

INTERVIEW DU CONTRE-AMIRAL DAVID DESFOUGÈRES

« NOUS AVONS DE BONNS BATEAUX, IL FAUT AJOUTER DES ÉQUIPEMENTS POUR QU’ILS RESTENT UP TO DATE »

LE CONTRE-AMIRAL DAVID DESFOUGÈRES, PILOTE DE CHASSE EMBARQUÉE ET SOUS-CHEF PLANS PROGRAMMES DE LA MARINE, TIRE LES LEÇONS DES RETOURS D'EXPÉRIENCE DES OPÉRATIONS EN MER ROUGE. IL ANNONCE AUSSI LE CHOIX DU SUCCESSEUR DE L'ATL2, ET DES CAPACITÉS AÉRONAVALS POUR LE DRONE DE COMBAT INCLUS DANS LE RAFALE F5.

• Comment avez-vous pris en compte le cycle d'adaptation réactive déclenchée par l'engagement de vos frégates en mer Rouge, et avec quelles solutions ?

Nous sommes dans une logique d'adaptation réactive permanente. Le mer Rouge est le premier théâtre où on fait simultanément le grand écart entre haut du spectre, les missiles balistiques, et le bas du spectre. Dans la foulée, nous avons vérifié que nos entraînements et doctrines étaient bien adaptés à ces deux menaces simultanées, quel type d'armement on voulait utiliser face à cette typologie élargie. On a confronté nos capacités de détection, de classification, de poursuite et d'engagement à cette panoplie de menaces.

On avait ce qu'il fallait avec les radars sur frégates multimissions à capacités de défense aérienne renforcées (FREMM-DA) et de défense aérienne (FDA). Par contre, sur la partie optronique, on a identifié assez vite que sur la menace drones en basse altitude, nos moyens de détection et de classification allaient restreindre nos capacités d'actions. C'est là qu'on a décidé, autour du 15 décembre, en équipant avec une boule Paseo une frégate qui partait pour ce théâtre. En lien avec le service de soutien de la flotte (SSF) et la DGA,

on a mis en trois semaines pour trouver la boule disponible, le mécanisme de financement et réaliser l'intégration.

En parallèle, les travaux de réflexion sur la doctrine ont continué, pour exploiter les opportunités offertes par les nouveaux moyens de détection et de classification afin de combiner au mieux face à la menace drone l'artillerie et la fonction missiles. La combinaison des deux s'est conclue par un entraînement avant de partir en mission, avec 48 heures dans le zonex de Toulon, pour s'assurer de la destruction d'un drone type de ceux de la mer Rouge. On a trouvé des combinaisons intéressantes, des distances de décision, des séquences pour combiner les rideaux défensifs.

En parallèle, d'autres évolutions sont intervenues avec le système Skyjacker durant un exercice Wildfire qui se déroulait pendant que la FREMM-DA était déployée en mer Rouge. Le tour suivant, le navire qui lui a succédé avait à la fois le Paseo et Skyjacker. Durant le dernier Wildfire de septembre 2024, on a expérimenté un autre équipement, un brouilleur qui travaille sur plusieurs fréquences, qu'on a décidé d'installer sur le prochain bateau qui part en mer Rouge. Face à cette évolution de la menace, on a besoin d'évoluer rapidement. Nous avons de



Le contre-amiral David Desfougères est pilote de chasse embarquée. Il a aussi commandé la frégate Aconit.

bons bateaux, il faut ajouter des équipements pour qu'ils restent up to date.

• Comment transférez-vous vos équipements d'une frégate à sa relève, vu le nombre d'équipements réduit dont vous disposez sur Skyjacker et ce nouveau brouilleur ?

Pour l'instant, on peut faire du bord à bord à Suez, du dépose minute en escale à Chypre, on peut envisager plein de choses. Au départ, on est en

général sur des procédures de convention de prêt en attendant une commande, comme on l'a fait sur Skyjacker. Un des trois Skyjacker commandés par la DGA cet été va arriver dans la Marine nationale. Par la suite, on verra si on peut se prêter les équipements entre armées.

Pendant les exercices, ces brouilleurs ont donné entière satisfaction. Si on les a mis aussi rapidement sur nos bateaux déployés, c'est qu'on a confiance. On privilégie les

FDA et FREMM-DA, étant donné que leurs capacités de détection et d'engagement face aux menaces aériennes du haut du spectre sont supérieures aux six premières FREMM.

On a aussi expérimenté la menace très haut du spectre en détruisant des missiles balistiques, ce qui n'avait jamais été fait. Je ne suis pas certain que beaucoup de marines puissent se targuer d'en avoir engagé.

