

C8

SECTION I/A

Juin 1994

COLLEGE INTERARMEES DE DEFENSE

ETUDE PARTICULIERE A OPTION

P R E S E N C E

M A R I T I M E

Etude menée par le comité EPO/C8 : Capitaine de Frégate MARIANI (président)
Colonel MAIGNE
Chef d'Escadron BOUGE
Capitaine de Corvette LUTHER
Sous la direction du Capitaine de Vaisseau DESJEUX (SC/AERO)

PLAN

1- INTRODUCTION

2- BESOINS D'UNE PRESENCE MARITIME DE LA FRANCE

2.1-Aspects stratégiques

2.2-Aspects politiques

3-MOYENS PARTICIPANT A LA PRESENCE MARITIME

3.1-Moyens de présence

3.2-Moyens d'information

4-ADEQUATION BESOINS / MOYENS

5-CONCLUSION

ANNEXES

1-Bâtiments de surface

2-Avions

3-Satellite

1- INTRODUCTION

"Les absents ont toujours tort". Sans faire de ce dicton une règle absolue de comportement, force est de constater que l'Histoire montre amplement son bien fondé. Pour n'en citer qu'un exemple, la présence de quelques forces militaires britanniques aurait certainement évité que les Argentins ne se lancent dans l'aventure des Malouines.

La France a un véritable passé historique de présence. Elle en a hérité un présent certes plus modeste mais encore très important. Elle est liée à son ancien empire colonial et possède de par le monde des territoires et départements d'outre-mer. Avec ses onze millions de kilomètres carrés, elle est la troisième puissance maritime au monde en terme de zone économique exclusive.

Ne serait-ce que pour ces raisons, la France ne peut pas se permettre d'être absente. Mais plus encore, dans le contexte géostratégique actuel où elle n'a plus d'ennemi désigné et où elle voudrait jouer le rôle d'un pays fédérateur de paix, elle est presque obligée d'user des possibilités de présence qu'elle possède. En effet, à notre époque où l'émergence d'un conflit peut se faire n'importe où et n'importe quand, la présence s'identifie à la fois à l'ultime stade de prévention par une sorte de dissuasion conventionnelle et au premier stade de l'action par " le verre d'eau qu'elle peut verser immédiatement sur l'incendie naissant ".

Cependant le besoin de présence de la France ne peut pas être le même partout dans le monde. La France n'a plus ni la vocation ni les moyens d'être une super-puissance mondiale. Pourtant elle conserve des zones d'intérêts où elle ne pourra admettre sans réagir qu'un incendie éclate et où les besoins stratégiques de sa présence seront donc importants et permanents. Dans d'autres zones, c'est l'objectif politique qui décidera d'une présence permanente ou occasionnelle.

Mais dans tous les cas, pour que les intérêts français soient respectés, il faudra que les moyens chargés d'affirmer la présence française soient clairement et sans ambiguïté reconnus comme étant français. Cela nécessite également qu'il y ait une réelle adéquation entre ces moyens et les besoins de présence et par conséquent qu'il existe une véritable volonté politique d'utiliser ces moyens de présence comme un outil .

Cette présence n'est pas, bien entendu, dévolue à une Armée en particulier. Elle peut même, sous réserve d'une certaine visibilité, être assurée par des moyens civils et les ambassades où flotte le drapeau français en sont un parfait exemple.

Cependant, cette étude se limitera au volet maritime de la présence. Mais avant de développer les besoins et les moyens de cette présence ainsi que leur nécessaire adéquation, il paraît utile de préciser la notion de présence dans le domaine de la diplomatie navale.

De nos jours, la plupart des nations stables qui oeuvrent pour la sécurité et le maintien de la paix dans le monde se sont dotées de grandes Marines. En revanche, les nations capables d'engendrer des conflits fondent leur puissance essentiellement sur le grand nombre de leurs soldats, sur l'aviation et les missiles, ainsi que sur des sous-marins classiques; elles s'appuient dans certains cas sur le terrorisme.

Les gouvernements, voulant tempérer les risques de conflit sur mer, seront certainement moins disposés à pratiquer la diplomatie navale et il est probable que les grandes marines se consacrent pour un temps à la défense de leurs zones d'intérêt immédiat ou à celle d'eaux régionales, soit dans un cadre purement national, soit sous l'égide d'organisations internationales.

Pourtant, la présence d'une force navale limitée peut permettre dans un premier temps de ne pas employer la force et ainsi éviter l'escalade de la violence.

La disparition de la guerre navale proprement dite ne doit pas entraîner celle de la diplomatie navale, cet expédient éprouvé auquel les puissances maritimes ont eu souvent recours dans le passé. Son principal atout est de servir avec souplesse la volonté politique, sans provoquer de critiques de la part de l'opinion publique ou internationale. Elle peut s'exercer par ailleurs sous des formes diverses, qu'elles soient préventives ou réactives.

Dans le cadre de la diplomatie navale, la présence maritime s'inscrit largement dans le rééquilibrage stratégique annoncé par l'Amiral LANXADE, chef d'état-major des Armées :

"Nous aurons dans le futur à agir pour préserver notre sécurité très au-delà de nos frontières. Hier fondée pour l'essentiel sur la dissuasion, notre stratégie devra très probablement trouver, dans l'avenir, un meilleur équilibre entre prévention, dissuasion et action".

Une véritable diplomatie navale de la présence ne peut se contenter d'être la conséquence de l'habitude. Cette étude espère contribuer à la définition d'une stratégie de la présence maritime afin de mieux contrôler les zones où la France possède des intérêts.

2 - BESOINS DE PRESENCE MARITIME DE LA FRANCE

La manifestation de la puissance navale se traduit essentiellement en temps de paix par la présence maritime, outil privilégié pour protéger les intérêts majeurs de la France dans le monde et pour affirmer la volonté politique du gouvernement.

Les besoins de présence peuvent être étudiés d'une part sous l'aspect **stratégique** et d'autre part sous l'aspect **politique** :

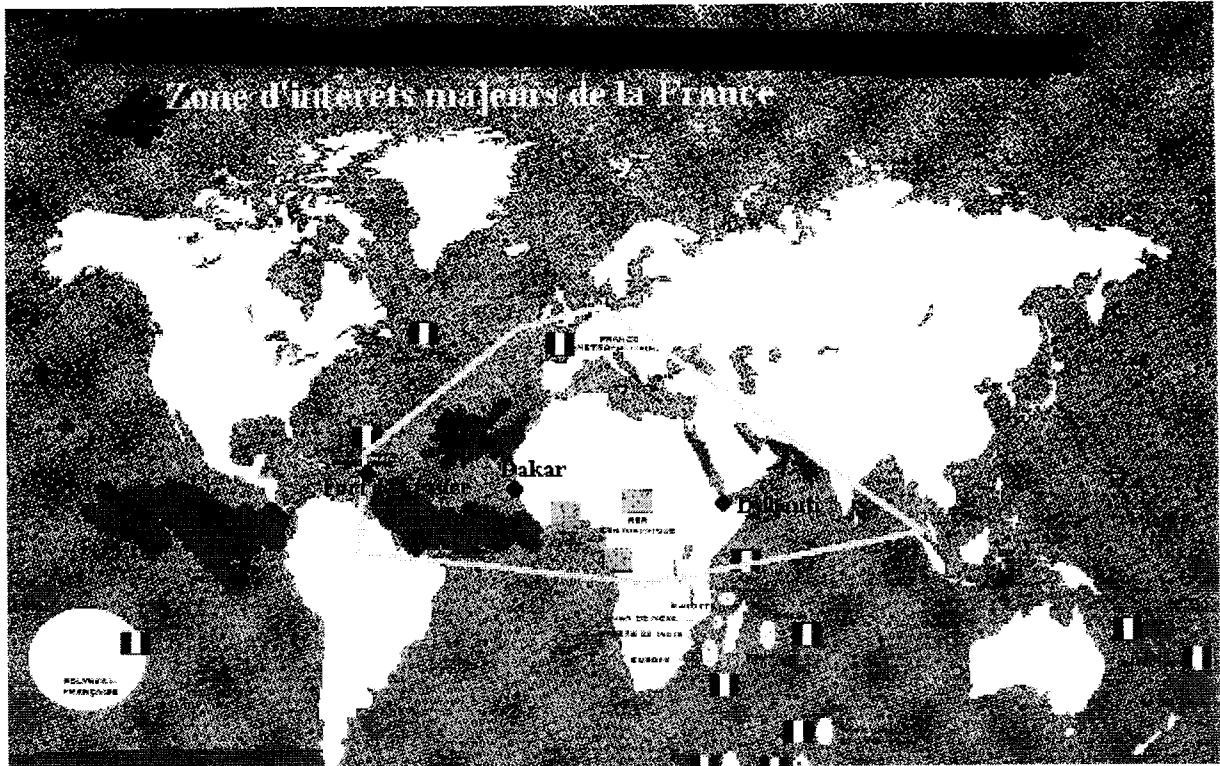
-Bien qu'elle soit concernée par l'ensemble des crises qui émergent en tous points de la planète, la France s'implique directement dans ce que l'on pourrait nommer son espace stratégique vital ; cette zone s'étend entre trois pôles constitués par l'Europe, les Antilles françaises et le détroit de Malacca. L'équilibre de ce théâtre est nécessaire pour préserver les intérêts majeurs de la France.

