



"l'Europe a-t-elle, aujourd'hui, une politique de transport maritime en cohérence avec sa volonté affichée de projection de forces vers les théâtres extérieurs? "

Mémoire de géopolitique

dans le cadre de l'étude intitulée "les espaces océaniques".

Directeur de mémoire : contre-amiral François CARON

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION GENERALE

1. LA PROJECTION DE FORCES : UN INDISPENSABLE COMPLEMENT A LA PUISSANCE MARITIME DES ETATS

- 1.1 QUELLE PLACE POUR LA PROJECTION DE FORCES DANS LES OPERATIONS EXTERIEURES
- 1.2 LES ELEMENTS DE DOCTRINE PRESIDANT AU CONCEPT DE PROJECTION DE FORCES

2. LES BESOINS DE L'UNION EUROPEENNE EN MATIERE DE PROJECTION DE FORCES

- 2.1 LA VOLONTE DE L'UNION EUROPEENNE
- 2.2 LES ENGAGEMENTS COMMUNS

3. LE BILAN DES CAPACITES COMPAREES EN MATIERE DE PROJECTION DE FORCES, AU SEIN DES PAYS MARITIMES DE L'UNION EUROPEENNE

- 3.1 LES OBJECTIFS DE L'UNION EUROPEENNE ET LES EXEMPLES EN MATIERE D'ENTRAINEMENT DES FORCES
- 3.2 LES CAPACITES ACTUELLES DE LA FRANCE
- 3.3 LES CAPACITES ACTUELLES DU ROYAUME-UNI
- 3.4 LES CAPACITES ACTUELLES DES AUTRES PAYS DE L'UNION

4. LES MOYENS D'ACCROITRE LA PROJECTION DE FORCES

- 4.1 LE PROJET DE TRES GRANDE PLATE FORME NAVALE MOBILE (T.G.P.N.M)
- 4.2 LE RECOURS A LA MARINE MARCHANDE
 - 4.2.1 L'ETAT DE LA FLOTTE DE COMMERCE SOUS PAVILLON FRANÇAIS
 - 4.2.2 L'EVOLUTION DE LA FLOTTE DE COMMERCE MONDIALE

CONCLUSIONS

ANNEXE A : Documentation	50
ANNEXE B : Abréviations.....	51
ANNEXE C: L'évolution des besoins en matière logistique	52

INTRODUCTION GENERALE

Les marines de guerre : un rôle prépondérant dans le domaine de la projection de forces.

Les espaces océaniques jouent un rôle décisif dans la géopolitique et la géostratégie mondiales. En effet, le milieu maritime couvre 71% de la surface du globe et permet aux forces navales de s'y déplacer sans contrainte et ce, particulièrement dans les eaux internationales bordant les continents.

Ceci explique le rôle des marines de guerre dans la gestion des crises, la mise en œuvre des résolutions des Nations Unies et le maintien de la paix .

Si l'on compare les marines avec les armées de Terre et de l'Air, force est d'admettre que les premières confèrent aux Etats qui en sont dotés des capacités considérables de dissuasion, d'attaque et de représailles.

Pourtant, tout stratège sait que, dans tous les conflits, la bataille se gagne à terre. C'est ainsi que les plus prestigieuses marines du monde se doivent, d'une manière autonome ou par le biais de coopérations, de posséder un outil de projection capables de déposer à terre leurs combattants et leur soutien. Cela est d'autant plus crucial que, suivant les affrontements ou les crises entre pays, les forces aériennes devront disposer de bases de départ relativement proches du théâtre des opérations alors que les forces maritimes constituent, elles-mêmes, des bases de projection propices aux engagements terrestres.

L'histoire témoigne d'une certaine tradition de la part des puissances maritimes à influencer les crises grâce à la projection de forces et aux opérations dites amphibies. Les forces navales disposent, en effet, de capacités uniques pour assurer la gestion de ces crises et la maîtrise des conflits par leurs seules capacités à se rendre au plus près du théâtre des opérations en croisant dans les eaux internationales. En outre, les actions en haute mer ne violant pas l'intégrité du territoire et ne nécessitant pas d'accord préalable pour le survol de certaines zones sont parfaitement adaptées à opérer avec ou sans accord diplomatique préalable, à proximité de toute zone de crise potentielle.

La marine, tirant parti du statut juridique des eaux internationales, peut apporter, dans cet ensemble, la flexibilité, la souplesse d'emploi, la dynamique de ses forces mais aussi celles des autres armées.

Interopérabilité, mobilité, disponibilité, modularité, adaptabilité, et permanence sont autant de mots-clés qui caractérisent cette stratégie d'action pour répondre aux exigences du temps de crise.

