océanique depuis plus de quarante ans, me bornant à conclure en rappelant qu'intervention, protection et dissuasion forment la marine « 3+1 », le quatrième élément renvoyant à la permanence. La permanence assurée par notre marine est en effet un élément essentiel de notre système de défense, dans la mesure d'abord où il nous permet d'être réactifs - lors de l'évacuation impromptue de nos compatriotes du Liban en 2006, de Libye en juillet 2014 ou du Yémen en mars 2015, nous avons été capables d'intervenir en moins de vingt-quatre heures - mais également parce qu'elle participe d'un dispositif d'anticipation stratégique global, la marine n'ayant pas uniquement vocation à surveiller les mers mais également certains territoires qui ne sont pas accessibles autrement.

L'ensemble de ces missions occupe pleinement la marine qui connaît un dépassement du contrat opérationnel défini par le Livre blanc de 2013 - je ne dis pas une surchauffe -, dépassement qui n'est rendu possible que par des arbitrages permanents. Ainsi, notre participation à l'opération Sophia en Méditerranée n'a-t-elle été possible qu'au prix de notre retrait de la mission Atalanta dans l'océan Indien. De même, nous devons remplacer un peu partout nos avions de patrouille maritime par des avions de surveillance maritime, afin de

concentrer l'effort sur les théâtres d'opérations les plus sensibles.

Au-delà de ces arbitrages, ce dépassement du contrat opérationnel ne tient dans la durée que grâce à une diminution de l'entraînement supérieur. Nous avons dû annuler plusieurs participations à des exercices majeurs et nous sommes en deçà des normes OTAN en matière d'activités opérationnelles. Il est évident que tout cela ne peut se prolonger sans problème et qu'il ne peut s'agir que d'une situation ponctuelle, mais nous misons dès cette année sur la remontée de l'activité prévue par la loi de programmation militaire et le Livre blanc.

Le dépassement du contrat opérationnel est aujourd'hui compliqué par deux facteurs. En premier lieu, des problèmes de disponibilité des matériels anciens qui vieillissent : c'est le cas des Atlantique 2, qui devraient être prochainement modernisés et des Lynx, mais aussi des SNA - sous-marins nucléaires d'attaque - de type Rubis, que nous sommes impatients de voir remplacés par les Barracuda. Les Aviso A69 et les patrouilleurs de service public sont également touchés par le vieillissement, ce qui peut conduire à des ruptures nettes de disponibilité, comme cela s'est produit à Cherbourg après que le patrouilleur de surveillance des pêches *Cormoran* a pris un « coup de tabac » et s'est trouvé immobilisé pour un bon moment. Ces choix de vieillissement résultent d'arbitrages assumés, mais ils n'en viennent pas moins compliquer l'actuel dépassement du contrat opérationnel. En second lieu, les réductions temporaires de capacité inscrites dans le Livre blanc compliquent elle aussi ce dépassement du contrat opérationnel.

Enfin, ce dépassement du contrat opérationnel s'opère à budget constant. Nous dépendons en effet très peu du BOP - budget opérationnel de programme - OPEX dans la mesure où dans leur définition « technocratique » les OPEX sont avant tout des opérations aéroterrestres : en 2014, l'activité de la marine n'a ainsi été couverte qu'à hauteur de 2 % par les crédits OPEX, ce qui signifie que nos opérations à l'extérieur ne sont quasiment financées que par le PLF. Il nous importe tout particulièrement qu'il soit au rendez-vous sur les crédits permettant l'activité des forces.

Au-delà de ces aléas, la transformation de notre marine se poursuit. Nous sommes engagés dans le plan Horizon Marine 2025, qui, plus qu'une évolution est une révolution. Ce plan concerne à la fois les bâtiments mais aussi les RH, les soutiens, la formation. Conformément au Livre blanc, nous diminuons notre format et avons déjà perdu cinq bâtiments cette année. La marine sur FREMM, la marine sur Barracuda, c'est le prolongement de ce qui a déjà initié avec l'arrivée des bâtiments de projection et de commandement (BPC), c'est le passage à une marine automatisée et informatisée qui fonctionnera avec des équipages optimisés.

La phase de conception du plan est derrière nous et nous sommes entrés dans la phase de mise en œuvre. 2016 sera une année charnière, une année de bascule capacitaire avec l'admission au service actif de plusieurs FREMM, le chargement du cœur du premier Barracuda, le passage de la composante embarquée au « tout Rafale », le développement du missile M51 dans la tenue de notre posture de dissuasion et enfin la mise en service du missile de croisière navale (*MdCN*).

Parmi tous les défis que nous pose la réforme, l'un me préoccupe plus que les autres, la tenue dans le temps des ressources humaines. Le passage d'une marine mécanique à une marine

informatique signifie en effet que, là où les fréquences embarquaient auparavant trois cents hommes d'équipage, il n'y en aura désormais plus qu'une centaine. Cela diminue singulièrement la masse salariale mais cela modifie aussi la structure des équipages. Très pyramidale dans l'ancien système, où l'on avait une base peu qualifiée très importante, on évolue à présent vers une structure en sapin, avec une base peu qualifiée très étroite et une proportion beaucoup plus importante de techniciens et techniciens supérieurs, ce qui signifie que l'on ne peut plus compter sur le seul recrutement interne et la promotion par l'escalier social. De plus en plus, la marine va devenir une armée de microfilières, la gestion de nos ressources humaines n'obéissant plus à une logique d'effectifs mais à une logique de compétences. Les arbitrages qui nous concerneront devront tenir compte de cette logique.