-La présence maritime peut également montrer la volonté politique d'exercer la souveraineté de l'Etat sur les territoires et départements outre-mer répartis sur les océans Pacifique, Atlantique et Indien. Une présence occasionnelle peut aussi participer à la gestion de crises ou au rayonnement de la France.

2.1 ASPECT STRATEGIQUE DE LA PRESENCE MARITIME

Le théâtre "stratégique" où la France possède des intérêts majeurs peut être représenté par le schéma ci-dessous.

Le tableau qui lui est associé présente les zones où la présence maritime peut s'exercer ainsi que les principales bases navales de soutien.



zone d'intérêt majeur	base d'appui	priorité
Centre spatial guyanais	Fort de France	1
Océan indien	Djibouti	2
Afrique subsaharienne	Dakar	3
Pacifique	Tahiti	voir <i>nota</i>
Atlantique Est	Brest	vital
Méditerranée	Toulon	vital

Nota : le centre d'essais nucléaires du Pacifique ne présente pas aujourd'hui d'intérêt stratégique car les essais nucléaires sont suspendus jusqu'à nouvel ordre.

2.1.1 LE CENTRE SPATIAL GUYANAIS(CSG)

L'ouverture du CSG vers l'espace maritime constitue un atout important au moment du lancement des satellites.Elle impose néanmoins une présence maritime dissuasive et une surveillance accrue avant chaque opération.

Au moment où les satellites d'observation et de communication deviennent des organes essentiels pour ne pas perdre la "guerre de l'information", la crédibilité et la sécurité du CSG reposent en partie sur l'ensemble des moyens mis en place par la France.

Sans porter atteinte à la souveraineté de la France, l'aide financière du consortium européen Arianespace pourrait permettre aux nations européennes concernées de participer à la maîtrise de l'environnement du site.

2.1.2 L'OCEAN INDIEN

-Quelques éléments de géostratégie en Océan Indien

-les voies maritimes de communication :

les voies maritimes n'ont plus la même importance pour le transport des produits pétroliers car moins de la moitié du tonnage de pétrole qui circulait en 1967 circule maintenant. En revanche, la route péri-asiatique entre Suez et Malacca est devenue la voie maritime de transport de marchandises générales la plus importante du monde (150 millions de tonnes par an).

-La Mer Rouge

.longue de 2000 km, elle est peu accueillante pour les navigateurs.Son étroitesse rend le trafic marchand vulnérable face à une guérilla menée par vedettes rapides.

.Le golfe de Tadjoura englobe les rades de Djibouti et d'Obock ; très protégé naturellement, son immense plan d'eau peut abriter environ 200 navires au mouillage et constitue un intérêt stratégique notable.

.L'importance de la mer rouge est appelée à croître car les pays riverains du golfe persique cherchent à s'affranchir de leur dépendance à l'égard du détroit d'Ormuz . Ils utilisent de plus en plus des oléoducs qui débouchent sur cette mer et seuls 60 pour cent des exportations de pétrole transitent par Ormuz.

.D'un point de vue opérationnel, la Mer Rouge peut se rattacher aussi bien au théâtre méditerranéen qu'à l'Océan indien. L'avènement des missiles de croisière à longue portée en fait un plan d'eau stratégique majeur.

-L'Afrique australe

Le déclin de la route du Cap et la diversification des approvisionnements pétroliers ont conduit les grandes puissances à se désengager. La France a réorienté son dispositif autour de Djibouti.

-L'Antarctique

D'un intérêt stratégique faible en raison de son éloignement et des conditions météorologiques qui y règnent, ce continent est dénucléarisé et démilitarisé .

-Les présences militaires en Océan indien

Depuis le conflit contre l'Irak, les Etats-unis constituent la puissance majeure de l' Océan indien ; ils y disposent d'une présence navale permanente dont la base de soutien est Diego-Garcia.

Depuis l'effacement de L'URSS dans les années 1980, la France est la deuxième puissance militaire présente .

Il ne faut cependant pas négliger l'Inde dont la marine est parvenue au sixième rang mondial en l'espace de 10 ans. Le périmètre de sécurité océanique de l'Inde s'étend jusqu'à Bab el mandeb et les Seychelles.

- Besoins stratégiques d'une présence maritime en océan indien

Les intérêts de la France imposent de participer à l'équilibre de la corne de l'Afrique et du Proche-orient, ainsi qu'à la défense de la liberté de navigation, en particulier dans les détroits de Bab el mandeb et d'Ormuz, en mer rouge et sur l'axe Bab el mandeb /Malacca.

La base navale de Djibouti est un relais idéalement situé à mi-chemin entre Toulon et Ormuz, les bâtiments qui y sont stationnés peuvent contrôler rapidement la Mer rouge et les routes maritimes, notamment face à une menace sous-marine ou de mines.

2.1.3 L'AFRIQUE SUBSAHARIENNE

-Quelques éléments de géostratégie

Historique

La conférence de Berlin de 1885 institua une procédure pour répartir les territoires africains entre les pays colonisateurs à partir de leur présence militaire ; elle eut pour conséquence de placer l'Afrique dans l'orbite stratégique de l'Europe .

Après la décolonisation des années 1960, les deux super-puissances aidèrent les nouveaux pays indépendants sans miser réellement sur l'Afrique qui restait qualifiée de zone périphérique faite d'enjeux secondaires. Depuis 1989, les intérêts stratégiques de l'Afrique doivent faire l'objet d'une nouvelle analyse prenant en compte les réalités internationales et africaines.

Quels que soient les changements intervenus, la France a toujours entretenu un outil de règlement de crise qui s'articule autour de forces prépositionnées, d'accords d'assistance militaire technique et d'accords de défense.

L'espace maritime

.Par la mer, les distances BREST/DAKAR et DAKAR/ LIBREVILLE sont voisines. De futurs besoins d'interventions peuvent conduire à utiliser DAKAR comme base de soutien et LIBREVILLE comme base de déploiement.

.Le port de DAKAR constitue un relais idéalement placé sur la route de l'Atlantique Sud et notamment de l'Amérique du Sud.

.Les intérêts pétroliers français dans le golfe de Guinée (Cameroun, Gabon, Congo, Angola...) couvrent essentiellement l'espace maritime. Certaines plates-formes sont par ailleurs situées dans les eaux internationales, ce qui procure une grande liberté d'action aux navires et aéronefs qui peuvent être chargés de leur surveillance.