• **Vous avez aussi engagé la commande de deux conduites de tir radar STIR, avant de le généraliser sur les six navires...** Seules les FREMM-DA sont équipées de la conduite de tir STIR en lieu et place du NAJIR, qui offre des performances supérieures en détection et guidage, que ce soit par son hardware et son software, mais aussi une capacité tous-temps qui n'existe pas sur le NAJIR. Très tôt, l'intégration de la STIR a fait partie des réflexions pour renforcer les capacités de réaction face à la menace, donc a on décidé d'équiper les FREMM, pour l'instant, deux FREMM, la Bretagne, et un navire qui reste à choisir, brestois ou toulonnais.

Il faut trouver l'équilibre dans le plan de maintenance entre un arrêt technique, la livraison des STIR, la planification financière et d'autres travaux sur les FREMM pour choisir la bonne séquence des bateaux à modifier. On a aussi travaillé sur des patches sur les systèmes de direction de combat et avec Thales et Naval Group pour des évolutions des performances de la chaîne de détection. Pas plus tard que le 22 octobre, on planifiait une sortie à la mer pour tester un patch dans les 15 jours.

• **Cela passe-t-il par le renforcement des défenses surface air des navires de premier rang : avec du Simbad-RC, des Mistral 3 installés sur**

des lanceurs NGDS de Safran, des VL-Mica ?

Bien évidemment. Les événements en mer Rouge ont permis de remettre sur le devant de la scène la structuration de la défense surface-air qui a été fondée sur du multicouches. Avec l'arrivée de l'Aster, on a fait le choix à une seule couche missile (contre deux auparavant, NDLR) et de deux d'artillerie (76 et 20 mm). Avec ces événements, s'est reposée la question, au point qu'on a testé durant Wildfire un missile d'un industriel, guidé par illumination laser, pour compléter le spectre des technologies et stratégies d'engagement.

On réfléchit à une couche de très courte portée. Le Mistral 3 fait partie, des options possibles, comme le Simbad-RC. Nous avons aussi des réflexions autour du futur lanceur multiple polyvalent de Naval Group, qui nous paraît être un bon produit pour tirer demain de la roquette, des Mistral 3, des leurres et potentiellement d'autres munitions. Dans l'immédiat, on a toujours la possibilité d'embarquer des Mistral sur trépied, comme on le fait sur porte-hélicoptère et porte-avions.

Le VL Mica apparaît comme le meilleur optimum quand il

est unique sur son navire. Dès qu'une capacité Aster est présente, le ratio coût-efficacité milite pour le Mistral 3 en complément de l'Aster. Donc le VL Mica sera plus adapté sur une corvette hauturière, d'autant plus qu'à l'horizon de leur entrée en service, il aura vraisemblablement une capacité antinavire. Pour les patrouilleurs hauturiers, il n'est pas prévu des les envoyer sur des théâtres comme la mer Rouge. Et si le contexte se durcissait au point d'envisager de les équiper de VL Mica, il faudrait voir comment on intègre un moyen surface-air sur le système de direction de combat.

• **Quelles améliorations sont possibles à la marge sur les frégates légères furtives que vous n'avez pas modifiées ?** Les marges vont rester faibles, car il aurait fallu rénover les floteurs, les automates de propulsion... On a aussi fait des paris vis-à-vis de la prolongation de certains équipements sur les trois frégates rénovées à mi-vie. S'ils ne sont pas gagnants, on viendrait cannibaliser les deux non rénovées. Ces deux frégates vont venir aider notre trame patrouilleur en grande difficulté, avec cinq patrouilleurs de haute

mer sur un besoin de dix. Dès qu'une frégate de défense et d'intervention (FDI) sera livrée, la FLF non rénovée la plus proche de son retrait du service actif (RSA) passera patrouilleur.

Ces FLF se prêteront aussi à des missions moins visibles, c'est un très bon bateau pour ce genre d'action, aussi pour aller expérimenter des nouveaux systèmes de direction de combat, ou des capacités laser pour tester des concepts d'emplois dans le cadre de la lutte antidrone côtière ou élargie, ou la protection face à des missiles, tester des micro-ondes de forte puissance. A l'instar des BSAM (bâtiment de soutien et d'assistance métropolitain) et PHA qui sont de véritables couteaux suisses, les deux FLF non rénovées vont être employées jusqu'à leur RSA dans cette optique d'optimisation maximale.

