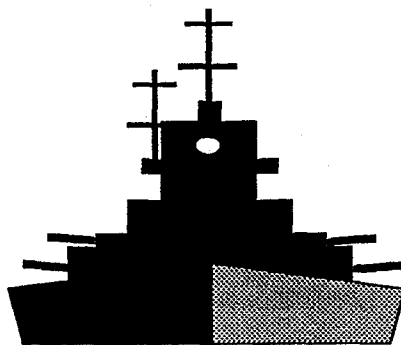


**COLLEGE INTERARMEES DE DEFENSE**

**DIVISION D**



**LES OPERATIONS AMPHIBIES EN MEDITERRANEE  
POUR LA FRANCE ET L'UEO**



Directeur d'étude : COL LEPELTIER (FAR)

CBA BRAS (Infanterie)

CBA PREZ (Génie)

MPA CLAUDOT (Marine)

CC DROP (US Navy)

## TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION	
1. GENERALITES SUR LES OPERATIONS AMPHIBIES	5
1.1 But d'une opération amphibie	5
1.2 Déroulement d'une opération amphibie	5
1.3 Les contraintes	6
2. FAISABILITE D'UNE OPERATION AMPHIBIE EN MEDITERRANEE	13
2.1 Etude géographique du bassin méditerranéen	13
2.2 Moyens amphibies des marines française et de l'union européenne	18
2.3 Le commandement d'une opération amphibie	23
3. CAPACITES	28
3.1 Description du dispositif national central	28
3.2 Les forces et les faiblesses du dispositif central	29
3.3 Le rempart et l'encadrement logistique	30
3.4 Une force amphibie interalliée relevant de l'UEO	30
3.5 Les forces et les faiblesses du dispositif interallié	32
3.6 Conclusion	33
CONCLUSION	35
ANNEXE 1 : Catalogue de plages favorables à une opération amphibie	
ANNEXE 2 : Fiche de renseignements amphibies	

## INTRODUCTION

Les opérations amphibies étaient, jusqu'à ce que l'avion s'affirme comme un moyen d'action militaire, les seules qui permettaient d'apporter la guerre chez l'ennemi sans utiliser la voie terrestre. Mettant en oeuvre des moyens flottants qui permettent de franchir la mer, de remonter ou descendre un cours d'eau, leur origine se perd dans la nuit des temps.

L'apparition des bâtiments à vapeur, du sous-marin puis de l'aviation embarquée, ont depuis profondément modifié leurs caractéristiques. Toutefois, il s'agit toujours, comme l'a écrit l'Amiral CASTEX, d'interventions militaires " par lesquelles la force venue de la mer, escortée et véhiculée par la force aéronavale, se propose une action énergique contre le territoire ennemi pour obtenir la décision ".

La mer est alors à la fois l'axe de communication, la base d'assaut, la plate-forme initiale de mise en oeuvre des armes d'appui et de soutien.

Pour toutes ces raisons, les stratèges ou les tacticiens ont toujours privilégié ce mode opératif pour atteindre leurs buts de guerre.

Les opérations amphibies peuvent avoir pour objectif :

- de conquérir ou de reconquérir des territoires, comme ce fut le cas des débarquements allemands dans les îles Baltes dès la première guerre mondiale, des opérations de la guerre du Pacifique de 1941 à 1945, ou encore de la guerre des Falkland,
- d'ouvrir un nouveau front comme le débarquement de Provence qui a suivi celui de Normandie,
- d'agir sur les arrières de l'ennemi afin de couper ses axes logistiques et de repli comme le fit le débarquement durant la guerre de Corée,
- d'effectuer une opération de déception, avec la concentration d'une force amphibie au large des côtes comme ce fut le cas durant la guerre du Golfe,
- de réaliser des opérations d'évacuation ou d'extraction comme celles récentes du Yémen ou de Somalie.

Il apparaît donc clairement que ce type d'opération est un constante des actions militaires quelles que soient les contextes géopolitiques ou géostratégiques. Pour cela, elles sont parfaitement adaptées pour faire face à certaines menaces et crises qui caractérisent le monde d'après la guerre froide, entre autres sur le continent africain.

En effet les crises africaines habituelles se cristallisent autour de revendications territoriales, nationales ou ethniques. Ces dernières soutenues par les antagonismes culturo-religieux s'accompagnent du réveil de l'intégrisme musulman qui touche plus particulièrement les pays du bassin méditerranéen.

Pour faire face, durant les vingt cinq prochaines années, à ce nouveau contexte géostratégique, la France a défini dans son Livre Blanc sur la Défense six scénarios possibles d'engagement. Ceux-ci, outre la défense du territoire national, déterminent les zones d'intérêts de la France. Trois zones apparaissent : l'Europe, l'Afrique et bien sûr, à la jonction de ces deux mondes, le bassin méditerranéen.

C'est sur cette dernière zone, qui connaît depuis cinquante ans tous les soubresauts de l'histoire, guerres israëlo-arabes, actions du terrorisme international, guerres civiles, hier libanaise, aujourd'hui algérienne, que se portera notre attention.

Nous retiendrons aussi plus particulièrement les scénarios 1 et 2 du Livre Blanc sur la Défense qui concernent un conflit régional mettant ou non en cause nos intérêts vitaux. Toute menace contre le territoire national doit cependant être exclue ainsi que la mise en oeuvre d'accords de défense qui n'existent pas dans la zone considérée.

Par ailleurs, si les scénarios 1 et 2 définissent bien la Méditerranée comme une zone d'intérêt stratégique prioritaire pour une action spécifiquement nationale, le scénario 2 nous contraint d'envisager dans un cadre multinational une possible action militaire.

Par exemple, sur le théâtre méditerranéen, les Etats-Unis désirent constituer avec les pays européens une " Combined Amphibious Force Méditerranée ", tandis que les pays de l'UEO, et plus particulièrement ceux de la façade méditerranéenne, étudient la création d'une " European Maritime Force ". Outre les engagements purement nationaux, la structure de l'UEO est celle que nous retiendrons pour notre étude.

L'environnement géographique et géopolitique étant établi, il est plus aisé de déterminer le cadre même des opérations et le niveau d'opposition que nous pourrions rencontrer durant leur exécution.

Une opération amphibie pourrait aujourd'hui se justifier sur le théâtre méditerranéen pour l'évacuation de ressortissants, un coup de main, une action d'intimidation ou encore la mise en place de forces d'interposition, à but humanitaire ou non, dans le cas de conflits territoriaux ou de guerre civile.

Il est raisonnable d'envisager que de telles interventions s'effectuent dans un environnement hostile et instable excluant tout soutien crédible de la part des autorités locales. Leur hostilité et celle d'une partie de leurs armées pourraient même être parfois redoutées. Certaines de ces forces hostiles pourraient être équipées de matériels de deuxième génération et avoir un niveau tactique et d'entraînement satisfaisants.

Les forces amies engagées ne pourront donc compter que sur leurs propres moyens pour leur action mais aussi pour leur appui et leur soutien. Cependant, aucun pays, à l'exception des Etats-Unis, n'est aujourd'hui capable de disposer de l'ensemble des capacités pour exécuter et soutenir, durant plusieurs semaines, une opération amphibie autonome. En revanche, les états européens, et plus particulièrement les pays du sud de l'Union de l'Europe Occidentale, disposent de capacités non négligeables.

Toutefois il n'est pas actuellement envisagé, pour les forces françaises et européennes, de participer à des opérations de vive force.

Enfin, cette réflexion n'a pas l'ambition d'être une étude exhaustive supplémentaire, mais a pour objet, en utilisant toutes celles déjà conduites, et en se limitant au cadre géographique et d'emploi définis :

de souligner les impératifs et contraintes qui doivent être impérativement maîtrisés pour leur réalisation,

d'apprécier, la faisabilité d'une opération amphibie sur le théâtre méditerranéen, l'ensemble de nos moyens et de ceux de l'UEO puis d'examiner les structures de commandement qui pourraient être retenues, d'étudier enfin la capacité de groupements de force nationaux et multinationaux.

L'appréciation de ces trois points nous permettra par ailleurs de formuler un certain nombre de propositions.

## 1. GENERALITES SUR LES OPERATIONS AMPHIBIES

La complexité d'une opération amphibie exige la réunion de certaines conditions afin d'en garantir le succès. Ce sont en particulier la liberté d'action, la surprise et la mise en oeuvre de moyens de transport, d'appui et de soutien spécialisés et autonomes. Pour réunir ces conditions, il faut au préalable répondre aux questions concernant l'objectif de l'opération, les contraintes géographiques et météorologiques, puis les capacités requises.

Après cela, il est possible d'orienter les travaux de recherche du renseignement, de planification et de préparation de l'opération.

Ces conditions excluent de fait les opérations amphibies des opérations à caractère d'urgence, même si un certain nombre de mesures préalables et permanentes peuvent raccourcir certains délais.

### 1.1 But d'une opération amphibie

Le but d'une opération amphibie, avec ou sans débarquement de vive force, est l'occupation sur un sol ennemi ou un sol hostile d'une zone de terrain, dite tête de pont, qui doit répondre à plusieurs conditions :

- permettre un assaut maritime et aérotransporté débouchant sur un réseau routier, comporter un port ou un aéroport, accessibles au moyen de transport de l'échelon qui ne participe pas à l'assaut initial,
- être assez vaste pour mettre à l'abri l'échelon d'assaut des coups directs et indirects terrestres et permettre le débouché de l'ensemble des forces vers l'objectif final.

Pour cela, l'opération essaiera toujours de s'appliquer sur une zone :

- peu défendue et permettant un débouché facile,
- écartée au maximum de toutes forces capables de s'y opposer, et au minimum de l'objectif final,
- offrant des conditions optimales de protection et d'appui.

Il est essentiel de déterminer, dès la phase de planification, les objectifs de terrain et l'espace de manoeuvre, appelé tête de pont, à contrôler. Ce contrôle détermine la fin de l'opération amphibie elle-même. Il se traduit par le transfert du commandement des forces terrestres de la mer à la terre. L'échelon d'assaut n'est plus alors susceptible d'être rembarqué sans avoir pu terminer son déploiement et atteindre ses objectifs initiaux. Les moyens maritimes utilisés pour l'opération retrouvent leur autonomie.

Avant d'étudier en détail ce type d'opération, il est nécessaire de rappeler brièvement les différentes étapes.

### 1.2 Déroulement d'une opération amphibie

Les étapes de l'opération sont récapitulées dans le tableau suivant :

<b>PHASES</b>	<b>MOYENS</b>	<b>ACTIONS</b>
planification	EMA - DRM - EMIA - FAN-FAR	renseignement - planification - préaffectation de moyens - mise en alerte
constitution de la force	FAN - FAR - COS	mise en oeuvre en fonction de la phase précédente de capacités : anti-mine - antiaérienne - amphibie - hélicoptère - appui (naval-aérien) - transport et soutien
opérations préalables	DRM - COS	mise en place de détachements avancés de liaison pour confirmation des renseignements de planification
embarquement	groupe amphibie et force terrestre	plan d'embarquement en fonction du plan de débarquement
répétition	force amphibie	drill - chronologie - coordination - procédures
transit	force amphibie	entraînement
opérations spéciales	COS	opérations non conventionnelles s'appliquant sur la tête de pont : terrain - ennemi
opérations préliminaires	groupe amphibie (GRP*)	contrôle et marquage de la tête de plage, des zones de poser hélicoptères
conquête de la tête de plage	force amphibie	transbordement - débarquement - appui - soutien
conquête de la tête de pont	forces terrestres	débarquement - transbordement - appui - soutien
bascule du commandement	force amphibie - force terrestre	déploiement moyens de commandement terrestres
rembarquement	force amphibie	appui - rembarquement - transbordement

\* GRP :groupe de reconnaissance de plage

Dans cette présentation succincte, nous voyons clairement apparaître quelques contraintes (de terrain, de moyens, etc..) et impératifs (de renseignement de planification, etc..), que nous pouvons maintenant détailler.