-Besoins de présence maritime au large de l'Afrique de l'Ouest

En tant que diplomatie navale, la présence maritime est nécessaire pour que la France conserve en Afrique une position internationale de premier plan en termes de rayonnement et d'influence.

Le respect de nos accords de défense conduit à prépositionner des unités de la marine autour de la base principale de Dakar. Ces éléments doivent également contribuer à maintenir le libre accès aux ressources énergétiques que la France exploite dans le golfe de Guinée.

2.2 ASPECT POLITIQUE DE LA PRESENCE MARITIME

La présence maritime permet d'offrir la liberté d'action nécessaire à la réalisation d'un projet politique. Elle contribue notamment à l'exercice de la souveraineté de l'Etat en mer, à la gestion des crises et au rayonnement économique ou culturel de la France.

2.2.1 EXERCICE DE LA SOUVERAINETE DE L'ETAT

Garantir le respect des droits et des intérêts de la France dans les espaces maritimes relevant de sa souveraineté ou de sa juridiction est dans la nature même des missions de la Marine. Cela se réalise évidemment à travers les activités opérationnelles de nos bâtiments mais également à travers celles de service public.

Les premiers textes mettant en évidence une certaine forme de présence maritime dans les mains d'une autorité maritime sont les deux ordonnances de Charles V en date du 7 décembre 1373 et du 30 août 1377 définissant les fonctions de Jean de Vienne, Amiral de France.

Après de nombreuses vicissitudes au cours de la période féodale, l'idée de présence maritime sera de nouveau concentrée entre les mains du Grand maître et Surintendant général de la navigation et du commerce à l'époque de Richelieu, puis dans celles du Secrétaire d'Etat chargé du département de la Marine du temps de Colbert, enfin dans celles du ministre de la Marine sous les différentes républiques. Cette situation se modifie cependant partiellement lorsque s'opère la séparation de la Marine militaire et de la Marine de commerce, mais l'implication de la Marine dans les affaires de la mer demeure avec l'institution du Préfet maritime.

C'est en s'appuyant sur cette institution que l'organisation contemporaine de l'action de l'Etat en mer s'est constituée, tirant ainsi les conséquences de près de cinq siècles d'histoire et d'expérience.

En moins d'un quart de siècle, la France a vécu:

- les pollutions provoquées par les déversements d'hydrocarbures à la suite d'accidents majeurs de la navigation;
- l'extension des zones maritimes placées sous la souveraineté de la France:
 - + 1971: extension de la mer territoriale de 3 à 12 M (milles nautiques),
 - + 1976/77: création de zones économiques, 188 M au-delà des eaux territoriales,

Plus de 11.000.000. Km² d'espaces maritimes sont désormais sous souveraineté ou juridiction française (troisième rang mondial).

L'explosion des activités maritimes sous toutes leurs formes : commerciales, scientifiques et militaires étrangères, nécessitent une action adaptée de la Marine nationale afin de démontrer une présence permanente dans les zones où s'exercent la souveraineté de l'Etat en mer.

2.2.2 GESTION DES CRISES

Hors de l'espace stratégique décrit précédemment, la volonté politique du gouvernement français de participer à la gestion d'une crise peut conduire à déployer une force navale occasionnelle dans un but préventif et dissuasif. Cette force doit notamment être capable de :

- **préparer et participer à l'évacuation de ressortissants français**
- **concourir au respect d'alliances ou d'accords de défense**
- **oeuvrer si nécessaire à la sécurité collective régionale**
- **s'intégrer à une opération maritime sous l'égide de l'ONU**

2.2.3 RAYONNEMENT DE LA FRANCE

La présence occasionnelle de bâtiments français peut faciliter le rayonnement de la France, voire de l'Union européenne, en tant que vitrine technologique ou culturelle. Les besoins se répartissent sur trois axes majeurs :

- (1) Vers l'Atlantique Sud, principalement en direction de l'Amérique latine et de l'Afrique du Sud.**
- (2) En océan indien et vers l'Asie du Sud-Est .
notre participation à la COI * doit être particulièrement active.**
- (3) Dans le Pacifique, appelé à devenir le centre d'enjeux économiques de première importance.**

*La COI, commission de l'océan indien, regroupe la France, Madagascar, les Comores, les Seychelles et Maurice.
Le COMAR de la Réunion est par ailleurs expert de la COI en ce qui concerne la pollution marine.

3-MOYENS PARTICIPANT A LA PRESENCE MARITIME

La présence maritime doit être en mesure de satisfaire les nombreux et différents besoins qui viennent d'être décrits et il peut être intéressant de dresser la liste des moyens susceptibles de concourir aux missions de présence.

En effet, tout moyen, homme comme matériel, constitue un instrument de présence dès qu'il peut être clairement identifié comme étant français et officiellement chargé d'une mission de présence.

Seuls seront donc décrits les principaux **moyens militaires de présence**. De plus, il semble utile de présenter d'autres moyens qui participent à ces missions ; ils ont été regroupés sous la dénomination de **moyens d'information**.

3.1 MOYENS DE PRESENCE

Complément des forces de projection de puissance, les forces de présence assurent les tâches de vigilance nécessaires au respect de la souveraineté dans les approches métropolitaines et autour des départements et territoires d'outre-mer. En métropole, elles sont chargées de la surveillance des approches (pistage d'unités étrangères, reconnaissance), de la surveillance des zones économiques et des zones à fort trafic commercial, de la police des pêches et des concours ou activités liés à la mise en condition générale des forces.

Les forces de présence agissant outre-mer effectuent la surveillance maritime des départements et territoires français ainsi que la surveillance de leurs zones économiques ; elles ont des activités liées à nos accords de défense ou de coopération, remplissent des missions de soutien aux autres Armées et des missions humanitaires.

Le moyen militaire de présence maritime qui répond le mieux aux besoins stratégiques et politiques de la France est le **bateau de surface avec un aéronef embarqué**.

Le bâtiment de surface possède en général les avantages suivants :

- son autonomie lui permet d'exercer une permanence ostensible;
 - il a une capacité de semonce et de riposte à niveau;
 - il constitue le lien entre le milieu aérien et le milieu sous-marin.
- L'éclairage aérien qu'un aéronef embarqué peut accomplir à partir d'un bâtiment procure certains avantages :
- la possibilité de montrer sa présence et sa puissance maritime très rapidement;
 - la capacité d'effectuer du renseignement et du contrôle de zone plus vite, plus loin et avec une grande exactitude (identification visuelle);
 - il augmente le rayon d'action du bâtiment et la démonstration de présence maritime s'exerce ainsi sur un domaine plus vaste.

L'arrivée des frégates de type "FLOREAL" et de type "LA FAYETTE" marque une étape importante pour la Marine Nationale. En effet, à partir de l'analyse du besoin opérationnel des bâtiments destinés notamment à remplacer les Aviso-escorteurs dans les différentes missions de présence et d'action outre-mer, il a paru opportun de construire deux types de frégates.

Dans les zones où le **niveau de la menace est élevé**, la Marine déploiera à partir de 1995 les frégates type "La Fayette"; à l'inverse, pour exercer le contrôle des espaces maritimes éloignés de la métropole, là où le **niveau de la menace est faible**, la Marine a décidé de faire construire les bâtiments type "Floréal".

Il existe d'autres moyens que le bateau de surface porte-aéronef pour exécuter des missions qui participent à la présence maritime :

- Il s'agit surtout de l'**avion de patrouille maritime** dont les principaux avantages sont la rapidité, le rayon d'action et la surface couverte ainsi que les capacités de dissuasion.

- Il peut s'agir occasionnellement du **sous-marin** dont les atouts sont la furtivité, l'effet de surprise et le "don d'ubiquité".