En complément des forces aériennes et terrestres, les forces navales sont aujourd'hui devenues, en effet, des acteurs incontournables dans la gestion des crises au sol. Les forces qui accordaient auparavant leur attention à la domination des océans se tournent maintenant vers des missions de projection et de combats côtiers. Les bâtiments de combat doivent, dans cette perspective, prendre en compte également la montée en puissance des moyens de commandement, de communication et d'information tout en respectant les critères d'interopérabilité indispensables de l'OTAN pour les opérations menées dans le cadre de coalitions.

En France, la capacité de projection de force sera augmentée entre 2004 et 2006 par la mise en service de nouveaux transports de chalands de débarquement (NTCD) de 20 000 tonnes dotés d'un fond plat de grande dimension pour faciliter les opérations aériennes d'envergure et équipés de 9 hélicoptères de transport de type NH90.

Sur le continent européen, les pays maritimes de l'U.E. possèdent une zone exclusive globale constituée de 53 000 kilomètres de côtes alors que les Etats-Unis d'Amérique n'en possèdent que 20 000. En outre, ces pays ont des zones d'intérêts réparties partout dans le monde. Leurs traditions maritimes ancestrales, la capacité globale de leurs marines de guerre, la volonté affichée de construire une politique de sécurité commune et l'importance que revêt la mer dans les diverses coopérations internationales, seront-elles suffisantes demain à faire de l'Europe un acteur crédible dans le cadre de la projection de forces pour la résolution des crises et des conflits du 21^{ème} siècle ?

A l'échelon européen, lors du sommet d'Helsinki, en décembre 1999, l'Europe s'est fixée un objectif ambitieux. Il s'agit, en effet, dans le cadre des missions dites de Petersberg, d'être en mesure de projeter à 5 000 kilomètres et en moins de 60 jours, une force de 60 000 hommes tout en assurant durant un an leur soutien logistique.

Quelles que soient leur qualité de disponibilité, de déploiement et d'interopérabilité, la projection de force d'un Etat ou d'une coalition d'Etats ne pourraient suffire sans l'indispensable appoint de la marine marchande dont les capacités dans le domaine du transport de personnels et de matériels sur de grandes distances supplantent celles des armées.

Toutefois, la décision d'employer les marines marchandes pour assurer la projection de forces dans un conflit de haute intensité et loin des ports d'attache se heurte à des logiques économiques peu compatibles avec les modes de fonctionnement des armées.

★ ★

★

Après avoir précisé les fondements et les doctrines de la projection des forces par les voies maritimes, le présent mémoire s'attachera à faire le bilan des besoins et des capacités comparées des différents pays maritimes de l'Union européenne dans ce domaine particulier et mettra finalement en exergue le recours indispensable aux marines marchandes pour accomplir ces missions.



1. LA PROJECTION DES FORCES : UN INDISPENSABLE COMPLEMENT A LA PUISSANCE MARITIME DES ETATS

1.1 QUELLE PLACE POUR LA PROJECTION DE FORCES DANS LES OPERATIONS EXTERIEURES

Toutes les armées ont besoin, lors des conflits dont le théâtre se situe hors de leur territoire national, de déplacer des hommes et des matériels à des distances parfois très importantes de leurs bases de départ.

Ces opérations s'effectuent essentiellement par les voies aérienne ou maritime et nécessitent souvent des moyens et des capacités significatives en fonction des volumes, des forces et des distances à parcourir.

Contrairement à la composante aérienne, la projection par voies maritimes ne nécessite aucune autorisation de transit pour autant que les bâtiments croisent dans les eaux internationales.

La projection de puissance, qui ne sera pas traitée ici, consiste à opposer à l'adversaire des capacités dissuasives ou d'intervention généralement autour d'un groupe naval (porte-avions, frégates, aéronefs de détection aérienne, navires chasseurs de mines ou sous-marins).

La projection de forces, quant à elle, peut venir en complément de la projection de puissance par sa capacité à déposer des troupes au sol à partir de bâtiments qualifiés improprement d'amphibies. En effet, il est à noter que le terme « amphibie » est un terme employé d'une manière abusive s'agissant des moyens utilisés. Selon la définition, un bâtiment amphibie serait capable de se mouvoir à la fois sur terre et sur l'eau, or, les bâtiments militaires dont il sera question tout au long du présent mémoire déposent des personnels et des matériels à terre sans qu'il leur soit possible d'y évoluer (l'exception en la matière reste les bâtiments du type aéroglisseur ou hydroglisseur qui ne présentent qu'une partie infime des moyens utilisés pour des opérations de

projection de forces). Les opérations amphibies, en revanche, sont des actions menées conjointement par des forces navales et terrestres. Ces actions développent le caractère interarmées de la manœuvre dont il sera question infra. Le débarquement de ces unités s'effectue à bord de navires spécifiques appelés chalands de débarquement, engins amphibies ou à effet de surface, capables de transporter à la fois des hommes, des véhicules, du matériel et de la logistique.

Ces navires sont embarqués, durant le transport de la force, dans des bâtiments d'assaut ou des transporteurs de chalands de débarquement (TCD) qui sont également à même de transporter des hélicoptères afin d'appuyer l'action des combattants dans la profondeur ou d'assurer des aérotransports vers les côtes.