### 1.3 Les contraintes

#### 1.3.1 Contraintes géographiques et météorologiques

Les contraintes géographiques terrestres et maritimes sont étroitement imbriquées.

### 1.3.1.1 Les contraintes terrestres

Nous avons déjà déterminé la première de celles-ci : il s'agit de trouver une zone qui permettra de s'emparer d'une tête de pont comprenant une plate-forme portuaire ou aéroportuaire.

Cette zone devra être profonde d'une trentaine de kilomètres. Elle devra garantir notre liberté d'action à l'intérieur de son périmètre et permettre de protéger la tête de plage puis la plate-forme portuaire ou aéroportuaire des coups directs des forces hostiles.

Pour cela, elle devra présenter, d'une part, un réseau routier autorisant le déploiement des forces terrestres, d'autre part, des caractéristiques géographiques facilitant sa défense par le contrôle de points clés, dont la saisie pourrait être assurée par des opérations spéciales.

La détermination d'une telle zone devra aussi dépendre de considérations tactiques, telles que la capacité de réaction des forces hostiles dans la zone considérée, mais surtout de contraintes d'environnement maritime concernant l'accès à la tête de pont.

### 1.3.1.2 Les contraintes maritimes

Les moyens amphibies des forces françaises ou de l'UEO ne leur permettent pas de débarquer partout. Les contraintes hydrographiques et météorologiques ne peuvent être éludées. Si les chefs des forces terrestres et aériennes peuvent dire, en fonction des éléments définis dans le paragraphe précédent, " nous voudrions débarquer dans telle zone ", c'est au chef de la force amphibie de déterminer où cela est réalisable.

Il faut en effet tenir compte des exigences de la manoeuvre maritime :

- hostilité de la zone (vis à vis des opérations de minage, de pénétration sous marine, de défense côtière),
- accessibilité (de la ou) des plages,
- liberté de manoeuvre des bâtiments,
- marnage,
- nature des fonds.

Le choix (du ou) des points de débarquement s'appuiera, d'une part, sur la documentation d'origine nationale ou internationale, d'autre part, sur les données des actions de recherche du renseignement qui seront déterminées dès la phase de planification.

Nous aborderons ultérieurement les conditions dans lesquelles ce travail de recherche peut être effectué afin de diminuer les délais de mise en oeuvre.

### 1.3.1.3 Les contraintes météorologiques

Malgré les progrès des techniques de prévision et la prise en compte des statistiques, ces contraintes peuvent conduire à reporter ou annuler l'opération.

Ainsi, cette seule raison interdit de concevoir une opération amphibie pour répondre à une situation d'urgence sans prévoir une intervention de substitution.

### 1.3.2 Les contraintes tactiques

Il existe une différence fondamentale entre une action déclenchée depuis la terre et une action venant de la mer.

L'action depuis la terre se déclenche avec un maximum de moyens rassemblés au préalable. Depuis la mer, du fait de capacités limitées de mise à terre, seule une partie des moyens peut être initialement déployée. Cette relative pénurie de moyens se trouve accentuée par les difficultés du passage de la mer à la terre.

En effet, c'est à ce moment que les forces seront le plus vulnérables, et incapables de déboucher sur leurs objectifs. Elles risquent de provoquer un engorgement de la tête de plage ou être contraintes au rembarquement.

Pour faire face à ces deux risques majeurs, le chef des forces terrestres demandera au chef interarmées de débarquer sur une zone :

- peu défendue ou peu hostile,
- écartée au maximum de toutes forces en mesure de réagir lors de la mise à terre initiale,
- facilitant la mise en oeuvre d'appuis feux.

De plus, il lui faudra déterminer un rythme de mise à terre de ses forces lui assurant en permanence la supériorité.

Ces contraintes tactiques sont le complément indispensable, aux conditions géographiques, pour déterminer le meilleur point d'application de l'opération. Point qui pourra être choisi efficacement après avoir correctement répondu aux impératifs de renseignement, de planification et d'entraînement.

### 1.3.3 Le renseignement

La collecte du renseignement est le préalable à toute action militaire. Pour la préparation d'une action amphibie, la détermination du point d'application du débarquement est l'objectif préalable indispensable. Pour cela, deux domaines doivent être privilégiés :

- les caractéristiques géographiques et maritimes,
- les capacités des forces ennemis ou hostiles.

Cette recherche du renseignement s'appuiera sur les principes usuels de ce type d'action, une recherche ouverte et clandestine, permanente ou d'opportunité.

Il importe donc de parfaitement déterminer la ou les zones d'intérêt sur lesquelles doivent se dérouler ces actions. Pour la France, il semble naturel, conformément au

Livre Blanc, qu'elles s'appliquent à certains points de la côte africaine, aux approches de nos départements ou territoires d'outre-mer et au bassin méditerranéen.

#### 1.3.3.1 Recherche permanente ouverte et clandestine

Cette recherche s'appuiera en premier lieu sur la documentation nationale ou internationale entretenue par les différentes agences cartographiques. Généralement constituée pour naviguer ou se déplacer à terre, elle s'avère habituellement inadaptée pour débarquer.

Il apparaît donc utile de constituer sur les zones géographiques intéressantes (comportant des plages utilisables et la proximité d'un port ou d'un aéroport), une cartographie faisant l'interface entre les deux milieux, afin d'éliminer d'emblée les zones défavorables au débarquement et au débouché des forces terrestres.

Ces premières actions doivent être complétées par le recueil d'informations sur les emplacements des forces ennemies ou hostiles, la structure de leur défense, et doivent aboutir à la constitution de dossiers de plage.

Le recueil d'informations doit être permanent en région amie ou hostile. Ainsi, est-il indispensable de tenir à jour les données pour mieux concentrer les efforts de recherche.

Pour faire face à cette nécessité, certaines mesures sont envisageables :

- développer la recherche par satellite des renseignements géographiques (satellite SPOT, programme VISISAT, satellite HELIOS),
- créer au niveau national une bibliothèque des dossiers de plage (soit au centre géographique des armées ou auprès du groupe de reconnaissance de plages de la force d'action navale),
- établir une directive annuelle de mise à jour de ces dossiers en fonction des priorités géopolitiques et confier cette mission aux forces spécialisées,
- établir une fiche de demande de renseignement officielle et formatée telle que celle transmise par la Force d'Action Navale (cf. annexe 2) qui pourrait être remise aux attachés militaires, aux commandants de navires ; aux forces prépositionnées, aux formations en manoeuvre sur un territoire extérieur, etc. Fiches qui seraient obligatoirement renvoyées à l'organisme gestionnaire des dossiers de plage.

#### 1.3.3.2 Recherche d'opportunité et clandestine

Si le travail en amont a été effectivement réalisé, ces actions auront pour objectif de confirmer ou d'infirmer les renseignements figurant dans les différents dossiers et les différentes cartographies afin d'orienter définitivement les actions préliminaires.

Ces actions doivent permettre d'établir les dossiers d'objectifs dont le contrôle par des opérations spéciales facilitera l'exécution du débarquement, la conquête de la tête de plage et de la tête de pont.

### 1.3.4 La planification

#### 1.3.4.1 Choix de la zone des opérations amphibies (ZOA)

Cette phase est absolument essentielle pour espérer le succès. Elle consiste, en fonction des actions de renseignement préalablement conduites :

- à déterminer l'existence des zones favorables à l'opération en tenant compte des différentes contraintes maritimes, géographiques et tactiques,
- à déterminer les objectifs terrain à contrôler,
- à déterminer le volume des forces terrestres à engager dans l'opération.

Les réponses apportées à ces différentes questions permettront alors de déterminer le volume de la zone des opérations amphibies qui comprend :

- le volume maritime permettant le déploiement de la force amphibie, bâtiments de la F.A.O. éventuellement compris,
- la superficie de la tête de pont,
- la zone de défense aérienne qui englobera l'espace aérien couvrant les zones maritimes et terrestres.

Les forces engagées doivent garantir dans la zone des opérations amphibies la liberté d'action de la force, en y assurant la supériorité maritime, aérienne puis terrestre.

Cette obligation permettra de déterminer la nature des moyens à engager.

#### 1.3.4.2 Constitution de la force

Après avoir répondu aux questions précédentes, il est possible de constituer l'ensemble de la force et de déterminer ses capacités :

- capacité sous marine,
- capacité anti-mines,
- capacité antiaérienne,
- capacité de transport,
- capacité amphibie,
- capacité d'appui aérien et naval,
- capacité de commandement et de soutien.

La mise en oeuvre d'une telle force nécessite des études particulières afin de maîtriser au mieux le déroulement des opérations.

Pour qu'un tel travail de planification s'avère utile au moment du déclenchement d'une opération amphibie, il doit s'appuyer sur des capacités minimum permanentes, ce qui n'est pas actuellement le cas.

En effet les moyens de la Marine ont été regroupés au sein de la Force d'Action Navale, mais aucun seuil minimum de disponibilité n'a été fixé.

Fixer ce seuil pourrait être un moyen utile pour répondre, quantitativement et qualitativement, à une des attentes du Livre Blanc qui préconise de moderniser la flotte de transport et d'accroître le nombre de TCD.

De même, si l'armée de terre a formaté les volumes et caractéristiques des moyens d'intervention par voie aérienne dans l'IM 10000, cela n'a pas été fait pour les opérations amphibies. Il est donc là aussi important de déboucher sur un formatage des capacités de l'armée de terre tel qu'il a été entrepris par la FAR, avec la modélisation pour une opération amphibie du GO6 existant dans l'IM 10000.

La corrélation des capacités marines et des capacités terrestres renforcerait alors l'efficacité de tout travail de planification. En effet, cela éviterait de reconstruire, au moment du déclenchement d'une opération, une force qui serait un compromis entre les moyens disponibles de la marine à l'instant et les desiderata de l'armée de terre.

Une telle démarche pourrait être entreprise en liaison avec nos alliés dans le cadre de l'UEO et trouverait toute sa signification si le projet de EUROMARFORCE se concrétise.

### 1.3.5 Entraînement et préparation

Dans le projet d'instruction interarmées sur les opérations amphibies, il est précisé " qu'il faut procéder, chaque fois que possible avant l'appareillage vers la zone d'opération, à un certain nombre d'entraînements et de répétitions préalables ".

En effet la complexité de telles opérations exige, dès l'entraînement du temps de paix, l'acquisition de savoir-faire et la maîtrise de procédures interarmées et interalliées.

#### 1.3.5.1 Entraînement

La spécificité des savoir-faire techniques et tactiques des opérations amphibies nécessite un apprentissage long, qui doit être régulièrement entretenu et contrôlé. Cette instruction s'adresse plus particulièrement aux forces terrestres et aux équipages de la marine nationale et marchande.

Cela suppose donc d'orienter certaines formations de l'armée de terre vers ce genre de mission et de leur donner les moyens de s'entraîner régulièrement.

##### 1.3.5.1.1 Pour les forces terrestres

Cet entraînement devra essentiellement porter sur des savoir-faire techniques pour les équipages des hélicoptères et ceux des différents engins blindés et véhicules à roues.

Les équipages des hélicoptères ont d'ores et déjà une qualification particulière pour participer à une opération amphibie depuis un porte-avions ou un porte-hélicoptères. Cette qualification est entretenue et régulièrement contrôlée.

En revanche, les équipages d'engins blindés ou de véhicules à roues ne possèdent pas de qualification particulière. Or les opérations d'embarquement, de transbordement, de débarquement, de manoeuvre porte à porte exigent d'être maîtrisées de jour comme de nuit. Pour cela, l'armée de terre devrait pour ses équipages, au moins d'engin blindé, au mieux de tous types de véhicule, créer une

qualification particulière pour les opérations amphibies et définir un programme d'entraînement et de contrôle périodiques.

