

PLF 2024

Discours de Yannick CHENEVARD

Député

Rapporteur du budget de la Marine

25 octobre 2023

En 1411 l'amiral chinois Zeng He, est à la tête de 28 000 marins il navigue à bord d'un navire cinq fois plus gros que la caravelle de Christophe Collomb en 1492. En 1434 la chine interdit la navigation hauturière, brule tous ses vaisseaux, se replie sur elle-même. C'est la naissance de l'empire du milieu ! Cela va durer cinq cent ans.

C'est dans cette période que la civilisation occidentale s'ouvre vers la mer, construit de puissantes marines militaires et de commerce.

C'est pendant cette période qu'elle prospère, exporte culture, technologie, sciences, modèle de vie. Cela va durer cinq cent ans.

Cette période semble se terminer.

Comprendre le monde c'est régulièrement se souvenir de quelques fondamentaux parmi lesquels cette formule de Walter Raleigh au seizième siècle particulièrement explicite : « *qui tiens la mer tiens le commerce du monde ; qui tiens le commerce tiens la richesse ; qui tiens la richesse du monde tiens le monde lui-même* ».

En 2022, dans la liste des dix premiers ports du monde il n'y a désormais plus aucun port européen ou nord-américain. Tous sont situés en Asie-Pacifique, un seul est occidental, il est australien.

La bascule est impressionnante.

Plus de la moitié des brevets déposés dans le monde en est issue. En 2030 il est probable que cette zone représentera 40% de l'activité économique mondiale.

Une simple photographie des routes maritimes, canaux et détroits de cette zone nous éclaire immédiatement sur les enjeux stratégiques que nous avons à traiter.

Par ailleurs, l'histoire de ceux que nous appellerons « les sept majeurs » est jalonnée d'exemples significatifs illustrant leur importance, (cinq détroits et deux canaux d'intérêts stratégiques). « *Pour les détroits : le Bosphore, Bab-el-Mandeb, Gibraltar, Ormuz et Malacca. Pour les canaux : Panama et Suez¹* ».

Désormais d'autres détroits ou routes viennent, ou viendront compléter plus ou moins rapidement cette liste.

C'est le cas notamment de ceux de Taiwan, du canal du Mozambique, ou d'une route maritime qui prend de plus d'importance, passant au Sud Est de la Réunion en direction ou en provenance du détroit de Malacca.

Aujourd'hui, la mer permet le transport de 90% des marchandises qui s'échangent dans le monde.

¹- Revue Maritime 508 mars 2017 comité Toulon Provence Corse (qui ne cite pas Gibraltar et donc, parle de 6 majeurs)

Espace de liberté en général elle peut rapidement perdre ce statut par la force, entraînant ainsi dans les zones concernées de possibles conflits entre puissances navales pour assurer la liberté de passage des navires militaires ou de commerces.

« *Les événements qui se déroulent en mer peuvent avoir-et ont le plus souvent des conséquences stratégiques majeures²* », rappellent Thibault Lavernhe et François-Olivier Corman dans leur ouvrage « vaincre en mer au XXIème siècle ».

Dans cette bascule mondiale la France donc l'Europe avec elle, nation de l'Océan indien, nation du Pacifique, acteur incontournable, y a des responsabilités. Elle y compte un million et demi d'habitants, 150 000 expatriés, 7000 filiales d'entreprises et 8000 soldats.

L'hexagone est à 8000 km de Mayotte, 9300 de la Réunion, 15 000 de Tahiti, 16 000 de Wallis et Futuna et 17 000 de Nouméa.

Ce simple constat nous fait prendre conscience de **la tyrannie des distances**, nous remet en mémoire l'année 1982 et la guerre des Malouines, îles situées à 12 500 km de Londres, ainsi que certaines des raisons qui encouragèrent les argentins à envahir port Stanley :

- un désintérêt du Royaume unis pour ce territoire lointain,
- une réduction massive des capacités de la Royal Navy,
- l'annonce du non remplacement de la seule unité navale présente sur place le HMS *Endurance*.

Ce simple constat nous rappelle l'importance de forces pré-positionnées...