3.1.1 LES FREGATES DE SURVEILLANCE - FORCES DE SOUVERAINETE

3.1.1.1. La Frégate de surveillance type FLOREAL

Les frégates type "Floréal" sont destinées au contrôle des espaces maritimes dans des zones d'un niveau de menace peu élevé. Ces bâtiments sont équipés d'artillerie et de missiles mer/mer pour représenter une menace dissuasive sur tout perturbateur potentiel.

Conçus pour des navigations lointaines, ces navires ont été construits selon des normes "marine marchande". Très marins, disposant d'une grande autonomie (cinquante jours), ils sont d'une construction économique. Six navires de ce type ont été construits entre 1990 et 1993.

Les frégates de surveillance permettent de renforcer sensiblement la présence maritime française sur toutes les mers, mais en particulier dans les zones de l'Océan Indien, du Pacifique, des Caraïbes et des côtes occidentales d'Afrique.

3.1.1.2 La Frégate type "LA FAYETTE"

La mission principale des frégates type "La Fayette" est de participer au contrôle des espaces maritimes outre-mer et au règlement des crises limitées hors d'Europe. Elles ont donc été conçues pour opérer dans des zones où le niveau de menace peut être élevé. Elles sont également destinées, en cas de crise concernant le territoire métropolitain, à participer à la défense des approches maritimes, et pourront en outre assurer la protection du trafic maritime. Pour être capables d'opérer dans des zones à risques, elles sont construites selon les normes habituelles des bâtiments de combat de la Marine Nationale et sont équipées d'un système de combat complet.

La frégate "La Fayette", lancée le 13 juin 1992 à Lorient, est la première d'une série de six.

Les nouveautés de cette frégate concernent notamment les matériaux utilisés, l'inclinaison de la coque et les superstructures épurées qui donneront à ces navires une signature radar très réduite, équivalente à celle d'un bâtiment de 400 t. Le bruit rayonné, les signatures magnétiques et infrarouges ont fait l'objet d'un soin tout particulier. Ces frégates ajoutent à cette discrétion une grande capacité de résistance apportée par le cloisonnement de la structure, la position et la redondance des équipements ainsi que la protection des zones sensibles.

3.1.1.3 Les hélicoptères "PANTHER"

15 hélicoptères ont été commandés en 1991 et sont destinés à embarquer sur les frégates type "FLOREAL" et "LA FAYETTE" en attendant l'arrivée des NH 90.

L'hélicoptère "Panther" est une version militaire navalisée du "Dauphin".

Ses missions principales sont:

- soutien à la mer d'une force navale (liaison, hélitransport, hélitreuillage);
- recherche en mer;
- sauvetage de jour et de nuit;
- évacuation sanitaire;
- sûreté des forces navales contre les menaces de surface;
- désignation d'objectif au profit d'un bâtiment de la force;
- attaque d'objectifs maritimes au cas où les hélicoptères "Panther" seraient équipés de missiles air / mer.

3.1.2 LE PATROUILLEUR "P 400"

Le patrouilleur "P 400" a pour mission d'assurer la présence maritime de la France dans les zones DOM-TOM; c'est un bâtiment léger mais armé, qui est rapide et capable de pénétrer dans les eaux peu profondes. La Marine nationale en possède dix.

3.1.3 L'AVION DE PRESENCE MARITIME

Complément indispensable des bâtiments de surface et des aéronefs embarqués qui viennent d'être décrits, l'aviation basée à terre procure en terme de présence à la fois des possibilités d'information et des possibilités d'action.

En effet, comme le satellite et les systèmes de détection aéroportée, cette aviation peut être dotée de capteurs capables de déceler les indices qui conduiront à l'envoi de moyens actifs de présence. Mais cette aviation possède aussi des qualités offensives et dissuasives qui peuvent lui permettre d'agir de manière indépendante.

Ces actions n'appartiennent ni au domaine du satellite, ni à celui du système de détection aéroportée (SDA) ; ces deux moyens seront donc abordés dans le chapitre consacré aux moyens de seule information.

L'annexe 2 montre la complémentarité du satellite, du système de détection aéroportée et de l'avion de présence maritime dans le domaine de la détection.

Cette aviation doit être dotée de moyens de détection capables de couvrir la surface et la profondeur des mers. Cependant, il n'est pas nécessaire qu'elle possède la totalité de ces capacités de détection sur tous les théâtres où elle est susceptible d'intervenir. Il est, dans cette optique, intéressant de définir deux types d'avions de présence maritime:

-Le premier type serait l'**avion de patrouille maritime** sophistiqué capable d'une détection aussi bien de surface que sous-marine et ayant la possibilité de délivrer une arme. Ce type d'avion serait utilisé sur les théâtres où la menace potentielle sous-marine n'est pas négligeable. L'ATLANTIQUE est l'exemple de cet avion de patrouille. Ses principales caractéristiques sont précisées en annexe 2.

-Le deuxième type pourrait être un **avion de surveillance maritime** doté d'un système de recueil d'information adapté. Cet avion serait employé sur un théâtre où la menace prévisible est faible et uniquement de surface. La France met déjà en oeuvre ce genre d'appareil sur le théâtre Pacifique. Pour remplir l'ensemble des missions, il sera nécessaire de disposer d'un avion similaire ayant un rayon d'action qui lui permette de patrouiller pendant 2 heures à 1000 M de sa base.

L'annexe 2 compare les rayons d'action de l'ATLANTIQUE, du FALCON 50 et du GARDIAN.

Comme pour les avions de patrouille maritime, il serait utile que les avions de surveillance maritime soient dotés de capacités COMINT et ELINT, même rudimentaires. Les possibilités de ces capteurs participeraient amplement à leur mission de détection. Ils représenteraient dans certains cas le moyen complémentaire de leur mission de présence .

3.2 MOYENS D'INFORMATION

Les moyens de recueil d'information ne constituent pas de véritables moyens de présence. En effet, ils ne possèdent pas les qualités de visibilité, de démonstrativité et éventuellement d'action qui caractérisent les moyens de présence. Cependant, dans le cadre de l'adéquation besoins-moyens qui va être abordée dans le chapitre suivant, ces moyens peuvent apparaître comme des instruments multiplicateurs de l'efficacité des moyens de présence. Il faudra donc en tenir compte car ils peuvent permettre de satisfaire des besoins de présence minimale à moindre coût dans un contexte de rigueur budgétaire.

Ces moyens sont le renseignement d'origine humaine, les satellites d'observation et de communication ainsi que le système de détection aéroporté(SDA).

3.2.1 LE RENSEIGNEMENT D'ORIGINE HUMAINE

Le renseignement de type "HUMINT" peut déceler des indices qui peuvent amener à prendre la décision d'envoyer des moyens de présence dans une zone d'intérêt politique de la France

Dans les régions où le renseignement sera possible avec une certaine fiabilité, l'économie de moyens de présence permanente pourra donc être recherchée. Cela sera d'autant plus intéressant que les pays de ces régions, en général relativement stables, pourraient ne pas apprécier une présence trop ostentatoire de la France.

3.2.2 LES SATELLITES

Aussi discrets que le renseignement (seuls deux pays sont actuellement en mesure d'effectuer de la trajectographie de satellites) et bénéficiant d'une totale liberté de survol de tous les points du globe terrestre, les satellites d'observation peuvent détecter tous les mouvements à la surface des mers et des océans. Ils représentent donc une source d'information utile au début d'une crise qui met en jeu des espaces maritimes. Ils peuvent ainsi fournir le préavis nécessaire à une mise en place occasionnelle de forces de présence.