#### 1.3.5.1.2 Pour les équipages de la marine nationale et de la marine marchande

Si la spécialisation des bâtiments de la Marine nationale donne à leurs équipages le savoir-faire professionnel et l'entraînement adéquat, nous ne devons pas oublier qu'une force amphibie met aussi en oeuvre des bateaux de la flotte auxiliaire occasionnelle (F.A.O).

Or, l'ensemble de ces navires doit être apte aux opérations de porte à porte difficiles et parfois dangereuses. Cette capacité nécessite là aussi un entraînement régulier et la compétence de l'ensemble des équipages.

#### 1.3.5.1.3 Pour les états-majors

Les procédures interarmées et interalliées à mettre en oeuvre doivent être connues afin d'assurer une bonne coordination d'opérations simultanées ou successives dont la mauvaise exécution pourrait avoir des conséquences dramatiques.

Pour cela, il serait nécessaire de développer les exercices de cadres interarmées et interalliés afin d'harmoniser les procédures et d'en vérifier l'adaptation. D'augmenter dans un cadre identique, des exercices de transmissions, pour contrôler les structures choisies et étudier la compatibilité et l'adaptation des moyens.

Enfin dans le cadre du travail en interalliés, le recours à une langue commune devrait permettre d'éviter toutes les interprétations erronées. Il semble presque naturel que cette langue soit l'anglais.

#### 1.3.5.2 Répétitions

La possibilité de procéder à des répétitions dépend des délais disponibles et de l'effet de surprise désirée.

Elle sera systématiquement recherchée afin de parfaire l'aguerrissement des équipages mais surtout de maîtriser les délais et le " timing " essentiels pour toutes les coordinations et ainsi éviter les méprises.

## 2. FAISABILITE D'UNE OPERATION AMPHIBIE EN MEDITERRANEE

### 2.1 Etude géographique du bassin méditerranéen

#### 2.1.1 Généralités

La mer Méditerranée est une mer fermée : on ne peut y accéder que par deux détroits :

détroit de Gibraltar en venant de l'Atlantique,  
détroit du Bosphore en venant de la Mer Noire.

Un canal la met en communication avec la Mer Rouge : le canal de Suez.

Elle comporte de nombreuses îles, parmi lesquelles deux revêtent une importance particulière sur le plan géostratégique : Chypre et Malte.

Elle compte également des passages obligés, dont le plus important est le détroit de Sicile, entre la Tunisie et l'Italie, qui la divise en deux parties bien distinctes.

Sur le plan de l'hydrographie et de la météorologie, la Méditerranée est considérée par les navigateurs comme une mer plus facile que les mers du Nord de l'Europe : courants faibles, absence de marées, côtes généralement saines, visibilité meilleure et mer moins grosse.

Elle est donc favorable à l'emploi de bâtiments de petit tonnage, capables d'opérer à grande vitesse la plupart du temps.

La visibilité généralement bonne est favorable à l'identification des bâtiments en portée optique.

La bonne transparence de l'eau est favorable à la détection par avions de sous-marins à l'immersion périscopique.

La relative importance des fonds inférieurs à 200 m permet de miner avec des mines à orins des zones de passage obligé (canal de Sicile ou canal de Sardaigne par exemple).

#### 2.1.2 La MEDITERRANEE ; enjeu économique

La Méditerranée est pour l'occident un facteur déterminant de liberté d'action et pour le reste du monde un facteur important d'équilibre.

Elle est l'unique débouché maritime de douze Etats. 5 en Afrique du nord n'ont aucun véritable débouché continental du fait de l'obstacle saharien, 6 au Proche Orient et en Europe Orientale ont des voies de communication continentales politiquement incertaines. Le 12 ème est l'Italie, grande puissance industrielle étroitement dépendante de ses échanges par transports maritimes.

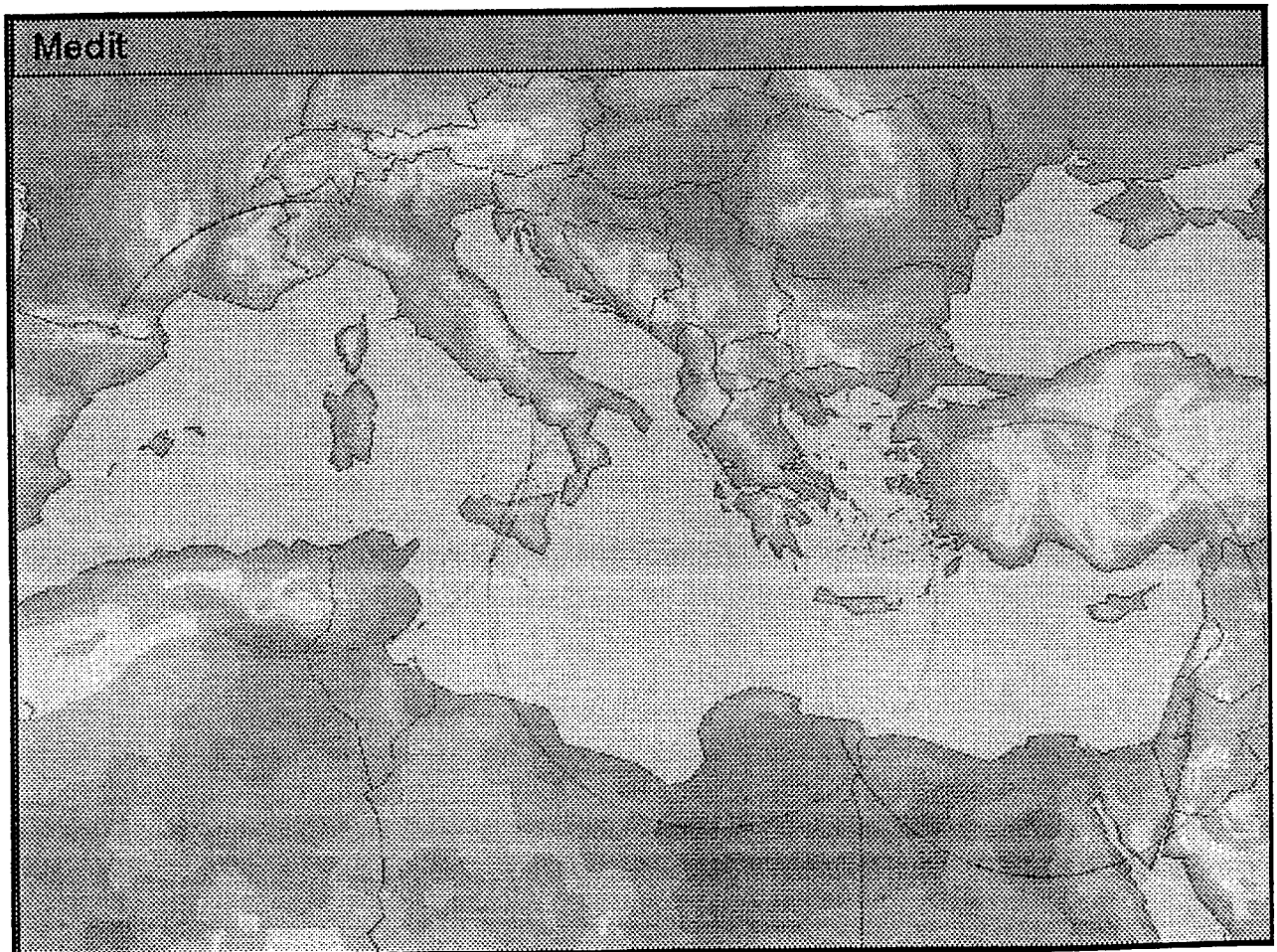
Pour ces pays, la Méditerranée est donc l'indispensables source de vie.

### 2.1.3 La Méditerranée : Distances et Délais d'intervention

La Méditerranée s'étend sur une longueur de 2100 milles nautiques de Gibraltar à la Syrie et sur une largeur maximum de 380 milles entre le golfe de Gènes et le nord de la Tunisie. Sa superficie est de trois millions de kilomètres-carrés, soit moins du trentième de l'océan atlantique et moins du soixantième de celle de l'océan pacifique.

L'exiguïté relative de la Méditerranée est favorable à l'intervention des forces aériennes modernes basées à terre et peut rendre inconfortable la position des forces navales.

En revanche, un porte-avions et son groupe aérien peuvent contrôler une partie importante du théâtre ; par exemple, pour un porte-avions français et ses super-étendards, pratiquement toute la Méditerranée occidentale peut être couverte comme l'indique la carte suivante.



Rayon d'action des Super-Etendards embarqués sur porte-avions :  
300 nautiques

Le tableau qui suit montre que les délais d'intervention sont courts. Il ne faut cependant pas perdre de vue que le cloisonnement du théâtre peut rendre les acheminements délicats en temps de crise ou de guerre ( passages obligés, survols de territoires étrangers pour les transports aériens).

	TOULON				GIBRALTAR		
	Distances	Temps de transit			Distances	Temps de transit	
		en	heures à :			en	heures à :
		15 nds	25 nds	300 nds		15 nds	25 nds
Gibraltar	740	49,4	29,6	2,5			
Alger	400	26,7	16	1,33	410	27,4	16,4
Canal de sicile	490	32,7	19,6	1,63	860	57,4	34,4
Tripoli	745	49,7	29,8	2,5	1115	74,4	44,6
Gurenah	1030	68,7	41,2	3,43	1400	93,4	56
Port - Saïd	1530	102	61,2	5,1	1900	126,7	76
Beyrouth	1690	112,7	67,6	5,63	2060	137,4	82,4
Bosphore	1310	87,3	52,4	4,37	1680	112	67,2
Athènes	1170	78	46,8	3,9	1540	102,7	61,6
Venise	1390	92,7	55,6	4,63	1760	117,4	70,4
Messine	540	36	21,6	1,8	1020	68	40,8
Naples	400	26,7	16	1,33	1010	67,4	40,4

Pour distances et temps de transit depuis Brest, ajouter 940 milles, soit 62,7 h à 15 nds, et 37,6 h à 25 nds aux éléments donnés depuis Gibraltar.

#### 2.1.4 La faisabilité physico-géographique des opérations amphibies

Compte tenu de l'imprécision des cartes maritimes et terrestres connues à ce jour, il n'est pas raisonnable d'entreprendre, en matière d'opérations amphibies, une étude physico-géographique sérieuse et précise par le seul biais de ces documents.

Cette étude a donc été également menée à partir d'un catalogue de dossiers de plage étrangers détenu par le groupement amphibie de Toulon et de documents divers provenant d'autres pays.

En considérant uniquement l'emploi de la batellerie nationale (CTM, EDIC, BATRAL), il ressort de cette étude que :

pour l'Algérie :

En règle générale, les conditions ne sont pas favorables aux opérations amphibies de grande envergure car les itinéraires d'approche maritimes sont partiellement encombrés par des îlets, des rochers, des récifs, des bancs de sable ou des épaves.

La nature du sol côtier est à dominante sableuse ou argilo-sableuse et le gradient reste souvent relativement faible.

Des vagues allant de 1,20 m à 1,50 m de haut peuvent apparaître à n'importe quel moment de l'année, avec une forte probabilité durant la période allant de novembre à mars. La frange côtière occidentale demeure quant à elle plus sensible à ces perturbations entre juillet et septembre.

L'amplitude maximale des marées est de l'ordre de 30 à 50 cm au printemps. Les plages sont généralement peu larges et atteignent rarement plus de 3000 m de long. Leur sortie s'effectue très souvent par pistes ou en tout terrain.