2016 sera aussi l'année des réorganisations. Avec l'abandon des sites de l'hôtel de la Marine et de la caserne de la Pépinière, l'installation de l'état-major à Balard et la migration de services vers Tours et Vincennes, le siège de la marine nationale se « dématérialise » ce qui prouve certes que nous sommes une armée moderne mais exige une réorganisation de nos services.

J'en viens au projet de loi de finances pour 2016. Vous avez voté en juillet une actualisation bienvenue de la LPM, dans la mesure où, grâce à l'augmentation des crédits d'entretien, elle permet de sécuriser les ressources. En ce sens, le PLF est tout à fait conforme à cette LPM actualisée. Il va permettre de financer la remontée d'activité à partir de 2016, et les engagements du ministre sur le maintien en condition opérationnelle (MCO) sont tenus. Nous sommes donc optimistes sur notre capacité à remonter l'activité de la flotte entre 2016 et 2018 pour atteindre les normes OTAN ; nous pourrions ainsi combler le déficit d'entraînement supérieur que j'évoquais plus haut.

Dans la marine, les contrats de MCO sont pluriannuels. Les engagements pour 2016 contribueront à consolider la hausse des crédits d'entretien dans la durée. Nous avons par ailleurs réalisé un travail de fond sur le MCO naval, explorant toutes les pistes d'optimisation. J'observe cependant que les négociations avec les industriels se durcissent et qu'il devient de plus en plus difficile de parvenir à un niveau d'accord optimum.

Le MCO aéronautique connaît lui aussi des difficultés, et certains aéronefs subissent encore des retards en sortie-visite mais, globalement, nos efforts ont porté et, dans le domaine naval comme dans l'aéronautique, on constate une remontée de la disponibilité globale des équipements malgré des difficultés ponctuelles.

Pour ce qui concerne ses équipements, la marine poursuit à la fois sa réduction de format et sa modernisation. En 2016, elle se verra livrer la FREMM *Languedoc*, deux bâtiments multimissions qui seront basés en Nouvelle-Calédonie et en Polynésie, un patrouilleur léger guyanais, deux hélicoptères Caïman et six Rafale au standard multimissions, dont quatre retrofités de leur standard d'origine. Dans le même temps sera commandé le quatrième bâtiment multimissions (B2M) destiné aux Antilles, le troisième bâtiment ayant été basculé vers La Réunion, à la demande du ministère des Outre-mer. Nous attendons également deux bâtiments de soutien et d'assistance hauturiers (BSAH), utilisés dans nos missions d'assistance, de remorquage et de soutien, en particulier dans le golfe de Gascogne où, du fait de la rudesse des conditions météorologiques, nous devons repêcher un nombre croissant de conteneurs tombés en mer et qui constituent autant de dangers pour la navigation.

Ces nouvelles livraisons ne suffiront pas à compenser la réduction de format inscrite au Livre blanc et n'éviteront pas certaines ruptures temporaires de capacité. J'ai déjà évoqué les patrouilleurs, mais les hélicoptères légers sont également concernés : les Alouette III et les Lynx ont leur âge, et il n'est pas convenable que certains bâtiments partent aujourd'hui sans hélicoptère. C'est pourquoi nous attendons avec impatience le futur hélicoptère interarmées léger.

Il nous faut également porter notre attention sur les infrastructures. L'arrivée des frégates et des sous-marins de nouvelle génération, très informatisés, a en effet une incidence sur le bilan de puissance électrique demandé aux quais. Or nos infrastructures portuaires - grues, quais bateaux-portes - et électriques datent du plan Marshall et ont besoin d'être remplacées. Les travaux peuvent certes paraître coûteux, mais il faut évidemment rapporter ce coût à la durée de vie des installations - plus de soixante-cinq ans pour celles que nous utilisons aujourd'hui.

En matière de ressources humaines, nous allons être l'armée qui va expérimenter le nouveau système de paiement de la solde. C'est certes une charge de travail supplémentaire et une prise de risque, mais aussi la reconnaissance du travail que nous avons fait pour maîtriser Louvois. Notre masse salariale sera cette année encore à l'équilibre, ce que l'on doit à tous les marins qui arment le Centre d'expertise des ressources humaines (CERH) à Toulon, qui ont su faire face aux dysfonctionnements majeurs que nous avons connus.

En termes d'effectifs, la marine poursuivra dans le cadre de ce PLF les déflations prévues par la LPM. 2 120 postes identifiés par analyse fonctionnelle seront supprimés au cours de la période 2014-2019, ce qui représente 8 % des effectifs du BOP-marine. C'est d'autant plus lourd que cela intervient après une réduction encore plus importante au cours de la LPM précédente, et que la multiplicité des compétences et des certificats nous oblige à être particulièrement vigilants.

La déflation des effectifs s'appuie sur la diminution de format mais aussi sur le remplacement de bâtiments anciens à forts effectifs par des bâtiments neufs à équipage réduit. Mais ce qui la rend possible, c'est que, grâce à la LPM, nous avons pu renforcer les fonctions de protection, sécurité et sûreté, avec la création de 800 postes permanents dont des fusiliers, des atomiciens, des cyber-spécialistes ou des techniciens du renseignement, auxquels s'ajoutent 250 postes temporaires répondant à des besoins nouveaux, comme la prolongation d'un an de trois frégates d'ancienne génération suite à la vente de la FREMM *Normandie*, ou encore la formation des équipages étrangers sur les bâtiments que nous exportons. Au total, ce sont 2 120 postes qui sont supprimés dans la structure fonctionnelle et un peu plus de 1 000 postes créés par ailleurs.