Les opérations de projection de force ont pour objet principal de déployer un grand nombre de personnels - et leur soutien - sur le terrain en vue d'une conquête territoriale, d'une opération de vive force ou de tout règlement de crises loin des bases du pays ou de la coalition des pays initiateurs.

La projection de forces, moins valorisante qu'une opération de conquête territoriale proprement dite, est néanmoins indispensable à la réussite globale de la manœuvre. Elle nécessite l'utilisation de capacités de transport que les marines européennes ne possèdent pas aujourd'hui.

1.2 LES ELEMENTS DE DOCTRINE PRESIDANT A LA PROJECTION DE FORCES

En France, durant les deux dernières décennies les forces navales sont passées d'une stratégie de « guerre froide » en haute mer à une action régionale au plus près des côtes, en anglais « from the sea ». C'est ainsi que la projection de forces à distance est devenue déterminante dans le cadre de cinq des scénarios du Livre Blanc sur la Défense (1994).

- scénario 1 (S1) : intervention dans un conflit régional sans que les intérêts vitaux ne soient en jeu ;
- scénario 2 (S2) : intervention dans un conflit régional avec intérêts vitaux en jeu ;
- scénario 3 (S3) : intervention dans les DOM-TOM ;
- scénario 4 (S4) : mise en œuvre des accords de défense bilatéraux ;
- scénario 5 (S5) : opérations en faveur de la paix et du droit international.

Les deux types d'opérations auxquelles les forces françaises sont susceptibles de participer sont les suivantes :

1°) - dans un cadre national face à un adversaire disposant de capacités militaires limitées (scénarios S3 et S4 du Livre Blanc) nos forces armées doivent pouvoir mener une opération amphibie sur une côte hostile faiblement tenue. Le format des moyens débarqués s'élève au maximum à un groupement interarmées de 1 400 hommes dont la composante terrestre s'articule autour d'un module GUEPARD renforcé. L'opération doit pouvoir être conduite depuis un poste de commandement interarmées embarqué de 50 à 100 personnes.

2°) - dans un cadre multinational nos forces armées intervenant dans un conflit régional de haute intensité (scénarios S1 et S2 du Livre Blanc) doivent pouvoir participer aux différentes phases d'une opération amphibie interalliée. Nos unités doivent pouvoir, en particulier, être intégrées dans la première vague d'assaut de la force de débarquement interalliée. Le format des moyens débarqués s'élève normalement à 1 400 hommes.

La projection de forces par voies maritimes est indissociable des opérations amphibies. Pourtant, un certain nombre d'éléments de doctrine ont fait évoluer ce concept depuis une cinquantaine d'années environ.

Si la lutte amphibie, évoque, en effet, les opérations de débarquement menées par les alliés en Europe et dans les îles du Pacifique notamment pendant la seconde guerre mondiale, aujourd'hui des opérations de cette ampleur, mobilisant durant de longs mois des nations en état de guerre, ne sont plus à l'ordre du jour. En revanche, des opérations de moindre ampleur menées à partir de la mer telles que la prise en compte d'un territoire où règne l'insécurité ou l'évacuation de ressortissants sont réalisables.

Au sens strict l'opération amphibie consiste à mettre en œuvre (ou à rembarquer) des troupes interarmées.

Au sens large, ce sont les opérations conduites à partir de la mer mettant en œuvre simultanément des forces aéromaritimes et terrestres, exécutées sur une côte tenue par un adversaire ou qui pourrait être le lieu d'une menace. En matière de gestion de crise, les atouts d'une opération amphibie sont la présence rassurante et dissuasive, la capacité à durer et la capacité à intervenir au moment et à l'endroit choisis.

Lors de conflits, les missions pouvant être remplies par les moyens amphibies sont la prise d'une tête de pont, le renfort d'éléments prépositionnés, les coups de main sur des objectifs proches de la côte, la récupération de ressortissants ou d'otages et, enfin, la rembarquement sous la pression de l'adversaire.

Seuls les trois premières missions intéressent la projection de forces par la mer.

Pour l'heure, en France, la projection de forces à partir de la mer la mer, dont le concept est perein depuis 1997, sert de premier échelon d'une force plus importante ou de mise à terre d'une force autonome pour une opération de faible intensité. Le concept français amphibie se distingue du concept OTAN en ce qu'il exclut l'assaut amphibie.

En dehors du nécessaire accompagnement, la force proprement dite est capable, à partir de quatre chalands de débarquement, de projeter 1 400 hommes pour combattre dans un rapport de force de quatre contre un. Cette force, mise à terre en douze heures doit disposer de trois jours d'autonomie et être soutenue durant dix jours au maximum.

Le conflit du Golfe arabo-persique : une projection de forces réussie.