En ce qui concerne l'infrastructure maritime, l'Algérie comprend six ports majeurs incluant les quatre bases navales de Annaba, Jijel, Alger et Mers el Kebir.

Elle dispose en outre de quatre aéroports internationaux situés à Alger, Annaba, Constantine et Oran.

pour la Tunisie :

La géographie du littoral est pratiquement identique à celle de l'Algérie. Les approches maritimes directes sont naturellement ou artificiellement obstruées ; les sols, constitués de sable argileux, de graviers ou de cailloux, sont généralement favorables à la trafficabilité des véhicules à roues ; des rouleaux de plus d' 1,50 m apparaissent fréquemment entre décembre et février.

Les plages débouchent très souvent sur des dunes, des buttes ou des plaines côtières cultivées. On y accède par des pistes ou en tout terrain.

Tunis et Bizerte, les deux principaux ports du pays, sont soulagés par trois ports secondaires : Sfax, Sousse et Djerba. Ces infrastructures peuvent être utilisées par des bâtiments militaires.

Les deux aéroports internationaux sont Tunis/Carthage et Djerba/Mellita.

La base aérienne militaire de Bizerte/Sidi Ahmed dispose de structures d'accueil identiques à celles d'un aéroport international.

pour la Libye :

Les conclusions restent globalement identiques à celles de l'Algérie.

La plupart des plages accessibles par la mer se situent dans la partie orientale du pays et ont une longueur inférieure à 1500 m. Elles sont constituées essentiellement de sable fin et leur sortie repose essentiellement sur l'utilisation des pistes ou sur du tout terrain.

Malgré ses 1800 km de côtes, la Libye comprend trois ports principaux situés à Benghazi, Tripoli et Tobrouk et deux ports secondaires à Darnah et Zuwarah.

Deux aéroports internationaux existent le long de la côte : Tripoli et Benghazi (Baninah).

pour l'Egypte :

des cinq sites potentiels reconnus à PORT-FOUAD et PORT-SAID , aucun n'est favorable à un débarquement, le gradient restant là encore beaucoup trop faible.

A ALEXANDRIE, l'absence de reconnaissance des fonds ne permet pas de conclure efficacement sur la faisabilité d'une opération amphibie.

pour la Syrie :

En dépit d'un nombre de plages important sur la côte Syrienne, les conditions d'accès par la mer restent délicates du fait de la présence de bancs de sables ou de saillies rocheuses. Les plages les plus favorables à un débarquement sont situées préférentiellement en partie médiane du pays. Cependant, les accès maritimes d'un bon nombre d'entre elles ont été minées. La jonction avec la principale route côtière s'effectue en tout terrain ou par piste.

Les principaux ports du pays sont Lattaquié, Baniyas et Tartous (Lattaquié et Tartous sont en même temps des bases navales militaires).

Le seul aéroport international situé en bord de mer est Lattaquié.

Un récapitulatif des sites favorables à une opération amphibie est donné en annexe 1.

### 2.1.5 Conclusions

Les interviews menés auprès des organismes qui ont à traiter de près ou de loin des opérations amphibies montrent que :

- le renseignement technique d'ordre physico-géographique fait cruellement défaut sur l'ensemble du bassin Méditerranéen,
- la récupération et l'exploitation de ces renseignements s'effectuent de façon décentralisée et disséminée,
- la vétusté des cartes maritimes et terrestres ne permet pas d'aboutir à une étude sérieuse visant à localiser des zones propices aux opérations amphibies (l'absence d'éléments précis relatifs à la frange côtière en est le principal défaut),
- les dossiers de plage existants sont peu nombreux et très souvent obsolètes pour conclure efficacement,
- la mise à jour de ces dossiers n'est pas envisagée à court terme et ne semble pas être une priorité du moment.

Qu'en serait-il si certaines opérations étaient programmées ? Certains services de la Marine indiquent que la réalisation des dossiers pourrait s'effectuer dans des délais relativement brefs (8 à 10 jours) par l'emploi simultané de moyens de reconnaissance aériens (aviation et satellite), maritimes et terrestres. La réponse peut paraître rassurante mais elle n'en demeure pas pour autant satisfaisante (aurons-nous les délais nécessaires s'il s'agit d'évacuer des ressortissants ?).

L'acquisition du renseignement est une priorité permanente des forces armées dès le temps de paix. Est-il encore opportun de continuer à faire l'impasse dans ce domaine ?

Le bassin Méditerranéen, zone permanente de conflits potentiels et larvés, doit susciter une mise à jour de la documentation technique, comme le propose la première partie .

## 2.2 Moyens amphibies des marines française et de l'union européenne

En nous référant aux moyens engagés par les Britanniques lors de la guerre des Falkland, dressons l'inventaire des ressources dont dispose la Marine nationale et les marines de nos principaux partenaires de l'union européenne pour une opération amphibie en Méditerranée. Nous étudierons ensuite les renforts possibles des navires marchands de notre flotte auxiliaire (FAO).

### 2.2.1 Rappel des moyens britanniques engagés lors de la bataille des Falkland:

La flotte opérationnelle et logistique comprenait :

- 44 bâtiments de combat dont :  
2 porte-aéronefs, 10 destroyers lance-missiles, 18 frégates, 2 transports d'assaut et 4 sous-marins nucléaires d'attaque,
- 24 bâtiments de la "Royal fleet auxillary" dont :  
6 bâtiments de débarquement, 10 pétroliers-ravitailleurs, 3 ravitailleurs-ateliers, 1 patrouilleur brise-glaces, 1 bâtiment support d'hélicoptères, et 3 bâtiments hydrographes,
- 49 navires marchands, dont :  
9 pétroliers (700 000 t) et un navire hôpital.

La force débarquée aux Falkland représentait 6500 hommes et 30000 tonnes de matériel.

Rappelons enfin que cette action de débarquement s'est déroulée :

- à 7000 nautiques de la Grande-Bretagne et à 3500 nautiques de l'île de l'Ascension qui constituait le principal relais logistique du dispositif,
- dans des conditions climatiques particulièrement difficiles,
- dans un contexte de menaces sous-marines et aériennes considérables,
- avec un soutien efficace mais indirect de forces alliées (renseignements et missiles air-air livrés par les Etats-Unis).

### 2.2.2 Inventaire des moyens français pour ce type d'intervention

Notre force d'action navale pourrait, en regroupant le maximum de nos moyens de transport, compter au total (les tonnages figurent avec la mention W pour "convention de Washington" ou L pour "lège") :

- 2 porte-avions de 24000T (W): CLEMENCEAU + FOCH, avec leur groupe aérien, constitué en version mixte (porte-avions & porte-hélicoptères), de 3 crusaders, 6 super-étendards, 4 alizés, 2 dauphins et 15 pumas ; dans cette configuration envisageable lorsque la force ne dispose que d'un seul porte-aéronefs, il est extrêmement difficile de mener simultanément des opérations aériennes d'assaut et d'héliportage; la diversité des missions nécessite une chronologie très précise, qu'il est impératif de respecter pour ne pas bloquer le pont d'envol; la succession des manoeuvres d'aviation rapprochée est difficilement compatible avec les opérations d'hélicoptère, pour lesquelles il faut rechercher les distances les plus

faibles possibles. C'est pourquoi nous nous placerons dans l'hypothèse la plus favorable où les 2 porte-avions seraient simultanément utilisables, l'un en version porte-avions (avec une capacité de 350 hommes en plus de l'équipage), l'autre en version porte-hélicoptères (1500 hommes en plus de l'équipage) .

- 1 porte-hélicoptères de 10000T (W) : JEANNE D'ARC avec une capacité d'emport de 4 pumas ou 6 WG 13 (Lynx) + 1 à 2 alouettes et un PC combiné, pour la conduite des opérations amphibies, situé dans le bloc passerelle. La capacité d'emport en passagers (3 à 8 jours) est de 400 hommes.
- 1 transport de chalands de débarquement (TCD) de 9300T (L): Foudre avec un radier permettant de recevoir :
  - 1 patrouilleur (P400) ou
  - 1 bâtiment de soutien de région (BSR) ou
  - 1 remorqueur (RR 2000) ou
  - 2 chalands de débarquement d'infanterie et de chars (CDIC) ou
  - 10 chalands de transport de matériel (CTM) ou
  - 1 CDIC + 4CTM + 50 véhicules + 10 AMX10 RC ou
  - 180 à 200 véhicules de tout type ou
  - 1800T de matériel (sans chaland);il dispose comme installations aéronautiques :
  - d'un hangar pouvant abriter 4 super pumas,
  - d'une plate-forme adaptée à la mise en oeuvre simultanée de 2 super pumas,
  - de ponts mobiles pour un 3<sup>e</sup> appareil ;Ce TCD peut embarquer de 470 à 2740 hommes en plus de son équipage (210 hommes).
- 2 TCD de 5800T (L): OURAGAN et ORAGE disposant d'un radier permettant de recevoir :
  - 2 engins de débarquement d'infanterie et de chars (EDIC) ou 8 CTM ou
  - 1 CDIC + 4 CTM + 21 véhicules + 10 AMX10 RC ou
  - 13 super frelons ou 42 chars AMX 30 ou
  - 150 à 170 véhicules de tout type ou 1500T de matériel (sans chaland);leurs installations aéronautiques permettent l'emport de:
  - 4 super pumas ou 2 super frelons ou 6 hélicoptères légers.Ces TCD peuvent embarquer 350 à 2000 hommes en plus de leur équipage (210 hommes).
- 1 bâtiment de transport et de débarquement (BTD) de 4900T (L): BOUGAINVILLE (appartenant actuellement à la Direction du centre d'essais nucléaires) ;
- 4 bâtiments de transport légers (BATRAL) de 770T (L): LA GRANDIERE, CHAMPLAIN, FRANCIS GARNIER, DUMONT D'URVILLE, JACQUES CARTIER; Leur capacité est de 12 véhicules type P4 ou de 6 P4 + 3 camions (VLRA ou TRM 2000 + 150 hommes.
- une batellerie amphibie composée de :
  - 3 engins de débarquement d'infanterie et de chars (EDIC), capables d'emporter :
    - 6 AMX10 RC + 6 VAB ou 7 AMX 30 ou 13 camions ou 38 Jeeps ou
    - 16 ERC + 2 camions ;
  - 2 CDIC de 326T (L), d'une capacité équivalente à celle des EDIC;

10 CTM de 56T, capables d'emporter :  
4 AMX10 RC ou 4 VAB ou  
2 AMX30 ou 5 ERC et 2 Jeeps.

- les principales autres unités de la force d'action navale sont :
  - 4 frégates antiaériennes,
  - 5 frégates anti-sous-marines,
  - 2 pétroliers ravitailleurs,
  - 5 avisos,
  - 4 chasseurs de mines,
  - 6 sous-marins nucléaires d'attaque,
  - 2 sous-marins diesels,
  - 1 bâtiment de soutien santé.

On constate que si les moyens militaires de transport et d'intervention aéronavale sont comparables à ceux déployés pour la reconquête des Falkland, les unités de lutte anti-surface, antiaérienne et anti-sous-marine sont nettement moins nombreuses que celles dont disposait la force britannique.

Dans le cadre de notre étude, les distances de projection et les menaces en mer sont moins contraignantes, en revanche, des moyens supplémentaires devront être recherchés pour recruter auprès des marines européennes susceptibles de coopérer avec la France en Méditerranée, des ressources de capacités de transport et de logistique.