Cependant, il faut prendre en compte les limitations de ce système. L'annexe 3 montre qu'un satellite ne repasse sur un même lieu que tous les 27 jours. Même en prenant en compte une possibilité de détection de part et d'autre de la trace au sol, il faut disposer d'environ six à sept satellites pour s'assurer d'une détection permanente et fiable. En conséquence, il sera nécessaire d'associer tous les moyens civils et militaires dont la France dispose ou disposera pour bénéficier au moindre coût d'un outil de préavis sûr et permanent. Cette permanence n'existera d'ailleurs réellement que lorsque la détection des satellites ne sera plus perturbée par les couches nuageuses comme c'est le cas pour SPOT et comme cela le sera encore pour HELIOS.

Parmi les rôles que peuvent jouer le satellite comme auxiliaire des moyens de présence, il faut mentionner les possibilités offertes par les satellites de communication qui permettent de mettre en relation tous les points du globe et donc de joindre sans délai les moyens de présence maritime afin de leur communiquer tous les renseignements nécessaires à leur action.

3.2.3 LE SYSTEME DE DETECTION AEROPORTE

Comme le satellite, mais dans des zones plus restreintes et avec des réglementations de survol plus contraignantes, le système de détection aéroporté peut déceler des indices qui conduisent à mettre en place un moyen occasionnel de présence.

Cependant, son autonomie nécessite un repositionnement. Ce système apparaît donc comme le complément du renseignement et du satellite. Il est déployé avec un préavis initial.

Après son arrivée sur la zone d'intérêt, il participe au suivi de l'évolution des indices de crise. Il a l'avantage de disposer d'une relative permanence quelle que soit la météorologie. Il peut de plus assurer, grâce à la précision de ses capteurs et à ses moyens de communications, le guidage et la conduite des moyens de présence lors de leurs interventions.

L'annexe 2 précise les portées de détection, en mode maritime, des avions E3F actuellement en service dans l'Armée de l'air française et fournit quelques données sur leur délai de mise en place dans différents points du globe.

4- ADEQUATION BESOINS / MOYENS

L'étude de l'adéquation des besoins et des moyens de présence tient compte des besoins permanents de présence pour contrôler les zones d'intérêts majeurs de la France ainsi que pour exercer la souveraineté de l'Etat en mer.

Les besoins supplémentaires de présence maritime qui pourraient être rendus nécessaires pour la gestion d'une crise occasionnelle de haut niveau ou pour le rayonnement de la France ne sont pas pris en compte .

4.1 ZONE ANTILLES / GUYANE

- .1 avion de surveillance ELINT/COMINT lors des tirs de fusée Ariane (basé a Fort de France)
- .3 patrouilleurs P400 (permanence en zone côtière)
- .1 frégate type La Fayette et son hélicoptère, bâtiment de combat significatif pour protéger les tirs Ariane.
- .1 frégate type Floréal et son hélicoptère afin d'assurer la permanence d'une frégate dans la zone Antilles pendant les tirs.

4.2 SAINT PIERRE ET MIQUELON

- .1 bâtiment de soutien aux pêches

4.3 ZONE DE L'OCEAN INDIEN

Zone d'intérêts majeurs

.En raison d'une menace sous-marine croissante, le prépositionnement permanent de moyens de lutte anti sous-marine est nécessaire, en particulier pour mieux appréhender l'environnement et l'image acoustique des zones sensibles et pour conserver un savoir-faire en eaux chaudes.

Mise en place de moyens anti sous-marins :1 fregate ASM , 1 aviso type A69 et 1 PATMAR.

.2 frégates type La Fayette en raison de la multiplicité des points à surveiller dans l'Océan indien

Zone Sud de l'Océan indien

- . 2 patrouilleurs
- . 1 frégate type Floréal et son hélicoptère
- . 1 avion de surveillance maritime ayant une capacité de présence de 2 heures sur zone à 1000 M (canal de Mozambique)

4.4 ZONE DE L'ATLANTIQUE SUD

Zone d'intérêts majeurs

- .Une frégate type Floréal et son hélicoptère basée à Dakar afin de couvrir la zone du golfe de Guinée
- .1 avion de surveillance maritime chargé d'assurer les accords SAR de la France dans le cadre de l'organisation mondiale SAR

4.5 ZONE DU PACIFIQUE

Z E E du Pacifique

- Polynésie française : .1 frégate type Floréal et son hélicoptère
 - .2 avions de surveillance maritime en raison de l'existence du CEP.
 - .2 patrouilleurs

- Nouvelle Calédonie : .1 frégate type Floréal et son hélicoptère
 - .1 avion de surveillance maritime
 - .2 patrouilleurs

RECAPITULATIF

- PATMAR : permanence d'un ATL (Djibouti)**
- Avions de surveillance maritime : 6 (1/ Dakar, 1/la Réunion, 1/ Nouvelle Calédonie
2/ Polynésie, 1 Comint-Elint/ Guyane)**
- Frégates type La Fayette : 3 (2/ Djibouti,1/ Antilles)**
- Frégates type Floréal : 5 (1/ la Réunion,1/ Antilles,1/ Dakar,1/ Polynésie,
1/ Nouvelle Calédonie)**
- Frégate ASM : 1 (Djibouti)**
- Aviso type A69 : 1 (Djibouti)**
- Patrouilleurs : 9 (1/ la Réunion ,1/ Mayotte ,2/ Papeete ,2/ Noumea ,1/ Guyane,
2/ Fort de France)**
- Navire de soutien aux pêches : 1**

5- CONCLUSION

La présence maritime constitue un outil privilégié pour exprimer la volonté politique, elle permet occasionnellement de doser les messages politiques.

Dans une époque de crise où le plus difficile n'est pas de faire son devoir mais de savoir où le faire - "où émergeront les crises de demain ?" - , il semble dorénavant utile d'intensifier la planification et l'anticipation. La présence maritime offre des atouts incomparables pour mieux comprendre l'environnement "in situ". Parallèlement à cette fonction informative, elle permet également au pouvoir politique de doser ses messages et de rechercher un effet dissuasif justement mesuré afin de ne pas exposer inutilement les unités.

Dans un monde multipolaire où l'action de la France s'inscrit de plus en plus dans un cadre multilatéral, la présence maritime concourt à renforcer l'identité nationale et à maintenir le rang que la France compte tenir.

Quoique l'idée de s'allier pour exercer une pression soit un principe reconnu, la notion de souveraineté est l'expression d'une volonté nationale. L'action de force inclut donc l'alliance mais l'action de présence est liée à l'identité nationale.

Au delà du renforcement de cette identité, le rang de la France dans le monde sera d'autant mieux perçu que ses dirigeants disposeront d'une panoplie significative de moyens.

Cette étude espère avoir montré que de nombreuses raisons d'ordre géopolitique et géostratégique sont réunies en cette fin de siècle pour que la France développe davantage sa présence maritime afin de mieux protéger ses intérêts. Quelles que soient les évolutions futures de la situation internationale, la prise en compte des besoins de présence maritime offre l'avantage de fournir un facteur dimensionnant pour la Marine qui lui permet de répondre aux crises de faible niveau. **Autant les moyens de présence correspondent à la stature politique du pays, autant ils sont dimensionnant pour les Armées.**