Le maintien des compétences est un enjeu important. Nous devons entretenir un nombre croissant de microfilières de techniciens hautement qualifiés, et les viviers dans lesquels nous les puisons se réduisent, d'une part sous l'effet des déflations mais aussi à cause d'un problème de fidélisation, ces compétences étant extrêmement convoitées par des industries qui ne connaissent pas la crise. Nous devons nous assurer de ne pas en arriver au stade où en sont certaines marines européennes, qui connaissent de graves problèmes de ressources humaines, au point que certains de leurs bateaux doivent rester à quai faute de personnel pour les faire naviguer. Aujourd'hui, notre surengagement opérationnel, le nombre et la multiplicité

de nos missions, notre politique de formation interne et notre valorisation des carrières jouent en faveur de notre attractivité, mais nous devons rester attentifs à ce que pour ceux qui s'engagent au service de la Nation, la balance entre contraintes et avantages penche en faveur de ces derniers, ce qui implique de leur offrir de bonnes conditions de travail et de bonnes conditions de vie.

On nous demande cette année encore d'économiser sur les frais de fonctionnement mais la diminution des crédits peut avoir des incidences sur le moral des troupes. Outre que les dépenses de fonctionnement ne sont pas des dépenses de confort mais servent, par exemple, à financer des formations ou l'externalisation de certains contrats auprès de sociétés civiles – comme la société Bourbon pour les remorqueurs de haute mer –, le métier de marin a des contraintes particulières. Au port-base, il y a des astreintes, des gardes, des alertes ; quant aux conditions de vie à bord, j'invite tous les membres de cette commission à passer une semaine à bord d'un Aviso A69 dans le golfe de Gascogne... En mission, nous sommes séparés de nos familles pendant de longues durées, parfois sans pouvoir communiquer. Il est donc important, dans notre gestion des ressources humaines, de mieux prendre en compte ces familles et les questions de garde des enfants, de travail des conjoints, tout en nous adaptant aux nouvelles réalités sociales dans lesquelles les familles pèsent plus qu'autrefois : célibat géographique, familles recomposées, etc.

J'en terminerai en mentionnant les trois décrets signés du Premier ministre qui viennent d'étendre la superficie du plateau continental sous responsabilité française aux Antilles, en Guyane, en Nouvelle-Calédonie et aux îles Kerguelen. Cette extension représente 550 000 mille kilomètres carrés supplémentaires, soit exactement la superficie du territoire métropolitain. C'est un nouveau champ d'action pour la marine, à qui je ne doute pas qu'on fournira les moyens pour qu'elle y accomplisse au mieux ses missions...

Mme la présidente Patricia Adam. J'ai été particulièrement attentive dans vos propos à ce qui concernait l'Europe. Il me semble qu'en matière de défense, s'il y a un domaine où nous pourrions progresser plus rapidement qu'ailleurs c'est bien la marine, à conditions toutefois que les autres pays acceptent de nous rejoindre dans cette dynamique.

M. Gwendal Rouillard. Pourriez-vous nous apporter des précisions sur le coût du porte-avions lorsqu'il est déployé en opération extérieure, notamment dans le cadre de l'opération Chammal.

En ce qui concerne les frégates de taille intermédiaire (FTI), comment arbitriez-vous, à titre personnel, entre les besoins de la marine nationale et la volonté exprimée par le Gouvernement de pouvoir exporter ces nouveaux bâtiments dans les meilleurs délais ?

Vous avez évoqué nos marins, leur fierté d'exercer les missions que leur confie la marine nationale, mais également les contraintes de plus en plus lourdes qui pèsent sur eux et leurs familles. Un fusilier marin travaille soixante-dix heures par semaine, avec quarante heures d'astreinte pour un revenu qui reste modeste. Nous devons, vous l'avez dit, nous attacher prioritairement à consolider l'attractivité des métiers

et la fidélisation des troupes. Il serait également bon de formaliser cette logique de compétences dont vous souhaitez qu'elle remplace la logique des effectifs en ce qui concerne les déflations, car le ministère de la Défense a, en la matière, une véritable mutation à opérer.

Mme Geneviève Gosselin-Fleury. La préfecture maritime et la base navale de Cherbourg assurent les missions de l'État en mer sur un littoral qui va de la frontière belge à la baie du Mont-Saint-Michel, ce qui représente 870 kilomètres de côtes, avec un trafic maritime intense. Je viens de recevoir un appel téléphonique me signalant qu'une barge vient de déverser des tonnes de fioul à proximité de la rade de Cherbourg. De plus, dans un contexte de fortes menaces terroristes, la base navale assure également des missions de sécurité du littoral et du territoire. Or cette base a dû subir les déflations d'effectifs, et l'amiral Ausseur a fait une demande d'effectifs supplémentaires. Pensez-vous qu'il aura gain de cause ?

La marine a été choisie pour tester le nouveau système de paye « Source Solde ». Cela risque de fortement accroître la charge de travail du Centre d'expertise des ressources humaines de la marine (CERH) de Toulon : allez-vous devoir recruter du personnel supplémentaire ?

M. Yves Fromion. Pourriez-vous nous apporter des précisions sur l'opération Sophia et la manière dont la marine française s'y implique ?