### 2.2.3 inventaire des moyens de transport et amphibies de nos partenaires européens:

- L'Italie dispose :
  - d'un porte-aéronefs de 9360T (W): GARIBALDI avec une capacité en aéronefs de 12 hélicoptères SH 3D (sea king) ou 10 avions sea harriers,
  - de transports d'assaut :
    - 3 *landing platform deck* (LPD) de 5000T (L): SAN GIORGIO, SAN MARCO, SAN GIUSTO, capables de transporter :
      - 2 hélicoptères lourds (CH 47 américains) +
      - 36 véhicules +
      - 3 *Landing craft mechanised* (LCM) ou *Moto transport medi* (MTM), en radier,
      - + 3 *Landing craft vehicule personnel* (LCVP) ou *Moto trasporti personale* (MTP) ou 30 chars (léopards), en pontée + 400 hommes,
    - d'une batellerie comprenant des LCM, des MTM, des LCVP et des MTP.
- L'Espagne peut mettre en oeuvre :
  - un porte-aéronefs de 12000T (W): PRINCIPE DE ASTURIAS, capable d'emporter 30 aéronefs (avions matadors et hélicoptères SH 3D),
  - un groupe amphibie comprenant :
    - 2 transports de personnel de 10700T (L): CASTILLA et ARAGON
    - 7 LCM + 16 LCVP + 2400 hommes (avec une plate-forme hélicoptère mais sans de hangar),
    - 3 ex-LST américains de 2590T (L)
    - 2 LCVP + 1 LCPL + 400 hommes,
  - une batellerie composée de :
    - 3 LCT "Pelicano" de 279T (L), dérivés des EDIC français,

2 ex-LCU (*Landing craft utility*) américains de 180T (L),  
des LCM, ex-LCM américains, LCVP, LCPL (au total 90 à 100 engins).  
des bâtiments spécialisés :  
4 aéroglisseurs (vitesse 40 à 60 nds), capacité 14T (3 P4 et 70 hommes).  
1 bâtiment de transport de 2272 T (L): CONTROMAESTRE CASADO  
disposant d'une plate-forme hélicoptère.

- Le Royaume-Uni possède :
  - 3 porte-aéronefs : INVINCIBLE, ARK ROYAL (9 sea-harrier + 12 sea-king) et ILLUSTRIOUS (5 sea-harrier + 9 sea-king), et 1 porte-aéronefs auxiliaire, utilisé pendant la guerre du Golfe comme bâtiment de soutien sanitaire : ARGUS (12 sea-harrier + 6 sea-king),
  - 7 bâtiments amphibies:
    - 2 LPD: FEARLESS et INTREPID, capables d'emporter :
      - 4 LCVP Mk 4 (35 hommes ou 1 véhicule de 500 Kg) + 4 LCM (2 chars ou 100 tonnes) + 4 sea-king.
    - 4 *Landing ship logistic* (LSL) type SIR LANCELOT, avec une capacité de :  
chalands + 10 à 20 hélicoptères + 402 hommes.
    - 1 LST : SIR GALAHAD, avec une capacité de :  
18 chars + 60 camions + 536 hommes.
  - une batellerie composée de :
    - 2 LCT de 870 tonnes,
    - 9 LCM de 165 tonnes,
    - 3 LCM de 61 tonnes,
    - 21 LCVP de 10 tonnes.

Les LSL appartiennent à la *Royal Fleet Auxiliary* (RFA), flotte logistique britannique, dont les bâtiments étaient initialement enregistrés comme navires civils. Depuis la guerre des Falkland, ils ont été transférés vers le ministre de la Défense. Le tonnage total de la RFA est de 508000 tonnes.

La *Royal Navy* s'équipe désormais d'unités polyvalentes orientées prioritairement dans la lutte anti-sous-marine. Elle détient un excellent outil d'intervention face à une puissance régionale.

- Parmi nos autres partenaires nord-européens :

L'Allemagne développe sa flotte logistique et ne renouvelle pas sa composante amphibie. Elle dispose de 36 bâtiments de guerre des mines répartis en quatre escadrilles.

Les Pays-Bas disposent également de moyens de guerre des mines avec 15 chasseurs de mines tripartites (CMT) dont 7 placés en réserve. D'autre part, ils ont créé avec le Royaume-Uni, une *landing force*, force multinationale constituée, relevant de l'UEO.

Afin de ne pas alourdir cet inventaire, nous ne détaillons pas ici les moyens en bâtiments de combat et en sous-marins de nos partenaires européens qui viendraient naturellement encadrer les unités de projection et de transport qui viennent d'être recensées. La mise en oeuvre de certaines de ces unités sera évoquée ultérieurement, dans l'étude plus détaillée des capacités (§ 3.1.) qu'on peut

mobiliser pour une opération amphibie correspondant à notre étude. En revanche, il convient d'examiner, en complément des moyens que nous venons de citer, la ressource constituée par la FAO.

#### 2.2.4 moyens de transport de la FAO

L'état-major de la Marine entretient la liste, en perpétuelle mutation, des navires de commerce français susceptibles d'intéresser la défense et, en particulier, le transport opérationnel, soit en les affrétant (signature d'un contrat amiable avec l'armateur selon des conventions établies dès le temps de paix), soit en les réquisitionnant (décret du pouvoir politique).

Les critères de choix à prendre en compte sont mentionnés dans l'instruction interarmées sur la préparation et l'exécution des opérations amphibies :

- la capacité de transport de véhicules :  
exprimée en "mètres de roll", elle définit les aires de stockage et dépend de la résistance des ponts et des hauteurs sous barrots disponibles ;
- la capacité de transport de passagers :  
elle dépend du nombre de couchettes, des installations sanitaires et culinaires et des capacités de sauvetage ;
- l'autonomie en combustible, en vivres et en eau potable ;
- la capacité de transbordement par "porte à porte" :  
selon les caractéristiques techniques de leur porte arrière : hauteur au-dessus de la flottaison, angle maximum d'inclinaison négative, poids supportables par la porte et ses pantoires, possibilité de disposer des pontons intermédiaires, les transbordeurs (car-ferries) peuvent disposer de cette capacité déterminante pour l'emploi combiné de ces navires avec la batellerie amphibie.

Dans le cadre d'une planification à froid intégrant les délais d'affrètement, l'instruction de référence table sur le recours à 12 rouliers pour un transit de 48 heures dans des conditions de confort sommaire totalisant une capacité de 6500 hommes, à 4 rouliers et 3 transbordeurs pour des transits plus longs imposant des conditions plus confortables de vie à bord avec une capacité totale de 3000 hommes et de 750 véhicules.

#### 2.2.5 Conclusion

Si la France est la seule puissance européenne disposant de porte-avions, ses principaux alliés sont en mesure de mettre en oeuvre 5 porte-aéronefs et une douzaine de bâtiments de transport et de débarquement. Ce qui permet de multiplier par quatre le volume des moyens amphibies que notre seule Marine serait en mesure de transporter. Compte-tenu des faibles distances des portées logistiques, les moyens cumulés des marines européennes seraient en mesure de satisfaire, avec le concours de notre FAO et de la RFA, les besoins d'un déploiement d'une force amphibie en Méditerranée. Le soutien médical nécessite une mention particulière : les capacités médico-chirurgicales embarquées sur la Foudre (50 lits avec extension possible à 190 lits, 8 lits de triage-déchocage, 4 lits de soins intensifs, 1 salle de radiologie, 2 blocs chirurgicaux, désignent tout particulièrement

ce bâtiment pour assurer le soutien médical de ce type d'opération. Quant au bâtiment de soutien sanitaire (BSS) Rance, il se prête mal à l'accueil des blessés : sa plate-forme ne permet pas l'apportage d'hélicoptères de manoeuvre et l'acheminement des blessés à bord vers les blocs opératoires, puis les lits d'hospitalisation est particulièrement difficile (inadéquation de la répartition des locaux, étroitesse des coursives). Des perspectives plus pragmatiques s'ouvrent dans le domaine du soutien médical, avec la possibilité de transformer un ou plusieurs transbordeurs de la FAO, en navires hôpitaux à l'aide d'équipements techniques modulaires. Mais force est de constater que sur ce point, aucune expérience pratique n'est acquise et qu'il est temps de mener une expérimentation.

## 2.3 Le commandement d'une opération amphibie

### 2.3.1 Les principes généraux

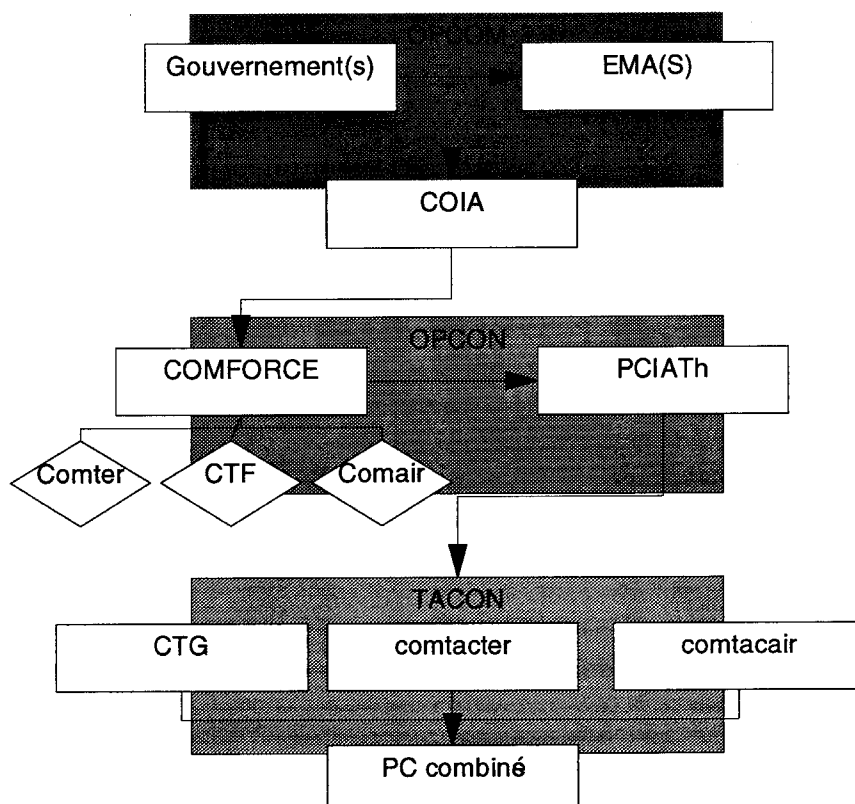
#### a. Niveaux de responsabilités

Comme pour toute opération militaire il importe de définir le niveau de responsabilités de chacun des intervenants prenant part à la décision, à la préparation, et à la conduite d'une opération amphibie.

Trois niveaux sont à distinguer :

- celui du commandement opérationnel ou OPCOM,
- celui du contrôle opérationnel ou OPCON,
- celui du contrôle tactique ou TACON.

-Schéma :



Ces trois différents niveaux font apparaître la répartition et le niveau des responsabilités.

#### b. Conséquences

Deux conséquences principales apparaissent: l'une en ce qui concerne le contrôle opérationnel et l'autre le contrôle tactique.

##### -contrôle opérationnel :

Dans un cadre multinational la cohérence de l'opération exige que ce niveau de commandement soit celui à partir duquel une nation pilote est désignée pour assurer la préparation, l'organisation et la conduite des opérations. Ce choix évidemment n'est pas une délégation de souveraineté donnée par un ou plusieurs des pays participants à l'un des leurs. L'organisation même de la structure de commandement permettra à chacune des parties de garder un contrôle sur les opérations entreprises et l'emploi de leurs forces.

Les différentes solutions qui peuvent être choisies seront présentées ultérieurement.

##### -contrôle tactique:

Dans l'instruction sur les opérations amphibies, le CTF est le commandant de l'opération amphibie. Or dans l'organigramme présenté, le CTF est l'un des conseillers et adjoints d'armée du COMFORCE.

Le subordonné direct du COMFORCE pour le commandement de la force amphibie est donc le CTG. C'est à lui que revient le commandement de l'ensemble de l'opération amphibie jusqu'à ce que chaque commandant tactique retrouve, vis à vis du COMFORCE, son autonomie après la bascule à terre du commandement au profit du COMTACTER.