La Marine nationale a pris une part active dans le conflit du Golfe à partir du mois d'août 1990, tant pour l'acheminement du matériel destiné à la reconquête du Koweït que pour l'application de l'embargo décidé par les Nations Unies contre L'Irak. Ses activités coordonnées dans le cadre des opérations interalliées ont permis de contrôler des zones de navigation de première importance.

Du patrouilleur au porte-hélicoptères, 34 bâtiments avec leur détachement d'hélicoptères, 6 BREGUET ATLANTIC, 3 groupes de commandos ont participé aux opérations du Moyen Orient. Ces équipages représentèrent près de 6 800 marins, soit 10 % des effectifs totaux de la marine ou un tiers de ses effectifs embarqués.

Dès l'invasion du Koweït par les troupes de Saddam Hussein, la France planifie l'opération "SALAMANDRE ", c'est-à-dire le transport du 5^{ème} R.H.C. (Régiment d'Hélicoptères de Combat) vers l'Arabie Saoudite (30 GAZELLE et 12 hélicoptères AS 530B PUMA). Cette unité fait partie de la 4^{ème} Division Aéromobile de la FAR (FORCE D'ACTION RAPIDE) embarquée sur le porte-avions R98 CLEMENCEAU escorté du croiseur C611 COLBERT, du pétrolier ravitailleur A608 VAR et du remorqueur A696 BUFFLE. Le régiment quitte Toulon le 13 août 1990 et arrive à Abou Dhabi neuf jours plus tard. Au moment voulu par le président de la République, c'est à dire le 23 septembre 1990 le 5^{ème} RHC débarque à Yanbu.

Le débarquement de ce régiment, première force européenne déployée sur le territoire de l'Arabie Saoudite, marque le début de l'engagement aéroterrestre de la France.

Le CLEMENCEAU et son escorte quittent l'Arabie Saoudite le 25 septembre 1990 pour retourner à Toulon le 5 octobre suivant, tandis que le FOCH reste paré à Toulon, avec son groupe aérien au complet.

L'opération SALAMANDRE est alors terminée et laisse place à d'autres opérations. Dans tous les états-majors, on prépare ainsi activement le transport d'une armée capable de reconquérir le Koweït.

Les navires de guerre du type transport de personnels, de chalands de débarquement et transports d'assaut sont les vecteurs essentiels de la projection de forces au sens militaire du terme.

Depuis la guerre de TROIE, les invasions normandes, les croisades et, beaucoup plus récemment, la seconde guerre mondiale - campagne du Pacifique, débarquements en Afrique du Nord et en Europe - , la possibilité de débarquer des troupes sur des rivages ennemis constitue une part importante de la stratégie navale.

Avec l'effondrement du pacte de VARSOVIE, il est apparu évident que les armées des grandes puissances pourraient être requises à n'importe quel endroit du globe et ce dans un court laps de temps. Le transport par mer représente l'un des moyens d'y parvenir, surtout s'il est impossible d'accéder sur place à des pistes d'atterrissage permettant un transit aérien.

Dans le cadre de la manœuvre amphibie, les bâtiments d'assaut contiennent des navires de débarquement plus petits pouvant évoluer dans des eaux côtières peu profondes ou d'accès difficile. Ils doivent aussi être capables d'emporter une petite flotte d'hélicoptères pour les missions aéroportées et doivent être suffisamment spacieux pour transporter des centaines de soldats munis de leurs équipements ainsi que des chars, des éléments d'artillerie et des véhicules.

Les plus gros bâtiments de ce type sont ceux de la marine américaine, appartenant à la classe «TARAWA», qui jaugeant 40 000 tonnes. Ils peuvent transporter trente gros hélicoptères, des avions à décollage vertical HARRIER, ainsi que plusieurs centaines de combattants en armes. De nos jours, les navires d'assaut n'ont jamais eu autant d'importance pour l'environnement stratégique et opérationnel. Ils proposent toute une association de portée stratégique, d'indépendance logistique et de mobilité opérationnelle.

Par ailleurs, les forces amphibies peuvent prendre la mer très tôt et leur mouvement, faire l'objet d'une publicité bien orchestrée afin de démontrer l'existence d'une volonté politique et des moyens pour y parvenir. Elles peuvent ensuite être envoyées en mission avec discrétion si celle-ci s'impose ou se frayer un passage dans les eaux internationales sans empiéter sur les zones exclusives des Etats. Ensuite, elles sont en mesure de s'immobiliser en mer pour effectuer un raid ou un débarquement sur une côte potentiellement hostile, à l'heure et au lieu choisis par le commandant en chef et indépendamment des infrastructures côtières . Enfin, elles sont capables de

mener à terre des opérations indépendantes ou de créer des conditions préalables au débarquement ou au retrait des forces plus lourdes.

La projection de forces repose tout d'abord sur une doctrine interarmées.