Je tiens par ailleurs à vous remercier du ton particulièrement irénique sur lequel vous nous avez fait votre exposé. Comme l'an dernier, vous nous avez expliqué que la marine dépassait largement son contrat opérationnel et les ruptures capacitaires que cela pouvait entraîner. Cela illustre bien les tensions et les impasses auxquelles fait face notre politique de défense, et ceci depuis fort longtemps. Je m'étonne dans ces conditions que la nouvelle loi de programmation militaire apporte une réponse à ce point sous-dimensionnée aux ambitions et aux exigences formulées dans le Livre blanc. Combien de temps pourrions-nous faire semblant de remplir correctement nos missions avec les moyens dont nous sommes dotés ?

Mme la présidente Patricia Adam. En matière de défense, nous nous inscrivons dans le temps long, mais je pense que nous sommes tous d'accord ici pour considérer qu'il est nécessaire que le budget de la défense ne soit pas inférieur à 2 % du PIB.

M. Jacques Lamblin. La marine nationale est confrontée à ce paradoxe qu'il lui faut raisonner sur le temps long, car la programmation des équipements oblige à des anticipations sur trente ans, alors que, dans le même temps, la technologie évolue de plus en plus rapidement. Cette équation est difficile à résoudre mais, quels que soient les projets mis en œuvre dans les temps futurs, nous avons deux certitudes. La première est qu'il nous faudra conserver notre capacité à agir car la présence française est indispensable un peu partout sur le globe. La seconde est que, sans instrument de puissance à sa disposition, la parole de l'État n'est plus que bavardage sur la scène internationale. Nous avons donc besoin d'une marine efficace, ce qui est le cas actuellement avec notre force océanique et notre force

aéronavale. Concernant cette dernière, le porte-avions va prochainement être immobilisé pendant dix-huit mois. Comment est-il envisagé de pallier son indisponibilité ? Par ailleurs, notre flotille de Super Étendard doit être progressivement remplacée par des Rafale ; sera-t-on prêt dans les temps ?

M. Daniel Boisserie. Nos nombreux engagements imposent une maintenance accrue. Il vous a été dévolu une certaine somme : vers quelles priorités aller vous flécher les dépenses ?

M. Philippe Meunier. La livraison de la FREMM à l'Égypte n'est pas sans conséquence sur la déflation des effectifs. Si vous avez obtenu des postes supplémentaires pour y faire face ainsi que du personnel supplémentaire pour renforcer vos missions de protection, les objectifs de déflation, eux, n'ont pas varié entre la LPM initiale et la LPM actualisée. Dans ces conditions, où allez-vous supprimer des postes pour atteindre ces objectifs ?

M. Gilbert Le Bris. En ce moment même se tient à l'Assemblée nationale un colloque sur Clipperton, territoire éloigné et un peu en jachère mais qui, avec ses 500 000 km² de ZEE, soit l'équivalent de la métropole, est un atout majeur pour la France. Or le programme BATSIMAR suscite quelques inquiétudes quant à la pérennité de nos forces de souveraineté. Notre flotte de patrouilleurs outre-mer connaît déjà des réductions temporaires de capacité, et je ne vois pas comment il sera possible de tenir jusqu'en 2024. Quelles solutions envisagez-vous pour patienter jusqu'à l'arrivée des patrouilleurs de nouvelle génération ?

M. Eduardo Rihan Cypel. Quand j'entends certaines des interventions précédentes, j'ai l'impression que nous n'évoluons pas dans la même réalité. Le Gouvernement actuel est le premier à avoir stoppé l'hémorragie budgétaire et de ressource humaine dans les armées. Les militaires sont d'ailleurs bien conscients de cette réalité. Le *Charles-de-Gaulle* a effectué dans le golfe Persique une mission extrêmement pointue, servant les intérêts de tous les alliés dans le combat contre le terrorisme et contre Daech. Où en est la situation dans la zone et est-il prévu que le *Charles-de-Gaulley* soit redéployé ?

M. Jean-François Lamour. Vous avez évoqué les efforts nécessaires en matière d'infrastructures. Un peu plus d'un milliard d'euros est affecté au budget de la défense dans le PLF pour 2016 pour faire face à ces dépenses, mais des inquiétudes persistent sur leur financement, liées notamment aux recettes attendues des cessions immobilières. En ce qui concerne la marine nationale, pourriez-vous nous préciser à quoi correspond l'effort de rénovation ou de construction de nouvelles infrastructures ?

Concernant le tuilage entre FREMM et FTI, les annonces faites par le ministre il y a quelques mois sur l'avancement du programme des FTI ne me paraissent pas forcément en adéquation avec vos besoins en matière de frégates de premier rang, *a fortiori* si l'on tient compte de la récente extension de notre plateau continental. Quel est votre sentiment sur la révision à la baisse du nombre de FREMM, alors que

la montée en puissance des FTI n'a encore d'existence que sur le papier ? Jugez-vous réaliste l'objectif consistant à doter la marine de quinze frégates de premier plan à l'horizon 2029 ?

Vous avez insisté sur le soutien aux exportations d'armement (SOUTEX) et les 250 postes temporaires que vous aviez obtenus pour y faire face. Comment intégrez-vous cette donnée nouvelle dans votre stratégie en matière de ressources humaines, qui doit également tenir compte des déflations d'effectifs ?