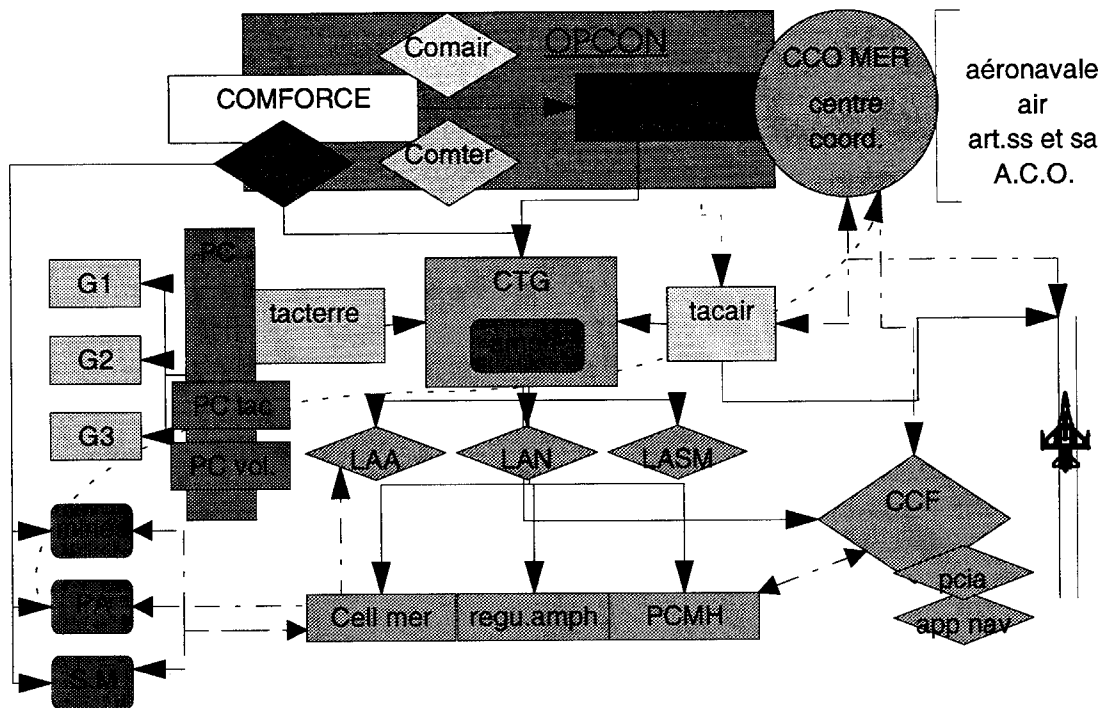
Bien sûr, il peut arriver que dans des opérations de petite envergure, le CTF soit confondu avec le CTG, mais cette solution paraît peu vraisemblable dans le cas d'une coalition multinationale.

### 2.3.2. Opération amphibie nationale

#### a. Organisation de la chaîne de commandement

Une fois que nous avons défini la chaîne de responsabilité au niveau du commandement opérationnel, du contrôle opérationnel et du contrôle tactique, il importe d'examiner la chaîne de commandement de l'opération amphibie elle-même.

Schéma :



Cette structure complexe fait bien du CTG le commandant de la phase amphibie de l'opération. Sous les ordres du COMFORCE, il est responsable du déploiement de la flotte amphibie et le coordonnateur des actions terrestres et aériennes. C'est sans aucun doute, en ce qui concerne ce rôle de coordonnateur que la bascule du commandement du CTG au COMTACTER et de la mer à la terre présentera la plus grande complexité et exigera des procédures particulièrement rigoureuses.

la bascule de commandement :

Comme nous l'avons déjà vu, la bascule du commandement s'effectue après que l'échelon d'assaut a conquis avec des forces suffisantes un espace de manoeuvre qui garantit la sûreté et la liberté d'action des forces débarquées.

Cette bascule du commandement peut s'effectuer par simple transfert de responsabilités en mer ou avec transbordement à terre des moyens de commandement. Dans ce dernier cas, ce transfert s'effectue en deux temps :

- 1° temps: mise à terre du P.C. tactique qui assure dès que possible le commandement des forces terrestres et devient l'interlocuteur du PC du CTG pour conduire et rendre compte des opérations des groupements de forces terrestres.
- 2° temps: mise à terre du PC du COMTACTER qui après déploiement assure le commandement des opérations à terre et rend leur liberté d'action au moyens aux ordres du CTG. Le COMTACTER devient alors à terre le commandant de l'opération.

Dans cette phase de bascule, la transmission des actions de coordination des appuis feux et des moyens utilisant la troisième dimension de la CCF du CTG à la cellule 3D feux et appuis du PC du COMACTER est la plus délicate.

Pour faciliter cette action, il apparaît indispensable que la cellule CCF et la cellule 3D feux et appuis soient imbriquées dès la phase de préparation de l'opération et qu'elles aient un certain nombre de moyens de transmissions (ceux en liaison avec le CCO/MER, le COMTACAIR, la cellule mer du CTG, pour la liaison avec les PA) compatibles.

Toutefois de telles exigences se heurtent à des difficultés techniques qui n'ont pas encore aujourd'hui de réelles solutions.

#### b.Des difficultés techniques et opératives

Ces difficultés techniques et opératives sont de trois ordres. Elles concernent :

- les moyens de commandement,
- les capacités techniques des matériels,
- les procédures.

#### Les moyens de commandement :

Nous avons vu la complexité de la chaîne de commandement et la nécessité de jumeler dès que possible un certain nombre de cellules. De plus l'instruction sur les opérations amphibies prévoit que le COMACTER, donc au moins une partie de son PC se trouve sur le bâtiment du CTG, ainsi que le PCMH et la cellule CCF avec, comme nous le souhaitons, tout ou partie de la cellule 3D feux et appuis du COMACTER.

Or il n'existe pas dans l'armée française ni dans aucune des armées de l'UEO de bâtiment de commandement spécialisé ayant les capacités d'accueil, de transmissions permettant de recevoir une telle structure de commandement. Pour compenser cette lacune il est alors souvent fait appel à un TCD qui est en mesure de recevoir dans sa cale les structures de commandement sheltérisées adéquates.

Cependant cette solution diminue considérablement les capacités déjà faibles de transport et de mise à terre des forces terrestres.

Il serait donc opportun que la France ou au moins l'UEO se dote d'une telle capacité qui pourrait être obtenue par la simple transformation d'un bâtiment de transport promis au désarmement. Le BOUGAINVILLE actuellement toujours détaché auprès de la DIRCEN pourrait trouver là une deuxième carrière plus opérationnelle.

#### Les capacités techniques :

Les limitations apportées par les matériels sont essentiellement dues aux incompatibilités qui existent pour leur mise en oeuvre. Incompatibilité des moyens de transmissions, absence d'interface, inadaptation de bâtiments pour l'accueil des structures de commandement même quand celles-ci sont sheltérisées.

### 2.3.3.Organisation d'une opération amphibie multinationale

Les difficultés précédemment abordées dans l'organisation du commandement d'une opération amphibie se trouvent évidemment multipliées dans le cadre d'une opération multinationale. Ces difficultés supplémentaires peuvent être, comme nous l'avons déjà dit de compréhension en l'absence de langue commune, mais aussi de procédure, avec par exemple nos alliés espagnols et italiens qui ne prévoient pas de bascule de commandement du CTG au COMACTER, ou encore d'organisation.

En effet le risque majeur est la multiplication des structures de liaison pour assurer à chacune des parties prenantes le contrôle légitime auxquelles elles sont en droit de prétendre.

Pour cela deux types d'organisation peuvent être retenus :  
-juxtaposition ou intégration.

#### a.Juxtaposition.

La juxtaposition implique au niveau du contrôle tactique (CONTAC) la mise en place de chaînes de commandement nationales et parallèles, la coordination des différentes chaînes se faisant au niveau du COMFORCE (OPCON). Ce type d'organisation a une conséquence politique et une conséquence tactique majeures.

##### Conséquence politique.

Elle permet à chacune des parties prenantes de se retirer quand elle le désire et en cela elle affaiblit considérablement la coalition et la décrédibilise en partie.

##### Conséquence tactique.

Elle contraint quasiment la coalition à une action par secteurs indépendants afin de diminuer les difficultés de coordination. Sinon, elle doit multiplier les organismes de liaison conduisant à un ratio disproportionné des effectifs consacrés au commandement par rapport aux forces de combat et multiplie aussi les risques d'incompréhension.

#### b.Intégration.

L'intégration consiste à organiser un véritable partage des responsabilités par une organisation multinationale de tous les échelons de commandement jusqu'au niveau des groupements de forces qui eux restent nationaux.

Cette organisation a l'avantage politique d'une implication équivalente de toutes les parties et les rend coresponsables des actions entreprises. Par ailleurs cette structure contraint à une harmonisation des procédures et élimine des détachements de liaison pléthoriques, sources de confusion. Cette solution engendre donc une simplification de la chaîne de commandement et une obligation de résultats pour les différents partenaires.

### 3. CAPACITES

En nous fixant comme mandat de mobiliser la totalité des unités de notre Marine nationale pour le transport et le débarquement d'une force aussi étoffée que possible pour exécuter une opération amphibie en zone hostile en Méditerranée, sur une période n'excédant pas deux mois, nous avons retenu un dispositif optimisant à la fois nos capacités d'appui feu aérien, d'hélicoptères et de plageage.

Après une description sommaire de ce dispositif, nous en dégagerons les forces et les faiblesses, puis nous envisagerons les renforts nécessaires pour en assurer la protection et la logistique. Nous étudierons enfin comment constituer une force interalliée capable de mener une opération amphibie avec débarquement sur un site militairement occupé par une force adverse.

#### 3.1 Description du dispositif national central

##### 3.1.1 Emploi des deux porte-avions

Nous nous sommes placés dans le cas favorable (§ 2.2.) où les deux porte-avions pourraient être simultanément déployés, l'un en version porte-avions (PA 1), l'autre en version porte-hélicoptères (PA 2) ; les groupes aériens embarqués seront respectivement :

###### PA 1 :

- 6 F8E (crusader) pour la permanence de cap,
- 15 SEM (super étendard) en strike de saturation ou permanence d'appui,
- 6 ALM (alizé) pour la permanence sûreté,
- 3 ETD P (étendard photo) pour les missions de reconnaissance,
- 2 AS 365 (dauphin) pour la rescue,
- 2 SF (super frelon) pour le SAR de combat et le transport;
- 350 hommes.

###### PA 2 :

- 18 pumas + 4 SF+ 10 gazelles + 2 dauphins
- 1500 hommes.

##### 3.1.2 Emploi du porte-hélicoptères

###### PH :

- 8 pumas + 1 alouette III
- 350 hommes (hélicoptères transportables en 2 h sur 15 Nq)
- PC combiné.

3.1.3 Emploi des bâtiments amphibies (transport des chalands de débarquement, du bâtiment de transport et de débarquement, bâtiments de transport légers et batellerie)

###### TCD 1 (FRE) :

- 2 CDIC (6 VAB + 12 AMX10 RC) + 40 véhicules
- 3 super pumas (aire principale + aire secondaire) + 8 gazelles (hangar)
- 450 hommes

PC combiné.

TCD 2 :

8 CTM + 10 véhicules + 8 AMX10 RC  
2 SF + 1 lynx  
400 hommes.

TCD 3 :

4 SF + 2 lynx  
100 VAB + 50 véhicules  
400 hommes.

BTD :

1000 t de matériel  
350 hommes.

4 BATRAL :

24 véhicules "4 X 4" + 12 Jeeps + 6 camions  
600 hommes.