En projetant des forces à partir de la mer par l'intermédiaire des moyens spécifiques, les marines peuvent développer une approche globale de la conduite des opérations. Celle-ci exploite au mieux les particularités des espaces océaniques et intègre de manière cohérente les fonctions opérationnelles nécessaires à l'action vers la terre. L'objectif est d'obtenir une continuité entre le déploiement initial par voie maritime et la conduite des opérations à terre qui atténue la séparation entre les milieux aéroterrestre et aéro maritime. La conduite des opérations bénéficie alors, par une approche interarmées et intégrée, des avantages respectifs de chacun des environnements. La projection de forces requiert des moyens terrestres, aériens et maritimes, incluant des bâtiments d'opérations, larges plates-formes aptes au transport de personnels et de matériels, mais disposant, en plus des traditionnelles capacités de débarquement, d'un soutien plus fort en moyens de commandement et en hélicoptères. Les forces projetées réclament alors l'appui direct des opérations à terre à partir de la mer, par moyens aériens (groupe aéronaval et hélicoptères de combat) et navals (canons ou missiles tirés à partir des frégates).

Le recours à l'aérotransport est particulièrement intéressant dans cette phase tactique, car il permet de transférer des troupes et des matériels légers du milieu maritime vers la terre, et inversement pour les opérations de désengagement. C'est un moyen de réduire le déploiement de forces terrestres sur un sol hostile, et de favoriser la rapidité des opérations.

En France, les nouveaux transports d'assaut de type MISTRAL auront des capacités accrues dans ce domaine. Ils disposeront, également, de moyens de commandement suffisants pour accueillir un commandant de composante maritime (MCC) ou l'état-major d'une force interarmées multinationale.

Par ailleurs, l'évacuation de forces et son pendant, l'évacuation de ressortissants, requièrent un engagement militaire et logistique d'ampleur, dont la mise en œuvre revient, par essence, aux unités aéromaritimes.

La nouvelle donne stratégique internationale a conduit, en moins de dix ans, à une mutation de grande ampleur dans l'emploi des forces armées qui n'a pas épargné les forces dites amphibies. En effet, les opérations extérieures d'AFRIQUE OCCIDENTALE, d'HAÏTI, d'ADRIATIQUE ou du TIMOR ORIENTAL pour n'évoquer que celles-ci, ont montré tout l'avantage de disposer de capacités

suffisantes pour mener des opérations interarmées vers la terre à partir de la mer. Ce mode d'engagement particulier semble avoir été redécouvert après la guerre froide, mais l'histoire montre qu'il a toujours été une constante des relations internationales. En conséquence, les marines de guerre participant à la projection de forces s'imposent comme des moyens parfaitement adaptés à cet objectif. Elles peuvent participer efficacement à la prévention des crises, au contrôle de l'escalade de la violence et à l'imposition, si nécessaire par la force, de la volonté nationale ou internationale.

La projection de forces devient progressivement une nécessité pour les marines modernes à déployer en étroite collaboration avec les nations alliées.

En France, le concept national des opérations amphibies (C.N.O.A.), paru en 1997, introduit une notion nouvelle qui consiste à conduire l'opération contre « une côte hostile faiblement tenue ». Cet élément sémantique impose l'introduction d'une menace à traiter dès avant la mise à terre ce qui ne borne plus la force navale au simple rôle de transport de forces terrestres. La force navale doit, en effet, appuyer et soutenir la force terrestre pendant la durée des opérations.

C'est ainsi qu'intervient la nécessité du renouvellement des matériels majeurs de l'armée de Terre et de la Marine.

Pour ce qui concerne l'armée de Terre on assiste à une véritable explosion des volumes, non seulement des matériels eux-mêmes mais aussi de la maintenance, des munitions et des carburants qui lui sont associés.

En outre, l'observation de l'évolution de la doctrine amphibie chez nos alliés conduit l'armée française à évoluer d'une manière parallèle dans le but d'améliorer l'interopérabilité. Ainsi l'évolution des techniques et une nouvelle doctrine interarmées permettent de planifier une opération amphibie à partir des navires éloignés de la côte. Le recours à la troisième dimension dans le cadre de la projection de forces et de l'appui tactique, l'utilisation de lanceurs à longue portée sont, à ce sujet, les pistes explorées par les alliés nord-américains.

Les français et les européens se doivent donc de s'orienter également vers ces voies. Les challenges à relever y sont nombreux dans les domaines du commandement, des appuis feux, des appuis dans la profondeur et dans le soutien logistique.

La projection de forces militaires à partir de la mer a constitué, de tous temps, le point décisif et surtout le seul moyen pour les peuples marins conquérants ou les armées de s'assurer la libre disposition de nouveaux territoires.

Aujourd'hui, ce mode de projection réversible s'affirme comme le plus souple et l'un des plus dissuasifs à la disposition des grandes puissances militaires qui souhaitent jouer un rôle majeur dans la résolution des crises ou des conflits majeurs.