Amiral Bernard Rogel. Je vous remercie, monsieur Rouillard, de m'avoir interrogé sur le coût du porte-avions en OPEX, car on nous fait souvent un très mauvais procès à ce sujet. Qu'en est-il, tout d'abord, du porte-avions lui-même ? À ceux qui font remarquer qu'un seul bâtiment ne permet pas d'assurer la permanence, je réponds que nous n'avons qu'à en prendre deux, et nous n'aurons plus de problèmes... Plus sérieusement, la question n'est pas récente : elle a été examinée dans les deux derniers Livres blancs. Le porte-avions est un outil de puissance qui nous vaut la considération de nos alliés. Je fais d'ailleurs observer qu'il s'en construit partout : les Chinois devraient en construire quatre, de même que les Indiens, les Américains en possèdent onze et les Britanniques en construisent deux.

J'en viens à votre question. La marine, qui déploie en permanence 5 000 personnes en mission, ne coûte au BOP OPEX, notamment pour les missions Chammal et Corymbe, que moins de 100 millions par an sur 1,2 milliard d'euros ; cela ne me paraît pas excessif. Il faut donc savoir raison garder et éviter d'utiliser de mauvais arguments dans des combats de périmètre.

Par ailleurs, oui, les FTI sont un enjeu majeur. Oui, elles ont été voulues par la marine. Oui, elles représentent une bonne solution. Le Livre blanc recommandait d'équiper la marine de quinze frégates de premier rang, c'est-à-dire des frégates dotées de capacités anti-sous-marines et anti-aériennes pour pouvoir se rendre dans n'importe quelle zone de crise – les frégates *La Fayette*, qui ne disposent pas de sonar et ne sont équipées que d'une défense anti-aérienne rapprochée, n'en sont donc pas. Nous avons alors réfléchi à la manière dont nous pouvions atteindre l'objectif fixé par le Livre blanc – qui est en réalité de treize frégates de premier rang car nous disposons déjà de deux frégates anti-aériennes (FDA) –, grâce à un panachage de FREMM et de FTI. Nous avons abouti, en étroite collaboration avec le ministre de la Défense et ses services, à une solution consistant à prendre, outre les deux FDA, huit FREMM et à bâtir un navire qui corresponde au principe de différenciation énoncé dans le Livre blanc tout en ayant la capacité de frégates de premier rang. Je me félicite que le programme ait été avancé pour une première livraison en 2023, ce qui nous fait gagner deux années durant lesquelles nous aurions pâti d'une nouvelle rupture temporaire de capacité.

Si nous avions choisi 11 FREMM en plus des deux FDA, il nous aurait fallu deux frégates supplémentaires ; or je ne crois pas à une série de deux unités : la rupture de capacité aurait été définitive. Le plan que nous avons retenu offre donc, selon moi, la meilleure solution. Il permet à la fois de respecter l'enveloppe budgétaire, de doter la marine de quinze frégates de premier rang et d'augmenter la prestation export de l'industrie française.

Selon nous, la principale menace est sous-marine : aujourd'hui – et c'est inédit, me semble-t-il –, plus de 49 nations disposent de sous-marins modernes. La FTI doit donc être dotée de

capacités anti-sous-marines – je précise, à ce propos, que l'une de nos difficultés actuelles est liée au nombre des frégates anti-sous-marines (ASM) car, en raison de l'effet de biseau et de l'arrivée des FREMM, nous n'en avons aujourd'hui que six au lieu de huit prévues. Pour autant, la FTI doit être également équipée de capacités anti-aériennes pour pouvoir s'approcher des zones de crise car, et c'est la deuxième caractéristique des opérations navales actuelles, dès lors que l'on s'approche de la terre, on s'expose notamment à la menace aérienne et aux missiles sol-mer.

J'estime que ce bâtiment, qui fera entre 4 000 et 4 500 tonnes, doit être d'abord anti-sous-marin, avec une capacité d'emport NH90, puis qu'il doit disposer d'une capacité anti-aérienne significative. Je ne pense pas que sa taille permettra d'y installer le missile de croisière naval. Les discussions avec les industriels se dérouleront sur cette base, qui correspond aux besoins opérationnels minimums de la marine – je me battrais pour qu'ils soient reconnus, et je ne doute pas que je parviendrai à être entendu. Ensuite, il faudra s'efforcer de faire le bateau le plus intelligent possible pour qu'il soit facilement exportable. Nous travaillons « en plateau » avec les industriels et la DGA, et j'ai bon espoir que nous arriverons très vite à une définition intéressante.

Par ailleurs, il est vrai que nous rencontrons des difficultés avec les Atlantique 2, en raison tout d'abord de leur vieillissement et de la suractivité opérationnelle, car ils interviennent partout, de l'Arctique à la Syrie en passant par le Sahel. Ces difficultés sont également liées à l'appréhension de cette disponibilité par le service industriel, qui a rencontré quelques problèmes avec un logiciel de commande des pièces de rechange. De surcroît, nous allons retirer certaines cellules pour, enfin, les moderniser. Cette modernisation, décidée par le ministre de la Défense, est importante car cette capacité, que n'ont plus d'autres marines européennes, et elles le regrettent – je pense à nos amis britanniques en particulier –, est un véritable couteau suisse : de la lutte anti-sous-marine à la lutte antiterroriste en passant par le sauvetage en mer, cet avion peut tout faire. Nous nous efforçons donc de concilier le retrait de certaines cellules avec l'amélioration du taux de disponibilité, qui est actuellement de 27 %. Nous avons ainsi adopté un plan d'urgence, qui crée quelques frictions, puisque nous avons imaginé d'envoyer des avions directement chez l'industriel sans passer par le service industriel de l'aéronautique.