• **A partir de quand une évolution du missile antinavire SM39, à laquelle travaille MBDA, intéressera vos sous-marins ?** La réflexion intéresse nos sous-marins depuis pas mal de temps. On a écrit sur le sujet, aujourd'hui en débat. Plusieurs options sont à l'étude pour l'évolution de la capacité SM39 et aujourd'hui nous



MAÏHE BODINAK

Le groupe aéronaval français doit appareiller en fin d'année, vraisemblablement pour quatre à cinq mois en Indopacifique.

ne fermons aucune porte. On est dans les temps pour étudier les options vis-à-vis de la fin de vie de nos SM39, dont certains ont été prolongés. Le besoin militaire a évolué : il faut répondre à celui de la prochaine décennie mais surtout des suivantes, en considérant les capacités de détection des sous-marins, mais aussi de celles de nos adversaires. Tout en considérant l'apport déjà amené par la torpille F21 qui peut fonctionner en bi-mode, avec un filoguidage, ou son intelligence embarquée.

• **Le Rafale F5 comportera un drone de combat, pourra-t-il apponter et être catapulté du Charles-de-Gaulle ?**

Il pourra travailler depuis un Rafale Marine. Ce n'est pas un sujet puisque l'Armée de l'Air et de l'Espace devra pouvoir l'opérer aussi bien depuis un monoplace qu'un biplace. Il faudra adapter l'interface homme machine du Rafale. On a demandé que les études initiales permettent l'appontabilité, et une fois qu'on l'aura décidé, pour pouvoir apponter effectivement. Il n'est pas certain qu'il embarque sur le Charles-de-Gaulle car cela serait d'une

durée trop faible pour que ce soit rentable.

Mais le Charles-de-Gaulle pourrait être utilisé pour dé-risquer la capacité complète à apponter, bien évidemment et les essais actuels pour l'aide à l'appontage sur Rafale F4.2 vont dans ce sens-là. Il faudra qu'il soit capable de rouler, de communiquer avec le navire. Par contre, le PANG sera un porte-avions qui verra une cohabitation de capacités habitées et non habitées. Le ratio évoluera en fonction des missions. On aura probablement besoin d'un drone ravitailleur avant d'aller vers un UCAV, tout est à construire dans ce domaine. L'UCAV français ne sera pas un ravitailleur à ce stade, mais peut-être pourra-t-on en faire un « Stingray » à bas coût. Est-ce qu'on ira acheter sur étagère ? Pour être performant demain, on aura besoin de cette combinatoire entre capacités habitées et non habitées, sans doute à géométrie variable.

• **Quelles capacités détenez-vous sur le Rafale Marine F4.1 qui part avec le groupe aéronaval en déploiement dans quelques semaines, et que**

testez-vous actuellement sur F4.2 ?

Aujourd'hui, nous avons deux flottilles F4.1 à 100 %, la 12F et 17F. Un F4.2, un appareil Block 2, expérimente avions la brique d'aide à l'appontage, le volet spécifique majeur au profit de la Marine de ce futur standard.

F4.1 apporte des évolutions sur le radar AESA et le pod Talios, des VTL (visualisation tête latérale) numériques, l'intégration de l'AASM 1000 et les premiers éléments de l'OSF HD. Si le viseur de casque est techniquement disponible sur F4.1, aujourd'hui, il lui faut la définition matérielle du block 2, qui n'est pas encore exploitée dans la Marine.

• **Avec 41 appareils, il vous est difficile de remplir le contrat opérationnel à 24 avions sur le Charles-de-Gaulle. Avec le retrait annoncé des plus vieux appareils, comment le pourrez-vous ? Et quelles possibilités d'achat complémentaires avez-vous ?**

Dans la LPM actuelle, le sujet a été tranché au profit de livraisons pour l'Armée de l'Air et de l'Espace, qui en a plus besoin que la Marine. Le

sujet sera remis sur la table lors des travaux sur la prochaine LPM. Quand on a besoin de monter à 24 appareils, on l'a fait et on le refera, on a trois outils pour compléter les flottilles opérationnelles : utiliser l'avion du CEPA, ce qu'on a déjà fait sur 3-4 mois. On peut aussi utiliser les avions Marine à disposition de l'escadron de transformation Rafale (ETR) de l'Armée de l'Air et de l'Espace pour la formation des pilotes marin en formation dans l'unité, là aussi sur des périodes de 3 à 4 mois, en compensant ensuite avec plus d'avions pour combler le différentiel d'heures de vol non réalisées pendant que les avions étaient à bord du porte-avions. On peut aussi ralentir l'organique à la flottille de régénération et de formation. On joue sur ces trois leviers autant que de besoin, on le refera demain.

L'arrivée de nouveaux avions n'interviendra pas à court terme. En revanche, dans l'hypothèse où Dassault Aviation vendait des avions marins à l'export la relance de la chaîne de production pourrait offrir des opportunités et des facilités pour insérer des commandes de Rafale Marine au juste besoin. Les travaux sur la maîtrise du vieillissement du Rafale permettent d'envisager une montée au bon format dans une perspective plus lointaine, sachant que l'évolution des indices de fatigues permettront de garantir plus d'heures de vol.