²-Vaincre en mer au XXIe siècle-Editions Equateurs- Thibault Lavernhe et François-Olivier Corman

Depuis 2018, en exécutant à l'Euro près la précédente LPM, nous nous sommes enfin remis dans le sens de la marche, élan poursuivit, amplifié avec celle que nous avons voté.

413 milliards d'euros, seront consacrés à notre défense d'ici à 2030.

Comme les autres armées, la Marine bénéficiera de cet effort budgétaire sans précédent.

Première année de son application, 2024 verra ses crédits augmenter

- De 20% en autorisations d'engagement, à 6,588 milliards d'euros,
- De 9% en crédits de paiement, à 6,324 milliards d'euros.

Un effort particulier en cohérence avec les priorités de la LPM, sera fait sur le MCO et les infrastructures.

La Marine est une arme du temps long. Les décisions d'aujourd'hui ont une portée qui va au-delà de la vie des hommes qui les ont prises. Elles engagent les générations futures devant qui nous sommes responsables.

-Le dernier des SNLE 3G, dont la construction va commencer à Cherbourg, sillonnera encore les mers en 2090.

-Sous la mer toujours, le deuxième sous-marin nucléaire d'attaque de classe Suffren, le Duguay-Trouin, a été livré en 2023 et le troisième, le Tourville, le sera en 2024.

-Une capacité souveraine de maîtrise des fonds marins, dotée de robots téléopérés et de drones est en cours de développement, qui permettra à notre pays de connaître, surveiller et agir jusqu'à une profondeur de 6 000 mètres.

-Sur mer, la flotte de surface sera elle aussi largement renouvelée avec :

- La poursuite de la livraison des patrouilleurs d'outre-mer (POM),

- des bâtiments ravitailleurs de forces (BRF),

- La commandes des patrouilleurs hauturiers,

- des frégates de défense et d'intervention (FDI), des nouveaux bâtiments de guerre des mines

- du porte-avions de nouvelle génération qui sera encore opérationnel en 2078.

- enfin, l'aéronavale ne sera pas en reste avec l'entrée en service de nouveaux avions de surveillance maritime Albatros mais également, d'ici à 2030, de huit systèmes de drones aériens de la Marine (SDAM).

Ces nouveaux équipements constituent une montée en gamme par rapport à ceux qu'ils remplacent, permettant à la Marine de se déployer plus longtemps, plus loin, tout en faisant face à des menaces de plus haute intensité.

La nouvelle LPM a, par ailleurs, ouvert des perspectives pour le successeur des BATRAL - cher Jean-Louis Thiériot, et d'un deuxième Porte-avions de nouvelle génération, qui donnerait à la France la permanence à la mer d'un groupe aéronaval.

À ce propos, je voudrais signaler qu'il y a quelques jours à la suite de la lâche attaque du Hamas sur des populations civiles israélienne, le « Gérald Ford » porte-avions américain en escale à Marseille a immédiatement pris la mer avec son groupe, rejoint par l'Eisenhower.

Dans cette période d'extrême tensions, avec un risque d'embrasement dans toute la région du Proche-Orient, le « Charles de Gaulle » était au bassin pour un arrêt technique de plusieurs mois...

Mes chers collègues, il n'existe pas de grande Marine sans marins.

Cette LPM et sa première année d'exécution, répondent au défi des ressources humaines, notamment par la revalorisation de la grille indiciaire, mais également par le lancement du Plan famille 2.

Pour la Marine, maintenir l'attractivité de ses personnels est une nécessité absolue.

Il faut attirer, former, fidéliser les talents, ils sont nombreux.

Je l'ai vu il y a peu à Mayotte où, pour accomplir leurs missions, ils font preuve d'une remarquable capacité d'inventivité, de résistance dans un environnement complexe au service de la Nation.

Vous l'aurez compris, nombreux sont les puissants signaux à l'attention de nos compétiteurs.

Oui la France compte dans la marche du monde.

Nous n'avons pas l'intention d'être de simples spectateurs même si cette situation apparaît confortable, attirante pour certains qui produisant peu ou pas d'efforts, attendent tout des efforts des autres.

Ce n'est pas le choix de la France.

Il faut de la persévérance, de la constance et **selon Maurice Druon,**

« Cette disposition de l'âme sans laquelle toutes les autres vertus seraient inopérantes :

du courage ! ».

Je vous remercie.