Le NH90, quant à lui, pêche au contraire par sa jeunesse. Il s'agit cependant, je tiens à le souligner, d'un aéronef exceptionnel – et c'est le sous-marinier qui parle – qui va bouleverser la lutte anti-sous-marine. Les capacités de l'hélicoptère et de son sonar FLASH, développé par Thales, sont tout à fait exceptionnelles, et je puis vous dire que même les nations dont les budgets militaires sont beaucoup plus importants que les nôtres nous envient le tandem FREMM-NH90.

J'ajoute, car j'ai omis de l'indiquer tout à l'heure, que le Groupe aéronaval (GAN) sera escorté, outre les bâtiments étrangers, par une FREMM et une FDA. Il s'agit déjà de la marine de 2025 que j'évoquais tout à l'heure.

J'en reviens au NH90. Celui-ci présente des défauts de corrosion – cela provient d'une perte de compétence de l'industriel, qui du reste l'a reconnu. Nous avons donc élaboré un plan pour y remédier et prévu, avec Airbus hélicoptères, d'embarquer des ingénieurs sur les bateaux dans

le cadre de leur formation. Ces machines sont également souvent immobilisées pour des opérations de soutien, de sorte que nous avons élaboré un autre plan afin d'adapter le soutien aux besoins opérationnels. Sur ces deux points, les plans d'urgence devraient nous apporter des réponses assez rapidement.

Vous avez évoqué ensuite les contraintes pesant sur les familles ; c'est un sujet important. Entre les jours de mer, les jours d'alerte - durant lesquels il doit pouvoir se rendre sur son bateau en 48 heures, voire 24 heures - et les jours de garde, un marin est actuellement soumis à environ 180 jours de contrainte par an, soit la moitié de l'année. Les fusiliers marins travaillent, vous l'avez dit, plus de 70 heures par semaine. J'ai donc réclamé, et j'ai été entendu, des effectifs supplémentaires, d'abord pour faire baisser la pression, que le passage au plan Cuirasse a fait monter d'un cran supplémentaire. De fait, la force professionnelle de protection des emprises n'est pas extensible : lorsqu'on augmente le niveau d'alerte, la contrainte croît d'autant.

Nous avons également élaboré un grand plan destiné à développer l'attractivité du métier de fusilier. Il n'est en effet guère motivant de garder des clôtures entre 70 et 90 heures par semaine, pour un salaire à peine égal au SMIC. Or, nous avons besoin de spécialistes de la protection, en particulier dans la situation actuelle. Nous avons donc décidé de favoriser la mobilité des fusiliers marins : désormais, ils changent régulièrement de centre, partent en OPEX pour garder, avec les fusiliers de l'air, les avions de l'aéronautique navale et participent à la protection embarquée des bâtiments que nous devons protéger contre la piraterie. Cet effort porte ses fruits, mais nous devons avoir cette préoccupation constamment présente à l'esprit : en améliorant l'attractivité du métier, on favorisera la fidélisation des personnels, qui est absolument nécessaire.

Par ailleurs, nous ne pouvons plus raisonner en suivant une logique de nombre ; nous menons une analyse fonctionnelle permanente. Ce qui m'a beaucoup frappé, lors de l'élaboration du Livre blanc, c'est que l'on n'est pas parvenu à faire le lien entre les équipements de demain et les métiers de demain, de sorte que ce qui devait arriver arriva : les déflations se fondent sur des logiques d'effectifs et non sur des logiques de compétences. Or, aujourd'hui, il y a danger, car nous ne pouvons plus raisonner en termes d'effectifs.

Mme la présidente Patricia Adam. C'est vrai dans le soutien.

Amiral Bernard Rogel. C'est vrai partout ! Lorsqu'on nous demande de réduire les effectifs, nous ne pouvons pas « taper » dans les personnels compétents, car nous en avons besoin pour faire tourner les équipements ; nous « tapons » donc sur la base, c'est-à-dire le pied du sapin, au risque de le faire chavirer. Nous devons donc être très attentifs à ce sujet. Nous avons beaucoup diminué la masse salariale : depuis 1960, le nombre en effectifs des équipages a drastiquement baissé, et le taux d'encadrement a augmenté. De fait, cette notion d'encadrement n'a plus de sens. Je n'ai pas besoin de tant d'officiers pour encadrer tant de marins ; j'ai besoin de tant d'officiers marinières, de tant d'officiers marinières supérieurs et de tant de matelots pour faire tourner un bateau.

Madame Gosselin-Fleury, permettez-moi tout d'abord de vous dire combien j'ai été heureux d'ouvrir une école des mousses à Cherbourg - et d'augmenter la capacité de celle de Brest,

madame la présidente. Je suis en effet très fier de ces écoles qui forment des jeunes qui quittent le système scolaire à l'âge de seize ans, aux métiers de compétence que j'ai évoqué tout à l'heure. Cherbourg restera un port école, important pour nous. Mais c'est aussi un port nucléaire - et l'arrivée des équipages de Barracuda augmentera les effectifs - et un port d'action de l'État en mer (AEM), et je voudrais m'y arrêter quelques instants.