Outre l'avantage lié à l'absence d'autorisation de stationnement ou de transit qu'elle offre aux gouvernements désireux de l'utiliser, la projection de forces par les voies maritimes est un outil militaire offrant des réponses graduées à tous les stades du spectre d'une crise.

La projection de forces ne peut se concevoir aujourd'hui que dans un cadre interarmées car elle repose sur les opérations amphibies et requiert ainsi les expertises maritimes, aériennes et terrestres, mais aussi dans une approche interalliés tant les besoins et les investissements technologiques sont nombreux.

2. LES BESOINS DE L'UNION EUROPEENNE EN MATIERE DE PROJECTION DE FORCES

2.1 LA VOLONTE DE L'UNION EUROPEENNE

Le projet de recommandation de l'assemblée de l'Union de l'Europe occidentale (document du 10 mai 1994) traduit une certaine volonté de l'Europe en matière de projection de forces.

Il apparaît nécessaire pour l'Europe d'effectuer des opérations navales et maritimes compte tenu de la fragilité des relations internationales dans de nombreuses parties du monde. Les recommandations précédentes de l'Assemblée portent sur la création d'une force navale européenne permanente dotée d'une aviation navale déployable sous commandement unique dans des zones extérieures au théâtre de l'OTAN où les intérêts de l'Europe occidentale en matière de sécurité sont en jeu en cas d'urgence ou de guerre.

L'assemblée recommande au conseil d'accorder la priorité aux aspects pratiques de la coopération aéronavale et amphibie entre les pays membres concernés.

Quelle rôle l'Union de l'Europe Occidentale (U.E.O.) peut-elle jouer pour doter l'Union européenne d'un véritable outil de Défense ?

L'UEO est devenue, grâce au traité de Maastricht et après une longue période d'hibernation interrompue en 1984, l'instrument militaire de l'Union européenne. L'article 14 du traité sur l'Union européenne, relatif à la PESC et à l'ambition " à terme " d'une défense commune, précise que "l'Union, demande à l'UEO d'élaborer et de mettre en œuvre les décisions et les actions de l'Union qui ont des implications dans le domaine de la défense". Mais ce même traité subordonnait déjà, dans le même temps, la marge d'autonomie de l'Union européenne et de l'UEO en matière de sécurité et de défense à la " nécessaire compatibilité avec les obligations contractées par les Etats dans le cadre de l'Alliance atlantique ". Au demeurant, la volonté, longtemps affirmée par la France, de donner une autonomie réelle à l'UEO par rapport à l'OTAN, s'est heurtée à des obstacles opérationnels car les moyens de l'UEO, plus que limités, étant sans commune mesure avec ceux de l'OTAN, à des obstacles politiques liés à la volonté des partenaires européens de la France de poursuivre leur effort de défense dans le cadre de l'OTAN qui a façonné depuis des années leurs forces militaires et leurs stratégies et, enfin, à des obstacles économiques puisque l'idée d'une structure de défense faisant double emploi avec l'OTAN, à l'heure des restrictions budgétaires dans la plupart des Etats membres, a éloigné ces derniers d'une position favorable à une UEO forte.

Quelles capacités européennes et pour quelles missions ?

Le 19 juin 1992, lors d'une réunion du Conseil de l'UEO à PETERSBERG, les ministres de l'organisation européenne de sécurité et de défense ont explicitement décrit les missions que l'UEO pourrait avoir à remplir. Ces opérations, dites de PETERSBERG, constituent des missions humanitaires ou d'évacuation de ressortissants, des missions de maintien de la paix et des missions de forces de combat pour la gestion des crises, y compris des opérations de rétablissement de la paix.

L'UEO n'a pas l'apanage exclusif de ces missions car l'Alliance Atlantique a revendiqué, la même année à Oslo, pour elle-même, ces missions de gestion de crise. L'expérience et l'actualité démontrent par ailleurs que ces nouvelles missions de " gestion de crises " ont été principalement exécutées par l'OTAN - le cas de la Bosnie est le plus éclairant - et subsidiairement par l'UEO via la surveillance des embargos sur le DANUBE et sur l'ADRIATIQUE.

Au demeurant, de quelles capacités opérationnelles l'UEO dispose-t-elle aujourd'hui ?

Sur le plan technique et pour la préparation des plans d'action, une cellule de planification comprenant une cinquantaine d'officiers élabore les plans de circonstances pour les opérations que l'UEO pourrait entreprendre, sans cependant que cette cellule soit à même d'assurer le commandement opérationnel des forces et encore moins de constituer un véritable état-major permanent.