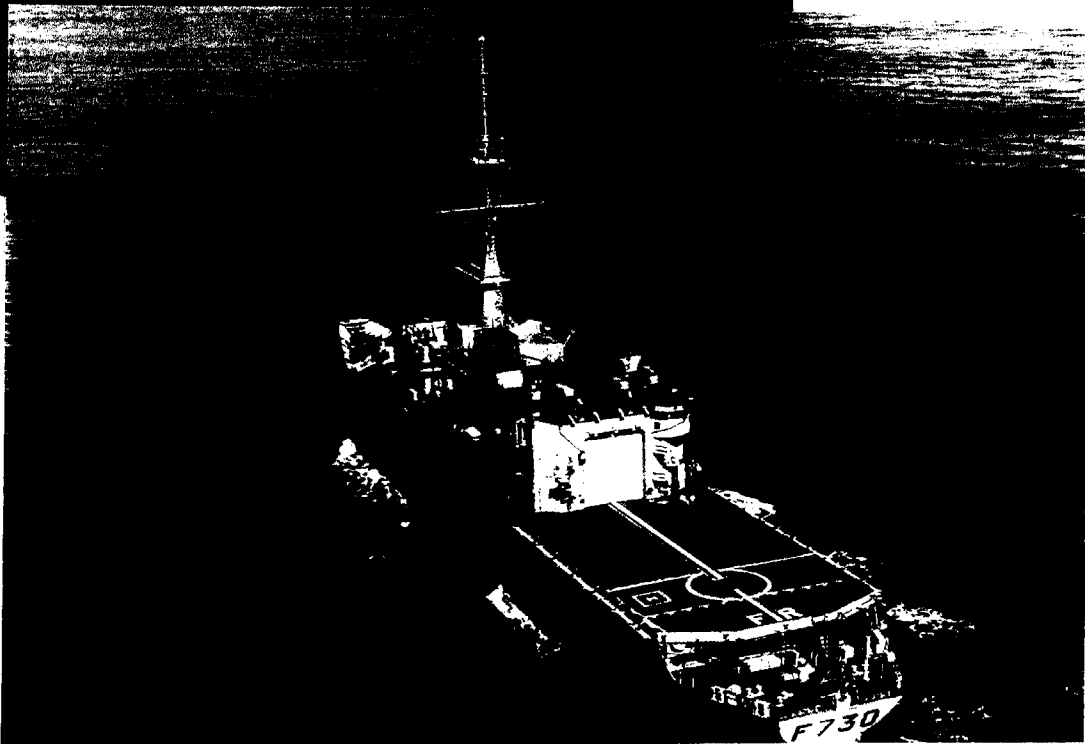
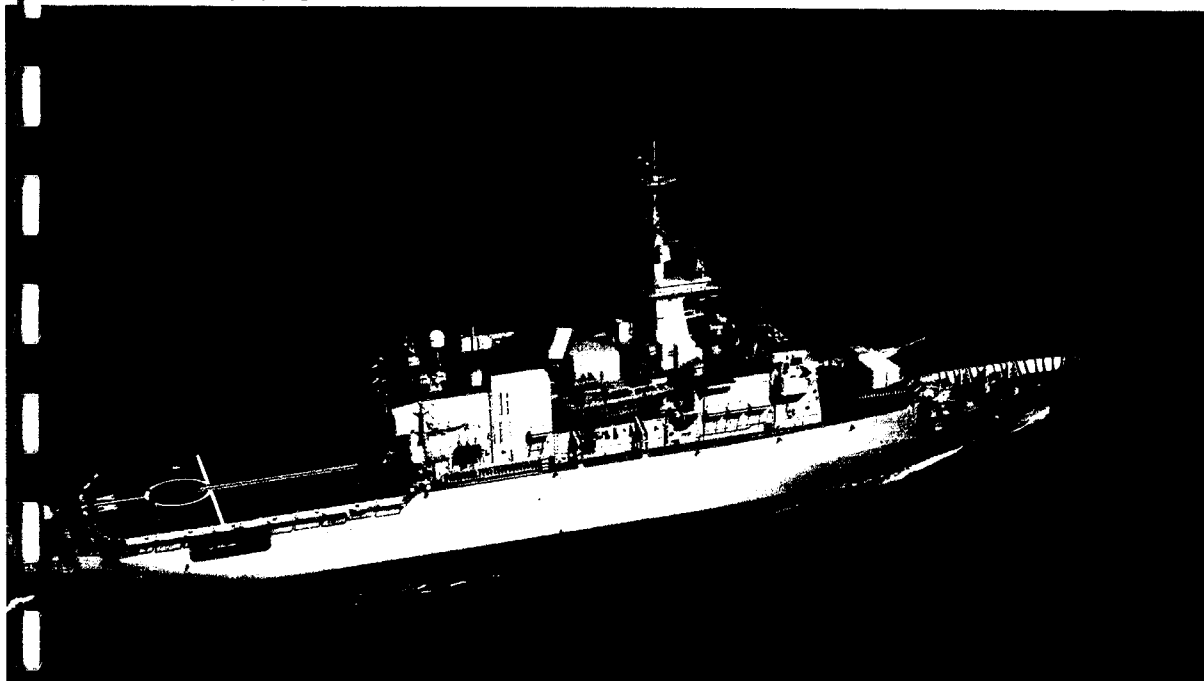
Annexe n°1

BATIMENTS DE SURFACE

Frégate type F L O R E A L

Caractéristiques:

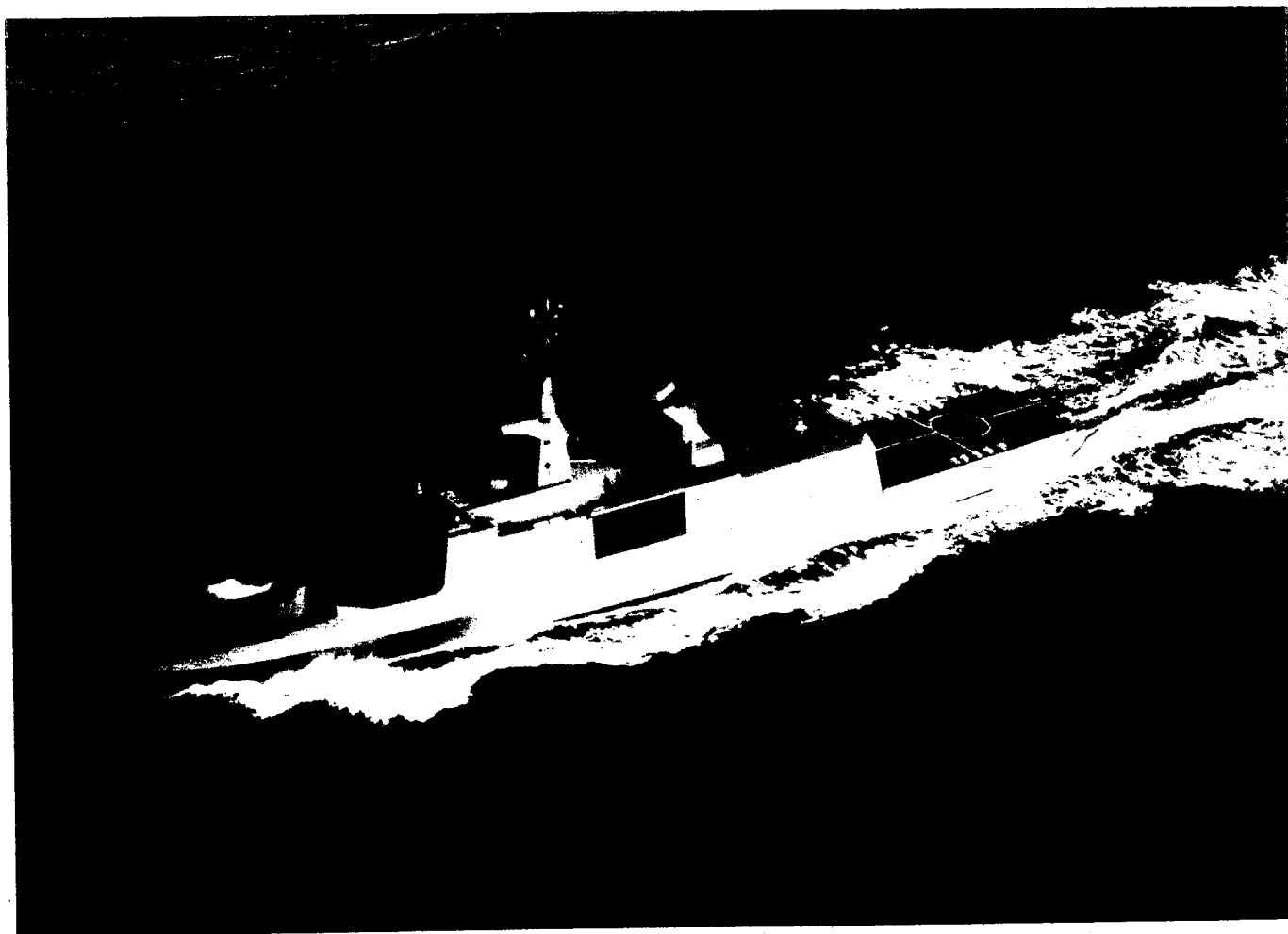
Déplacement : 2950 t à pleine charge
Longueur : 93,50m hors tout
Largeur : 14m
Propulsion : 4 diesels pour une puissance de 8800 ch
Vitesse : 20 noeuds
Distance franchissable : 10.000 NM / 15 noeuds
Armement : 2 MM 38 EXOCET,
1 tourelle de 100 mm,
2 canons de 20 mm
Eclairage aéro : 1 hélicoptère Panther (sera remplacé par le NH 90)
Equipage : 100 hommes et possibilité de loger 24 commandos.