Tout d'abord, je rappelle que l'AEM ne se limite pas à la marine ; elle concerne également la gendarmerie maritime, l'administration des affaires maritimes et la douane, notamment. La Manche est un secteur sensible, où nous rencontrons actuellement des difficultés liées à l'ancienneté des bateaux. Nous n'y disposons en effet que de deux bateaux disponibles sur cinq. En cas de besoin, nous faisons donc venir des bateaux de Brest, comme c'est le cas actuellement en raison du risque de pollution provoqué par la collision de deux bateaux au large de Zeebrugge - et nous redéploierons notre dispositif pour traiter la catastrophe intervenue ce matin. Dans certains domaines, tels que la lutte antipollution en mer, la marine agit seule. C'est pourquoi je me suis battu pour que l'on nous affrète quatre bâtiments de soutien et d'assistance. En tout état de cause, nous continuerons à porter une attention toute particulière à la zone Cherbourg-Manche-Mer du Nord en interministériel, car l'augmentation des flux maritimes se traduit également par une croissance du nombre des navires qui y circulent. J'ajoute que les champs d'éoliennes implantées en Manche-Mer du Nord, non seulement risquent d'accroître le risque d'accident, mais nous ont conduits, l'année dernière, à augmenter d'un tiers le nombre de nos interventions de déminage. On estime en effet qu'il reste aujourd'hui au fond 60 % des engins historiques jetés durant les deux conflits mondiaux.

En ce qui concerne le projet Source Solde, j'ai obtenu des renforts d'effectifs - vingt-neuf personnes très exactement - pour le CERH de la marine à Toulon, dont le travail extraordinaire nous a permis de contenir la crise Louvois et d'être, depuis des années, à l'équilibre en titre 2, ce qui est un exploit de nos jours. Lorsque le ministre m'a annoncé que la marine avait été choisie - ou plutôt élue, devrais-je dire - pour mettre en œuvre le nouveau dispositif, j'ai donc réclamé un renfort en effectifs et j'ai demandé à être parfaitement intégré dans le processus de décision, étape par étape.

M. Fromion m'a interrogé sur l'opération Sophia, dont je rappelle qu'à la différence de l'opération Triton, elle est dirigée contre les passeurs - même si, de fait, elle est aussi une opération de sauvetage car on ne peut pas rester indifférent au sort de ces malheureux qui cherchent à traverser la Méditerranée. Comme l'opération Atalante et toutes les opérations d'action de l'État en mer, elle est complexe. La difficulté n'est pas tant militaire que juridique : il est inutile d'arrêter des passeurs s'ils ne peuvent pas être jugés. Des discussions sont en cours pour régler ce problème - nous y parviendrons, j'en suis convaincu, mais cela prendra un peu de temps. Comme contre la piraterie, l'action des marines est nécessaire, mais elle n'est pas suffisante. Le meilleur moyen de lutter contre les passeurs consiste en effet à s'en prendre à leur argent. En outre, on constate qu'ils adaptent déjà leur mode d'action à la présence des marines. Il faut donc mener une action militaire, une action dissuasive et, surtout, réfléchir au meilleur moyen d'atteindre les réseaux financiers.

M. Yves Fromion. À quelle distance des côtes libyennes opérez-vous ?

Amiral Bernard Rogel. Nous sommes passés de la phase 1, de mise en place du dispositif, à

la phase 2A d'intervention en eaux internationales. La phase 2B correspond à une action dans les eaux territoriales libyennes, mais elle nécessite soit un mandat de l'ONU – qui est en cours de discussion –, soit une autorisation du gouvernement libyen, qu'il est difficile d'identifier aujourd'hui. Nous sommes donc dans la phase de renseignement et de secours, et nous agissons si nous trouvons des passeurs, mais nous ne sommes pas encore dans la phase ultime qui devrait conduire à la destruction des réseaux. L'exercice n'est pas simple.

Par ailleurs, la marine nationale ne fait pas semblant de remplir ses missions, comme vous l'avez dit. Elle les remplit, même si celles-ci ne cessent d'augmenter en raison des événements climatiques, de la croissance des flux maritimes ou des OPEX. Le Livre blanc était fondé sur le constat d'un contexte budgétaire difficile. Certains scénarios budgétaires donnaient d'ailleurs le frisson : s'ils avaient été retenus, vous auriez pu me dire que nous faisons semblant. Mais l'équipe qui l'a rédigé a cherché la meilleure solution pour nous permettre de franchir le creux de la vague. Il s'agissait de conserver les compétences pour faire face aux difficultés budgétaires et mieux rebondir par la suite. Jusqu'à maintenant, les choix qui ont été faits doivent être assumés par tous, qu'il s'agisse des réductions temporaires de capacité (RTC), du vieillissement des équipements ou des retards de livraison. L'objectif était de parvenir au meilleur compromis entre efficacité et budget, tout en évitant de perdre des compétences. Aujourd'hui, la situation n'est certes pas facile, mais le pari est réussi : l'activité est sur le point de remonter. On peut voir le verre à moitié vide ou à moitié plein...