En matière de reconnaissance et de renseignement, l'UEO ne dispose que de capacités embryonnaires avec le Centre satellitaire, opérationnel depuis juin 1996, situé à TORREJON près de Madrid, chargé d'interpréter les données provenant des satellites d'observation ou de renseignement. Egalement opérationnel depuis juin 1996, un centre de situation, placé sous l'autorité du directeur de la cellule de planification, a pour mission de surveiller les zones de crises désignées par le Conseil ainsi que le déroulement des opérations de l'UEO. Ces structures, de création récente pour la plupart, ne sont donc qu'embryonnaires. Au surplus, les Européens, comme le rappelait en juin 1997 le secrétaire général de l'UEO, souffrent encore de lacunes dans les domaines du commandement, du contrôle, des transmissions, du renseignement, de la mobilité stratégique et de l'interopérabilité. Ces lacunes relativisent le caractère pleinement opérationnel des forces proprement dites affectées par les Etats-membres à l'UEO, dites forces relevant de l'UEO pour des missions d'ampleur.

L'Euromarfor, la Force amphibie britanno-néerlandaise et la Force amphibie italo-espagnole constituent ces forces multinationales.

Si l'on voulait schématiser à l'extrême la situation de l'UEO entre l'organisation atlantique et l'Union européenne, on pourrait dire que l'organisation européenne de défense relève d'une double dépendance : dépendance militaire à l'égard de l'OTAN, dépendance politique à l'égard de l'Union européenne. Encore cette dernière dépendance est-elle dans la logique de l'élaboration d'une politique étrangère et de sécurité commune qui serait décidée, conduite et mise en œuvre par l'Union européenne, y compris dans ses implications militaires éventuelles, ce qui est encore loin d'être le cas. A ce sujet, la complexité des procédures mises au point pour les opérations menées par l'Union européenne et l'UEO en application de l'article J7-3 du traité d'Amsterdam n'est sans doute pas de nature à permettre à l'Union européenne des prises de décision commune et des réactions rapides.

La nature du lien entre Union européenne et UEO avait en effet été l'un des thèmes abordés lors de la Conférence intergouvernementale qui a conduit au traité d'Amsterdam. L'option ouverte était triple : le statu quo défini par Maastricht, l'établissement de liens plus étroits entre les deux organisations, enfin la fusion entre l'UEO et l'Union européenne.

Quelle relation dans ces conditions entre l'U.E.O. et l'Union européenne ?

Les dispositions du traité de Maastricht relatives à la "définition à terme d'une politique de défense commune qui puisse conduire, le moment venu, à une défense commune", permettaient que l'Union européenne reprenne, à terme, les attributions de l'UEO en matière de défense et de sécurité. Cela étant, le traité d'Amsterdam n'a pas permis de véritable avancée sur ce point. L'éventuelle intégration de l'UEO dans l'Union européenne, qui aurait permis une cohérence dans le domaine de la PESC et une simplification du processus décisionnel, sera subordonnée à une décision du Conseil, en conformité avec les exigences constitutionnelles respectives des Etats-membres. Le traité d'Amsterdam a toutefois permis quelques progrès : les objectifs de la PESC intègrent les missions dites de Petersberg. L'Union européenne aura recours à l'UEO pour élaborer et mettre en œuvre les décisions et les actions de l'Union qui ont des implications dans les domaines de la défense. Le Conseil exercera sa compétence d'orientation générale liée à la PESC sur l'UEO lorsque l'Union européenne aura recours à l'UEO. Enfin, chaque fois que l'Union européenne demandera à l'UEO de mettre en œuvre ses décisions relatives à des missions Petersberg, tous les Etats membres de l'Union apportant une contribution à la mission "pourront participer pleinement et sur un pied d'égalité à la planification et à la prise de décision au sein de l'UEO".

La mise en œuvre de cette disposition, qui concerne les pays observateurs auprès de l'UEO membres de l'Union européenne pourrait entraîner juridiquement des conséquences plus lourdes que les "modalités pratiques" auxquelles fait référence le Traité. Dans une de ses recommandations, la commission permanente de l'assemblée de l'Union de l'Europe Occidentale a exprimé sa crainte que "les difficultés rencontrées jusqu'ici par l'Union européenne pour prendre des décisions communes et réagir rapidement à une situation de crise particulière ne soient aggravées par l'extrême complexité du projet de procédure mis au point pour les opérations menées par l'Union européenne et l'UEO, conformément à l'article J.7.3 du Traité d'Amsterdam". Le traité d'Amsterdam mentionne par ailleurs, à plusieurs reprises, le rôle de l'OTAN comme cadre privilégié de défense commune entre certains Etats-membres. M. VRETTOS, rapporteur à l'assemblée de l'UEO écrivait le 19 novembre 1997 : " Les décisions qui ont été prises, ou ne l'ont pas été, par l'Union européenne à Amsterdam et par l'Alliance atlantique à Madrid ont engendré une situation laissant planer de graves doutes quant à savoir si le projet de défense européenne commune est toujours l'objectif politique que poursuivent réellement tous les gouvernements des pays européens concernés. Alors qu'il semblerait que l'Alliance atlantique et l'OTAN soient parvenues à s'adapter plus efficacement à la nouvelle situation sécuritaire internationale, on a l'impression que les Européens sont toujours à la traîne. Cette impression a été renforcée par les maigres progrès enregistrés à Amsterdam dans la

constitution d'une identité européenne de sécurité et de défense dans le cadre de l'Union européenne". On ne saurait mieux dire, mais il est permis de souligner que cette analyse concourt trop visiblement à établir la primauté de l'OTAN.