Frégate type L A FAYETTE

Caractéristiques:

Déplacement : 3500 t
Longueur : 125 m
Largeur : 13,7 m
Propulsion : 2 lignes d'arbres, 4 moteurs de 5.000 ch,
3 diesels alternateurs de 750 KW,
1 propulseur d'étrave
Vitesse : 24 noeuds
Distance franchissable : 7.000 NM / 15 noeuds
Armement : 1 tourelle de 100 mm,
1 système AAW CROTALE,
8 MM 40 EXOCET,
1 hélicoptère Panther (sera remplacé par le NH 90)
Equipage : 150 hommes



Patrouilleur P 400

Caractéristiques:

Déplacement : 375 t

Longueur : 54,5m

Vitesse : 24,5 noeuds

Armement : 1 canon de 40mm, 1 canon de 20mm,
1 mitrailleuse

Equipage : 24 hommes



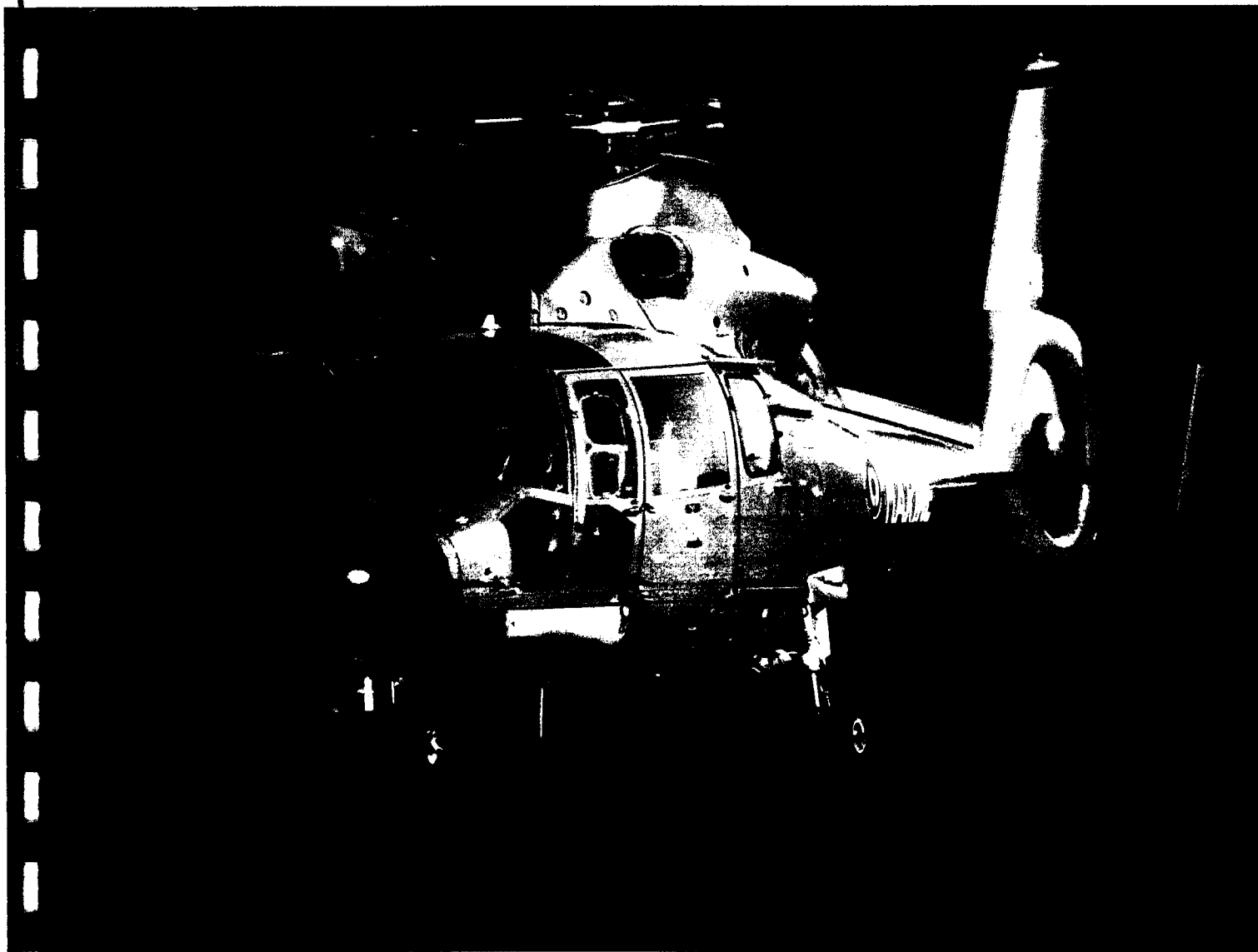
Hélicoptère PANTHER

Caractéristiques:

15 hélicoptères ont été commandés en 1991 et sont destinés dans un premier temps à embarquer sur les frégates type "FLOREAL" et "LA FAYETTE" en attendant l'arrivée des NH 90.

L'hélicoptère "Panther" est la version militaire navalisée du "Dauphin " et s'en différencie par:

- des renforts de structure pour une implantation éventuelle et ultérieure d'armement (canon de 20mm, AS 15 TT);
- un harpon;
- le repliage de la dérive;
- une motorisation plus puissante (2x 585 KW);
- des capacités d'emport largement augmentées (masse maximale - 4250 KG
masse à vide -2250KG
10 commandos ou 1600 KG
sous élingue);
- des améliorations en matière de radionavigation et de communication.



Annexe n°2

LES AVIONS

L'ATLANTIQUE 2

L'ATLANTIQUE 2 est un aéronef de patrouille maritime et de lutte anti sous-marine. Il peut assurer les missions suivantes:

*missions principales :

- lutte anti navire;
- lutte anti sous-marine;

*missions complémentaires :

- recherche, renseignement (radar,ESM,FLIR,acoustique,photographie);
- guidage d'avions d'assaut;
- surveillance maritime;
- recherche et sauvetage.

Son équipage est constitué de 10 personnes.