Néanmoins, il est permis de se demander si les hypothèses du Livre blanc resteront valables en cas de multiplication des missions nouvelles. Je crois, quant à moi, que nous sommes condamnés à en rédiger un nouveau au moins tous les cinq ans. Mais un outil militaire se construit dans la durée. Il ne s'agit donc pas de donner un coup de barre à chaque révision – les coups de barre ne sont jamais bons, c'est le marin qui parle – mais de réorienter. Ainsi, en ce qui concerne la marine, il faudra se pencher sur le programme BATSIMAR – et je réponds sur ce point à M. Le Bris. En effet, si nous attendions 2024, nous serions en « rupture globale temporaire de capacité », car tous les patrouilleurs outre-mer vont s'éteindre les uns après les autres. Or, il faut tenir compte non seulement des nouvelles zones à protéger et des événements climatiques mais aussi des problématiques de souveraineté. Il ne s'agit pas seulement de Clipperton, mais de l'ensemble de la ZEE : si nous n'y sommes pas présents, d'autres viendront l'occuper à notre place. Aujourd'hui, nous faisons régner l'ordre, notamment en mettant dehors des pêcheurs asiatiques illégaux, mais si nos patrouilleurs ne sont pas remplacés – et c'est également vrai pour les patrouilleurs métropolitains –, nous rencontrerons des difficultés, car ils sont un élément important de l'action de l'État en mer.

En ce qui concerne la force aéronavale, les Super-Étendard vont être retirés du service. Le déploiement qui suivra celui qui interviendra prochainement sera en version « tout Rafale ». Pour aménager cette transition, nous avons travaillé en étroite relation avec l'armée de l'air ; nous avons ainsi un escadron de transition commun. Nous devons cependant trouver un partenaire possédant un porte-avions afin d'entraîner notre groupe aérien pendant l'arrêt technique majeur (ATM) – je suis en contact avec mon homologue américain à ce sujet. L'intérêt du déploiement du *Charles-de-Gaulle* est de partir au maximum de la compétence acquise pour pouvoir décroître un peu pendant l'arrêt technique majeur, et repartir ensuite. Nous chercherons, là aussi, à coopérer avec les Américains.

S'agissant du MCO, les grands enjeux à venir sont l'ATM du *Charles-de-Gaulle* ainsi que les négociations avec les industriels sur les frégates et les sous-marins. La gestion du MCO est une préoccupation permanente.

J'en viens maintenant aux conséquences des contrats export avec l'Égypte. En ce qui concerne les FREMM, ce fut assez difficile, car il nous a fallu envoyer la moitié d'un équipage à DCI-NAVFCO alors que nous avons encore peu d'équipages de FREMM, puisque c'est une capacité que la marine française est en train d'acquérir. Je suis plus serein en ce qui concerne les BPC, car les marins formés sont nettement plus nombreux. Mais il est vrai qu'il s'agit toujours d'un défi, car la gestion des compétences se fait à flux tendu, singulièrement sur les FREMM, pour lesquelles nous n'avons pas beaucoup de ressources humaines. Le moment est donc délicat : nous devons concilier nos besoins et ceux de l'export. Cela passe par un dialogue avec DCI-NAVFCO et les industriels, et par des solutions nouvelles qui nous permettent d'anticiper ces besoins. Nous devons veiller à trouver le bon équilibre.

Le *Charles-de-Gaulle*, je le répète, est un outil de puissance important, reconnu par nos alliés les plus puissants et par les marines européennes, qui nous jugent crédibles et nous considèrent comme des leaders dans ce domaine. Actuellement, nous aidons les Britanniques à remonter en puissance en vue de la mise en service de leurs deux porte-avions. Cette capacité aéronavale est un véritable signe de puissance maritime.

Enfin, qu'en est-il des efforts en matière d'infrastructures ? Longtemps, on a dit à la marine que celles-ci seraient rénovées lorsque les nouveaux bateaux arriveraient, ce qui était intelligent, du reste. Les écologistes nous ont décerné un satisfecit en matière de déconstruction. Grâce à la DGA, nous sommes également exemplaires dans le domaine de l'écoconstruction. La marine nationale s'est ainsi engagée à supprimer tout rejet à la mer, mais ces rejets doivent bien s'effectuer quelque part. Les infrastructures que nous sommes en train de construire doivent donc prendre en compte cette donnée environnementale, ce qui renchérit un peu leur coût.

Les infrastructures - portes de bassin, grues, stations hydrauliques, alimentation électrique - datent du plan Marshall ; elles ont 65 ans. Il était intelligent, disais-je, de lier la rénovation des infrastructures à l'arrivée des bateaux modernes mais, aujourd'hui, nous ne pouvons plus reculer. Sans elles, nous ne pourrions ni garer ni entretenir nos bateaux. Mais, là encore, comparons ce qui est comparable : si l'on examine tous les grands programmes de la Défense, on s'apercevra qu'ils sont équitablement répartis. Quoi qu'il en soit, nous sommes repartis pour 65 nouvelles années, de sorte que nous devrions être moins « gourmands » à l'avenir.

M. Jean-François Lamour. Permettez-moi de préciser ma question, amiral : quelle est la part du budget de 1,1 milliard consacré aux infrastructures allouée à la construction de nouvelles infrastructures de la marine nationale pour l'année 2016 ?

Amiral Bernard Rogel. Elle est de l'ordre de 200 millions. N'oublions pas, d'ailleurs, les infrastructures de vie. C'est un sujet auquel je suis très sensible et sur lequel on a fait l'impasse pendant des années, pour des raisons budgétaires. Ces infrastructures ne sont pas en très bon état ; le ministre a décrété un plan d'urgence qui a permis de rénover certaines d'entre elles, mais il faut être vigilant sur ce point car c'est un élément très important pour

l'attractivité des métiers et la fidélisation du personnel. Je ne parle pas des équipages de bâtiment embarqués, mais des personnels du soutien, notamment.

Mme la présidente Patricia Adam. Pour avoir visité la base de défense de Brest, je peux en effet en témoigner de la nécessité de réaliser des travaux dans les infrastructures de vie. Je vous remercie, amiral.