3.1.4 Tableau récapitulatif:

<b>MISSION</b>	<b>MOYENS</b>	<b>CAPACITE</b>
appui aérien avions	PA 1	34 aéronefs
appui aérien hélico	PA 2 + TCD 1	18 gazelles
hélicoptère d'assaut	PA 2 + PH + TCD 3	26 pumas + 10 SF
plageage	TCD 1 + TCD 2 + TCD 3	20 AMX 10RC
effectifs mis à terre		4400 H

3.2 Les forces et les faiblesses du dispositif central

3.2.1 Les forces

La capacité de transport en hommes est de 4400, ce qui est de l'ordre de grandeur de la force de débarquement des britanniques aux Falkland.

Tablant sur ce "noyau dur", le TCD 1 ou le PH jouent le rôle de bâtiment de commandement.

L'aviation embarquée sur le PA 1 permet d'exercer un contrôle de l'espace aérien du théâtre d'opération. La possibilité, en fonction du lieu d'intervention, d'avoir recours aux avions de combat de l'armée de l'air, pour rehausser ce dispositif à partir d'une base aérienne française ou alliée en Méditerranée, est envisageable.

Le PA 2 constitue la pièce maîtresse de l'hélicoptère d'assaut ; il est complété dans cette mission par le PH et par le TCD 3.

### 3.2.2 Les faiblesses

La répartition des différents moyens sur les plates-formes peuvent nécessiter des transbordements de personnels ou de matériels qui supposent des liaisons par hélicoptère ou batellerie. Ces liaisons pourront concerner également les navires de la FAO transportant des moyens complémentaires et les unités logistiques.

Les 3 TCD doivent se regrouper au moment de la mise en oeuvre de la batellerie : les bull-tapis des CDIC (du TCD1) serviront également à débarquer les AMX 10 RC des CTM du TCD 2.

On constate qu'en se limitant aux moyens français, le plageage ne peut être envisagé que sur un site : on ne dispose que de deux bull-tapis pour le débarquement des blindés et des véhicules lourds.

La grande vulnérabilité de ce dispositif est le déploiement d'un nombre important de bâtiments précieux qu'il faut protéger et soutenir.

### 3.3 Le rempart et l'encadrement logistique

Dans un dispositif strictement français, il faudrait engager dans une opération l'ensemble des moyens disponibles de la force d'action navale, recensés dans le chapitre précédent, qu'il conviendrait d'étoffer par des unités de lutte anti-sous-marine prélevées sur le groupe d'action sous-marine (GASM) et des chasseurs de mines appartenant à la force de guerre des mines (FGM). Des ressources logistiques seraient à puiser parmi les pétroliers ravitailleurs et les navires spécialisés de la FAO.

La Foudre est le bâtiment français réunissant les meilleurs atouts pour assurer ce soutien, mais son rôle dans une opération amphibie ne lui permet pas de se consacrer prioritairement à la prise en charge des blessés. La transformation d'un ou plusieurs transbordeurs en bâtiments de soutien santé avec le recours à des équipements techniques conteneurisés semble être une solution d'avenir pour le soutien médical de ce type d'opération.

L'ensemble des moyens déployés dans ce dispositif sommairement décrit peut faire escompter le débarquement :

- par plageage : d'un premier échelon constitué d'un régiment d'infanterie renforcé par deux escadrons de cavalerie légère,
- par héliportage : la mise à terre d'un bataillon d'infanterie, appuyés par une force aéromobile d'une vingtaine de gazelles.

En Méditerranée, ce type d'intervention pourrait opportunément être associée à une opération aéroportée synchronisée de façon à optimiser une conquête territoriale.

### 3.4 Une force amphibie interalliée relevant de l'UEO

Les moyens amphibies de nos principaux alliés de l'UEO ont été récapitulés au § 2.2.. Pour envisager les capacités supplémentaires susceptibles de renforcer notre dispositif national, nous reprendrons les 4 missions figurant dans le tableau 3.1.4..

**Italie :**

<b>MISSION</b>	<b>MOYENS</b>	<b>CAPACITE</b>
appui aérien avions	Garibaldi	10 sea-harriers
appui aérien hélico	Garibaldi	12 mangustas (A -129)
hélicoptère d'assaut	LPD 1 + LPD 2 + LPD3	6 chinooks (CH 47)
plageage	2 LPD + batellerie + bataillon FM San Marco	30 chars lourds sur 1 LPD LCM & LCVP sur le 2 <sup>e</sup> LPD
effectifs mis à terre		800 H

**Espagne :**

<b>MISSION</b>	<b>MOYENS</b>	<b>CAPACITE</b>
appui aérien avions	Principe de Asturias	12 matadors
appui aérien hélico	Castilla + Aragon	2 hélicos antichars
hélicoptère d'assaut	Principe de Asturias	12 sea-kings
plageage	groupe amphibie	20 à 40 chars légers
effectifs mis à terre		3000 H

**Royaume-Uni :**

<b>MISSION</b>	<b>MOYENS</b>	<b>CAPACITE</b>
appui aérien avions	Invincible + Illustrious + Ark Royal	23 sea-harriers
appui aérien hélico	4 LSL	60 lynx
hélicoptère d'assaut	Invincible + Illustrious + Ark Royal + Argus + Fearless + Intrepid	45 sea-kings
plageage	2 LPD + 5 LSL + batellerie	25 chars lourds
effectifs mis à terre		5000 H

Le tableau ci-après, récapitule, par grande composante, les capacités cumulées de la France, de l'Italie, de l'Espagne et du Royaume-Uni.

composante	fonction	capacité	observation
aérienne	interception	6 F8E	
	reconnaissance	3 ETD P + 6 ALM + 12 matadors	+ armée de l'air + patmar
	appui feu	15 SEM + 33 sea harriers	
aéromobile	transport	26 pumas 3 superpumas 10 superfrelons 6 chinook 57 sea kings	390 H / rotation 75 H / rotation 250 H / rotation 180 H / rotation 1140 H / rotation
	combat	18 gazelles 12 mangustas 60 lynx	
assaut	plageage	2 CDIC 8 CTM 4 BATRAL 21 LCM + 46 LCVP + ...	400 H ou 12 AMX 10RC + 6 VAB 1100 H ou 8 AMX 10RC 560 H 6300 H + 16 chars lourds
	débarquement (sur quai de fortune ou après porte à porte)		40 chars lourds 30 chars légers 100 VAB 150 véhicules 750 H

### 3.5 Les forces et les faiblesses du dispositif interallié

#### 3.5.1 Les forces

A supposer que la quasi-totalité des capacités que nous venons de recenser, puisse être engagée, l'UEO dispose alors d'une force de projection substantielle, éventuellement capable de mener à bien une opération amphibie de vive force.

L'engagement du Garibaldi, et des 4 LSL britanniques type Sir Lancelot permet de quintupler le pool d'hélicoptères de combat légers prévu dans le dispositif national.

Pour l'hélicoptère d'assaut, les trois LPD italiens emportant chacun deux Chinook permettent de renforcer de 180 hommes la composante d'infanterie hélicoptérée, sur une première rotation ; le Principe de Asturias délivre avec 12 sea-kings une capacité supplémentaire de 240 hommes ; les ressources cumulées des porteurs britanniques apportent en supplément une capacité d'hélicoptère instantanée d'environ 1000 hommes.

En ce qui concerne l'assaut depuis la mer, l'Italie ne peut débarquer qu'un nombre limité de fantassins ; les capacités espagnoles sont équivalentes aux nôtres mais avec la possibilité de mettre en oeuvre ses 4 aéroglisseurs propices à une mise à terre "éclair" de près de 300 hommes. La contribution du Royaume-Uni permet de porter à la dimension d'une division les capacités dans ce domaine. Cette capacité pourrait encore être augmentée par le recours à la *United-Kingdom - Neederland landing force*.

### 3.5.2 Les faiblesses

En dehors des matadors opérationnels à partir du Principe de Asturias, les seuls avions embarqués concernés ici sont les sea-harriers, voire les harriers que les britanniques ont été capables de mettre en oeuvre depuis leurs porte-aéronefs aux Falkland. Une trentaine de sea-harriers pourraient ainsi participer à l'opération en supposant l'intervention des trois porte-aéronefs du Royaume-Uni et le déploiement du Garibaldi par la flotte italienne. L'autonomie limitée de ces appareils relativise l'intérêt d'une telle composante qui pourrait être avantageusement remplacée par une force aérienne déployée à partir d'une base alliée du pourtour méditerranéen. Pour la même raison, si la France ne pouvait projeter qu'un de ses deux porte-avions, la version porte-hélicoptères serait à priori retenue.

Si l'on peut compter sur une forte capacité d'assaut depuis la mer par des forces d'infanterie, soulignons la vulnérabilité qu'entraînerait pour ces forces, leur faible motorisation, en particulier si les conditions d'environnement ne permettraient pas de mener à bien des opérations de porte à porte.

Enfin, les principaux moyens de projection d'une force amphibie sont les porte-aéronefs et les transports de chalands de débarquement (ou leurs équivalents comme les LPD) qui représentent pour chaque état concerné des "high value units" (bâtiments précieux). Leur protection en matière de défense aérienne depuis la mer reste quand même relativement faible.

### 3.6 Conclusion

Concluons ce paragraphe en convenant du caractère artificiel d'un recensement assez exhaustif de capacités qu'il est serait irréaliste d'envisager de mettre toutes simultanément en oeuvre. Le plan opérationnel de l'UEO n°1 (entreprise conjointe ou combined endeavour) prévoit la proposition d'un groupement de force initial "à partir d'une liste des forces maritimes relevant de l'UEO sur laquelle figurent les données opérationnelles utiles, qui comprennent, par exemple, la disponibilité, la prédésignation des forces et les contraintes particulières à chaque pays en matière de déploiement". L'objectif est surtout de tenter de dégager une idée du potentiel global d'une force amphibie relevant de l'UEO et

intégrée à l'EUROMARFORCE, avec les stricts moyens militaires et des flottes de complément actuellement opérationnels au sein des pays concernés. "Entreprise conjointe" mentionne qu'un bon nombre d'états membres de l'UEO comprennent des unités amphibies convenant bien à l'exécution de missions en temps de paix ou de crises, notamment en matière d'évacuation, d'aide humanitaire et de secours en cas de catastrophe, de projection de forces à l'appui de l'imposition de la paix et de retrait d'urgence des forces de l'UEO". C'est évidemment en fonction des délais laissés par la planification qu'un maximum de moyens pourra être mis en oeuvre.

## CONCLUSION

Au moment de conclure cette étude sur les opérations amphibies en Méditerranée, nous devons préciser que les difficultés rencontrées pour élaborer un scénario tactique plausible, faute de données suffisamment précises, nous ont interdit de nous aventurer à proposer des points d'application, des volumes de forces voire des modes d'action.

Nous avons cependant essayé de présenter l'ensemble des capacités, des lacunes et des évolutions souhaitables pour que la France et ses alliés de l'U.E.O. puissent faire face rapidement et efficacement à toutes crises qui exigeraient d'avoir recours, en Méditerranée, à ce type d'engagement.

Toutefois après cette étude il apparaît clairement que les caractéristiques du théâtre méditerranéen et les moyens à disposition des forces de l'U.E.O. offrent des capacités d'action intéressantes et importantes. Cependant une réelle crédibilité ne pourra être acquise qu'au prix de choix clairs et d'évolutions qui permettront d'harmoniser les équipements, les procédures et les structures de commandement.