Il peut effectuer des patrouilles de :

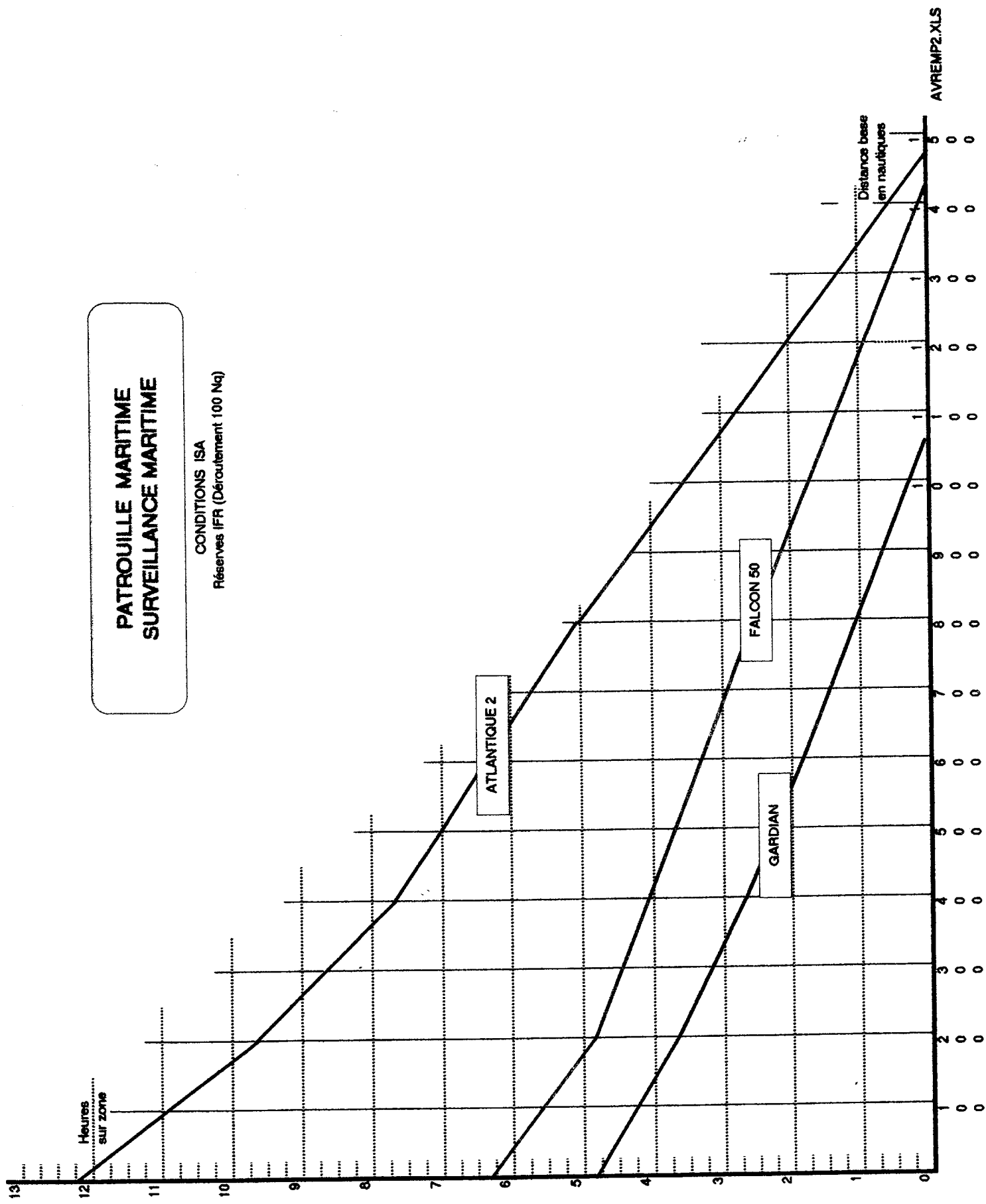
- * 8 heures sur une zone située à 600 milles nautiques avec un armement soit anti navire (2 EXOCET en soute) soit anti sous-marin (4 torpilles et une centaine de bouées acoustiques);
- * 8 heures sur une zone située à 1000 milles nautiques (ou 4 heures à 1500 milles nautiques) avec un armement moitié du précédent.



Envergure	37,45 m
Longueur	31,71 m
Hauteur	10,90 m
Surface alaire	120 m ²
Masse à vide équipée (dont 3,5 t d'électronique)	25 700 kg
Masse maximale au décollage	46 200 kg
Masse au décollage (mission de base)	44 200 kg
Masse maximum sans combustible	32 500 kg
Armement :	
— masse maximum en soute	2 500 kg
— masse maximum sous voilure	3 500 kg
Masse maximum de carburant	18 500 kg
Autonomie maximum	18 heures
Vitesse économique en patrouille	170 nœuds
Vitesse de transit	300 nœuds
Vitesse maximum au niveau de la mer	350 nœuds
Altitude maximum de croisière	30 000 pieds
Capacité d'emport en personnel	24 personnes

**PATROUILLE MARITIME
SURVEILLANCE MARITIME**

CONDITIONS ISA
Réserve IFR (Déroulement 100 Nq)



COMPLEMENTARITE DU SATELLITE, DE L'AWACS

ET DE L'AVION PATMAR

	CAPACITES	PATMAR	AWACS (F)	SATELLITE
EMPLOI GENERAL	COMINT	X		X (1)
	ELINT	X	(2)	X (1)
	IR (Départ eng. balistique)			X (1)
PHOTO	PHOTO (temps de paix)	X (6)		X (1) (7)
	PHOTO (temps de guerre)			X (1) (7)
LAN	PLOT Maritime discontinu	X (3)	X (3)	X (1)
	PLOT Maritime continu	X (4)	X (4)	
	IDENTIFICATION DE NAVIRE (J/N)	X		
	PISTAGE DE NAVIRE	X	X	
	ATTAQUE DE NAVIRE	X		
	GUIDAGE DE STRIKE CONTRE NAVIRE	X	X (8)	
LASM	DETECTION INITIALE DE SOUS-MARIN	X		
	IDENTIFICATION DE SOUS-MARIN	X		
	PISTAGE DE SOUS-MARIN	X		
	ATTAQUE DE SOUS-MARIN	X		
LAA	PLOT AERIEN		X	
	GUIDAGE D'INTERCEPTEUR		X (5)	

(1) Les satellites de renseignement sont spécialisés et ne disposent que d'une ou de deux capacités.

(2) Option possible.

(3) Missions non consécutives.

(4) Permanence sur zone - nécessite un parc suffisant.

(5) Si le but a été préalablement identifié par PATMAR ou moyen naval.

(6) Photo haute définition.

(7) Photo basse définition.

(8) Après identification par un autre moyen.

Capacité de détection en mode maritime.

La détection en maritime dépend donc de différents facteurs:

- Distance de l'objectif (capacité max de 20 à 180 Nm).
- Surface équivalente radar.
- Etat de la mer.
- Position du bateau (dans ou hors de la bande côtière de un nautique).

D'une manière générale on peut avoir une détection d'un bateau de 15m à 180 nautiques. Pour des informations plus précises sur les capacités de détection, elles sont données dans le manuel d'emploi tactique (infos classifiées).

Déploiement d'un S.D.A en action extérieure.

Le déploiement d'un S.D.A en action extérieure avec prévision d'utilisation en surveillance maritime nécessiterait de prendre en compte les éléments suivants:

Délais de mise en place du lot de déploiement:
20 personnes et 200 m³ de Matériels (6 C160).

Délais de mise en place du S.D.A et des équipages.

Délais de préparation de mission:
Où va -t- on travailler?
Avec qui?
Quelles seront les fréquences radio et radar?
Quels sont les moyens de chiffrement?
De quels supports pouvons nous profiter?

Délais de préparation des fichiers (s'ils n'existent pas).

D'autre part si le S.D.A est amené à travailler avec la marine il est nécessaire de définir les procédures d'établissement des liaisons (L11, L14, Voice tell etc..).

PHASAGE DU SATELLITE PHASE SUR 27 JOURS, SOIT 395 ORBITES

ECART ENTRE DEUX TRACES DU SATELLITE	EQUATEUR	LATITUDE DE 45°
LE MEME JOUR	2700 KM	1900 KM
APRES 3 JOURS	1000 KM	700 KM
APRES 8 JOURS	400 KM	285 KM
APRES 27 JOURS	101 KM	70 KM