• **Comment allez-vous procéder à la relève des ATL2, sous dix ans ? La Marine a-t-elle une préférence entre les deux solutions ?**

Non, pas de préférence, la Marine, sur la base de comparaisons des performances opérationnelles, a rendu ses conclusions. La décision doit être endossée par les hautes autorités, dans la foulée, on pourra partir sur une étude de



Le Rafale Marine teste une aide à l'appontage qui permettra de raccourcir la formation des pilotes, et d'améliorer la sécurité des vols.

levée de risque. Les éléments financiers et la BITD sont aussi à prendre en compte. Les deux industriels ont effectué un travail remarquable.

• Quels sont les premiers résultats sur Albatros ?

Comment s'explique le décalage et comment le gérez-vous dans les flottilles ?

Le premier Albatros, que nous avons pu voir, n'a pas encore volé, j'espère en novembre ou décembre. Le retard, une année environ, s'explique par plusieurs événements, c'est la vie des programmes. La remarquable gestion patrimoniale des Falcon 200 du Pacifique va permettre de les prolonger de 2025 à 2027. On va pouvoir absorber le décalage d'un an des Albatros et le triple biseau avec les Falcon 50 qui remplacent les Gardian afin de pouvoir laisser la 24F s'approprier les Albatros, mais aussi de prévoir les infrastructures dans le Pacifique.

• Où en êtes-vous du remplacement des F10 Mer ?

On y travaille mais la phase de compétition contractuelle est

en cours donc je n'en dirai pas plus.

• La décision sur le système de drone aéromaritime (SDAM) a été plusieurs fois décalée, privilégiez-vous le VSR700 ou l'achat de plus de S100 ?

Les deux derniers CEMM se sont exprimés en disant que nous avions besoin d'une capacité au plus vite pour équiper nos fré-gates de drones. On est toujours dans cette optique, la LPM prévoit trois systèmes VSR700 et cinq systèmes S-100. On réétudie régulièrement le sujet. A ce stade, aucune évolution n'a été actée. Ce qui nous importe, c'est une solution au plus tôt. Or, le VSR700, n'arrivera pas au mieux avant 2027. Quand on voit la plus-value des S100 sur PHA avec des succès lors d'opérations contre des narcotrafi-quants, et de nouveaux modes d'action, il est évident que la Marine souhaite commander au plus tôt du S100.

• Quels retours d'expérience retirez-vous du dronathlon ?

Ce premier dronathlon est un véritable succès car il a suscité un véritable engouement

et une forte mobilisation des industriels et nous a permis de nourrir mutuellement nos réflexions capacitaires sur la base de scénarios qui répondent à des besoins opérationnels. En imposant que toutes les données multisenseurs soient rapatriées vers un C2 unique, les systèmes de drones ont pu être évalués avec pertinence et équité selon quatre axes (porteur/charge utile/connectivité/Command & Control) ; le tout dans une logique de complémentarité inter-milieux. Les enseignements sont nombreux et permettent d'envisager la poursuite d'évaluations et expérimentations avec certains acteurs, conforte la pertinence de tester ensemble et confirme la rapidité des évolutions technologiques y compris dans les domaines des drones de surface et sous-marin.

• Dans quel état est aujourd'hui votre flotte intérimaire (FI) de Dauphin dont la mise au point a pris beaucoup de retard ?

La Marine met actuellement en œuvre huit Dauphin FI (trois à Lanvéoc, deux à Hyères, un en Martinique, un à Nouméa et un à Tahiti) dans deux

configurations différentes : six au standard 99 et deux au standard 99+. Le premier Dauphin FI au standard contractuel, dit standard 100, devrait débiter ses opérations de vérifications dans les jours à venir, réalisées par la DGA. La livraison au CEPA interviendra d'ici à la fin de l'année. Une fois cette étape passée, les prochains Dauphin FI seront livrés à ce standard afin d'atteindre le format à douze appareils et une noria de transformation sera réalisée pour les appareils restants et actuellement au standard 99.

Le format à douze appareils au standard 100 est attendu pour 2026. Pour les appareils actuellement en service au sein de la Marine, la disponibilité est bonne mais leur standard ne permet pas de réaliser tout le spectre des missions. La Marine attend donc avec impatience la complétude de la flotte Dauphin FI à 12 appareils et la montée vers le standard 100 au plus vite de ces douze aéronefs, d'autant que le contrat de location, d'une durée de dix ans, a débuté en 2020 et doit se terminer en 2030.

■ **Propos recueillis par Jean-Marc Tanguy**