En effet même si le bassin méditerranéen semble offrir peu de sites favorables, c'est à dire comportant les exigences physiques développées en première partie, à la mise en oeuvre et au déploiement d'une opération amphibie, il présente pour les pays de l'U.E.O. une zone qui offre d'évidents avantages. Tout d'abord les marines européennes sont présentes en Méditerranée depuis de longues années, connaissent parfaitement la zone et ont la capacité, si nécessaire, de garantir très rapidement la supériorité maritime. D'autre part ses dimensions réduites facilitent l'appui et la défense aérienne grâce à la possibilité de mettre en oeuvre les moyens consacrés à ces actions depuis les côtes nord du bassin. Ainsi des plates-formes maritimes supplémentaires se trouveraient libérées pour le déploiement, par la troisième dimension, des forces terrestres. Enfin les distances réduites favorisent le soutien logistique, et dans certains cas, le déploiement du commandement de théâtre. Par exemple le soutien santé serait facilité grâce à la présence à quelques heures d'avions ou de bateaux d'hôpitaux d'infrastructure permettant d'alléger la structure santé déployée sur mer. De même une opération sur les côtes marocaines ou à l'ouest des côtes algériennes, ainsi que sur les côtes de l'ex-Yougoslavie, pourraient être respectivement conduites, par le commandant de théâtre, depuis l'Espagne ou l'Italie.

Par ailleurs, comme le présente la troisième partie, l'inventaire des moyens dont disposent la France et les pays de l'U.E.O. montre des capacités de projection de forces d'assaut et d'appui tout à fait significatives. Capacités qui peuvent encore être renforcées, comme nous l'avons vu précédemment, grâce aux caractéristiques géographiques de la zone d'action. Enfin l'avantage des pays de l'U.E.O. pour protéger et assurer la sûreté d'une flotte amphibie est évident sauf dans le domaine de la défense antiaérienne. Cette faiblesse pourrait cependant être palliée par la mise en oeuvre de moyens depuis les infrastructures terrestres. Il apparaît d'ailleurs que pour l'ensemble de ces raisons la doctrine amphibie de la France et des pays

de l'U.E.O., qui n'envisage pas d'opération amphibie avec un débarquement de vive force, peut et a les moyens d'être plus ambitieuse, si toutefois sont mises en oeuvre un certain nombre de mesures afin d'harmoniser et de préparer l'ensemble de leurs forces.

En effet si le théâtre est favorable, si les capacités sont importantes, la mise en oeuvre rapide et efficace de ces moyens est aujourd'hui impossible. Pour remédier à cela il importe à la fois d'agir sur les forces, les procédures, les savoir-faire tactiques et techniques et, enfin, sur les structures de commandement.

Pour cela la désignation de forces spécialisées pour les opérations amphibies paraît être la première des choses. Cette mesure devrait s'accompagner de mesures ayant pour objet d'harmoniser l'entraînement et les savoir-faire techniques indispensables à la mise en oeuvre d'une force amphibie. Cette action conduite sur les forces devrait être complétée par une action visant à l'harmonisation et à la complémentarité, (au moins de leurs performances), des moyens maritimes de mise à terre.

Enfin la mise en place de structures de commandement spécialisées dans la planification, la préparation, l'entraînement et la conduite d'opérations amphibies permettraient d'avoir une plus grande cohérence dans la définition des besoins (par exemple pour la recherche du renseignement), des moyens, des procédures et pour avoir une capacité de mise en oeuvre sur courts préavis.

Toutefois, malgré cela, il semble que la conduite d'une opération amphibie de grande envergure dans un cadre multinational posera trois difficultés majeures difficilement solubles à ce jour :

- celle du maintien du secret pendant les phases de préparation et de planification ultime qui imposera vraisemblablement de rechercher un effet de surprise tactique plutôt que stratégique,
- celle qui nécessitera, en partie orientale de la Méditerranée et au delà de l'Egypte, d'assurer une permanence aérienne 24 h/24 rendue difficile du fait de nos faibles capacités de ravitaillement en vol, mais aussi de la présence d'une défense antiaérienne adverse abondante et de qualité,
- celle enfin de l'impact médiatique sur la scène internationale puisque la conquête d'une tête de pont et d'une zone aéroportuaire imposera de fait d'évacuer une partie de la population sur place. Dans le même ordre d'idée, ose-t-on imaginer l'effet médiatique qu'engendrerait la perte d'un porte-avions d'une des nations sur son gouvernement et sa population ?

Néanmoins, la multiplication des exercices annuels multinationaux, la volonté de constituer une structure européenne pour les opérations amphibies, telle que EUROMARFORCE, sont des évolutions qui vont clairement dans le bon sens. Cependant la montée des menaces en Afrique du Nord, la complexité des opérations amphibies, la nécessité d'avoir des moyens adéquats, des doctrines et des procédures communes et actualisées, et la difficile maîtrise de ce genre d'opérations, exigent de ne plus perdre de temps et d'agir rapidement.

## ANNEXE 1

### Catalogue de plages favorables à une opération amphibie

Un récapitulatif des sites favorables est donné ci-après. Il concerne les côtes d'Algérie et d'Égypte en suivant le tracé d'est en ouest, du Liban de la frontière Israélienne à la frontière Syrienne, puis celles de la Syrie centrale.

Pour chaque site, un critère tactique sous la forme d'une lettre de A à E traduit les possibilités de franchissement et de déploiement à partir de la plage. La lettre C exprime une possibilité de franchissement au moyen de deux sorties pour véhicules et un raccordement au réseau routier par chemins carrossables. E signifie que la plage ne se prête qu'au débarquement des troupes à pied. Ce critère traduit la situation du site sans préjuger de l'exécution de travaux du Génie.

Les critères techniques sont précisés par une lettre de A à C caractérisant les possibilités d'approche et de plageage pour BATRAL, CTM et EDIC. La lettre A traduit des conditions très favorables, C souligne l'existence d'obstacles divers.

#### ALGERIE :

PLAGE	Tactique	Nature du sol	BATRAL	CTM	EDIC	Observations
La Calle	D	Cale	non	oui	oui	Passé délicate. Impossible par mauvais temps
Annaba	A	Port. 1 beaching entre grande et petite darse	non	oui	oui	Se prête à un débarquement de grande envergure. Présence d'un aérodrome.
Skida	C	sable mou. Tapis.	oui	oui	oui	1 seule sortie de plage.
Skida	A	Port. 1 beaching avant port.	C	oui	oui	Se prête à un débarquement important.
Sidi Kliffa	E	Tapis pour véhicules à roues.	C	oui	oui	Pas de jonction avec intérieur du pays.
Dellys	A	Port	non	oui	oui	Accès difficile.
Jinned	C	Tapis	C	oui	oui	
Cherchell	B	sable ferme	oui	oui	oui	Dégagement facile par route. Accès par mer très sain.
Beni Haoua	A	Tapis	oui	oui	oui	Plage très large. Sorties faciles.
Mersa Madakh	A	sable mou. Tapis	?	oui	oui	Débouchés importants.
Nemours	A	port	non	oui	oui	

EGYPTE :

PLAGE	Ta ctiq ue	Nature du sol	BAT RAL	CTM	EDIC	Observations dossiers effectués en 1994 aux alentours d'Alexandrie.
El Asafra	?	sable	?	?	?	fonds non reconnus
El Maaoura	?	sable	?	?	?	Plage de 1 km de long sur 60 m de large. fonds non reconnus.
Sioi Bishr	?	sable fin	?	?	?	Plage de 2 km de long sur 50 m de large. fonds non reconnus.
El Mandara	?	sable	?	?	?	Plage de 1 km de long sur 50 m de large. fonds non reconnus.

LIBAN :

PLAGE	Ta ctiq ue	Nature du sol	BAT RAL	CTM	EDIC	Observations dossiers effectués en 1983
Byblos	B	sable fin. Tapis	non	oui	oui	sortie sud à aménager
Juniye (nord)	A	sable fin et galets.	oui	oui	oui	1 route côtière longe la plage.
Juniye (sud)	A	tapis	oui	oui	oui	plage ouvrant directement sur la ville
Antelyas	B	sable fin et graviers	oui	oui	oui	route et voie ferrée surplombent la plage
Beyrouth st Georges	B	graviers et galets. Tapis	oui	oui	oui	rampe d'accès directe sur la plage
Beyrouth Ramlet el baida	B	sable fin. Tapis pour véhicules à roues	non	oui	oui	formation de rouleaux. Plage sensible aux vents.
Beyrouth Summerl and	B	sable très fin. nécessité d'un tapis sur 60 m.	oui	oui	oui	1 seule sortie de plage. Route reliant Beyrouth à l'aéroport.
Tyr	B	sable et gros galets	non	oui	oui	plageage avec excellente MTO

SYRIE :

Ras el Basit	A	sable et graviers	oui	oui	oui	présence d'une rampe sèche
Lattaquié Nord est	B	sable	oui	oui	oui	sortie en tout terrain ou par piste
Lattaquié Sud est	B	sable et graviers	oui	oui	oui	Rampe humide falaises à pic sortie par piste
Baniyas sud	A	graviers et cailloux	oui	oui	oui	Rampe sèche sortie par piste
Tartous nord	A	graviers	oui	oui	oui	présence de rochers au nord
Tartous sud	A	sable et graviers	oui	oui	oui	
Al Hamidyah	A	sable et graviers	oui	oui	oui	terrain mouvementé sortie en tout terrain

TUNISIE :

PLAGE	Ta ctiq ue	Nature du sol	BAT RAL	CTM	EDIC	Observations
Bizerte nord ouest	B	sable	oui	oui	oui	Présence de bancs de sable littoral fortement urbanisé
Bizerte	A	sable	oui	oui	oui	présence de dunes et de zones marécageuses
Halq al Wadi	B	sable	oui	oui	oui	présence de dunes et de zones marécageuses
Tunis	B	sable	oui	oui	oui	présence de canaux de drainage zones cultivées
Sousse nord	B	sable	oui	oui	oui	zones marécageuses et vergers
Sousse sud	B	sable	oui	oui	oui	zones marécageuses et vergers
Sfax	B	sable et limon	oui	oui	oui	zones cultivées
Gabès	A	sable	oui	oui	oui	dunes et nombreuses plantations
Tabarka	A	sable	oui	oui	oui	plage étroite et accès facile au réseau
La Skhirra	A	sable et argile	oui	oui	oui	dunes . sortie en tout terrain

## FICHE DE RENSEIGNEMENTS AMPHIBIES

Pays : .....

Ville : .....

LE PORT :- Quai Ro Ro  OUI  NON

- Localisation , .....

- Hauteur du quai Ro Ro - Hauteur des quais - Plan incliné de chargement  OUI  NON

- Localisation .....

- Praticable par	LCVP	CTM	CEDIC	BATRAL
	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

- Nature du plan incliné	BETON	SABLE	GALETS
	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

- Moyens de manutention capacité de levage	GRUE	PORTIQUE	AUTRE
	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

- Moyens roulants .....

Joindre si possible : - Photos renseignées

- Plan

- Croquis

LA PLAGE :

Nom de la plage : .....

Coordonnées géographiques : .....

références cartes utilisées : .....

Nature du sol	SABLE	ROCHE	GRAVIER	GALETS

Consistance

DURE	MOYENNE	MEUBLE
------	---------	--------

Dimensions

Longueur = .....
Largeur = .....

Gradient approximatif

	%
--	---

Sortie de plage pour véhicules

OUI	NON
-----	-----

Possibilités de stationnement d'un convoi

OUI	NON
-----	-----

Possibilité de poser hélicoptère

OUI	NON
-----	-----

Localisation Z.P. hélicoptère .....

Points remarquables, amers .....

.....

.....

.....

LE PLAN D'EAU

Nature du fond

SABLE	VASE	ROCHE	GRAVIER	GALETS

Gradient : Profondeur approximative à

10 m de la plage	
20 m de la plage	
30 m de la plage	
40 m de la plage	
50 m de la plage	

Obstacles éventuels dans l'axe de plageage .....

.....

.....

.....

.....