La dépendance militaire assumée de l'Europe.

On fait souvent valoir que l'un des principaux acquis de la réforme interne de l'OTAN aura été la prise en compte de l'identité européenne de sécurité et de défense (I.E.S.D.) au sein de l'Alliance. La désignation d'un adjoint européen au SACEUR, la tenue de sessions conjointes des conseils de l'UEO et de l'OTAN, la conclusion d'un accord de sécurité facilitant l'échange d'informations classifiées, l'utilisation par l'UEO du système de télécommunications intégré de l'OTAN, une meilleure coopération entre les deux secrétariats, illustrent cette tendance. Surtout, le principe des GFIM, associé à la mise à disposition de l'UEO de certains moyens de l'OTAN, ont pour objet de concrétiser tout à la fois la possibilité d'une action militaire purement européenne et le nécessaire recours à des moyens et à des structures de l'OTAN pour la mener à bien. Il est clair néanmoins que cette subordination obligée sera d'autant plus réduite que l'UEO aura réussi à se doter de moyens opérationnels propres. Cela concerne les capacités de renseignement et de projection, mais aussi les unités multinationales. Relevons que la mise à disposition de moyens de l'OTAN (moyens américains pour l'essentiel) pour une opération européenne nécessitera un accord préalable du Conseil atlantique et donc l'aval des Etats-Unis, ce qui n'est pas peu dire. Comme le relève avec franchise le Président de l'assemblée de l'UEO : " Il ne fait aucun doute que l'offre des moyens de l'OTAN pour les opérations de l'UEO recouvre une volonté d'intervenir dans la prise de décision et il ne saurait en être autrement ". Malgré tout, poursuit le Président DE PUIG avec optimisme " malgré l'existence d'une certaine volonté d'influencer et même de diriger le cours des événements, la voie ouverte à Madrid est très favorable à l'Europe ".

L'identité européenne de sécurité et de défense (IESD).

L'identité européenne de sécurité et de défense a pour principal but d'assurer la sécurité européenne en se fondant sur une défense collective au sein de l'OTAN et en y incorporant une capacité séparable UE-UEO pour la gestion des crises. L'IESD ne peut pas toutefois se substituer au lien transatlantique mais devrait permettre d'atteindre deux objectifs : renforcer le profil européen de l'OTAN et contribuer à la mise en place de la future composante des forces de l'UEO. L'IESD devrait se concrétiser par une politique européenne de sécurité et de défense communes.

Les inconvénients d'une défense commune et le rôle de l'OTAN.

Parmi les inconvénients d'une défense commune qui viennent à l'esprit, outre les regrets que peut susciter la reconnaissance de cette relative impuissance de chaque nation isolé, l'action multinationale, tant qu'elle restera mise en mouvement de façon intergouvernementale, a toutes les chances d'être moins rapide à déclencher surtout si elle obéit à des règles d'unanimité.

L'OTAN est incontestablement la seule organisation de défense collective forte, aussi pour quelles raisons faut-il songer à l'europaniser ?

Tout d'abord parce que les Etats européens, qui se sont engagés à Maastricht sur la voie d'une intégration progressive, partagent des valeurs de paix et des intérêts de plus en plus imbriqués, au point de devenir inséparables. En conséquence de ces convergences - par exemple suppression de contrôles aux frontières - leurs territoires nationaux ne formeront qu'un seul espace susceptible de constituer une projection maritime.

Les menaces à la paix mondiale peuvent pousser les Européens à intervenir ensemble pour mes maîtriser. Aujourd'hui les Etats européens se rapprochent et sont unis pour agir dans de nombreux domaines. Ils ont redressé leur économie au point d'avoir un PIB global supérieur à celui de leur principal allié les Etats-Unis. Une prise de responsabilité plus grande de leur propre sécurité se justifie et implique un rééquilibrage de leur fardeau. Cette notion, qui n'est pas nouvelle ressort fréquemment de l'autre côté de l'Atlantique en une sorte de contrepoint à l'intime crainte de plusieurs pays européens de voir le lien transatlantique endommagé ou coupé.

Il convient, en outre, de préciser que l'un des avantages d'une force multinationale est qu'elle préjuge l'impartialité, facteur légitimant en soi.

La France doit-elle se situer au cœur d'une stratégie européenne ?

La France ne connaît plus d'ennemi désigné, mais la paix reste fragile et le besoin de sécurité élevé. L'apparition de nouveaux risques, crises et conflits localisés, incluant des formes de terrorisme, modifie profondément le cadre d'action des opérations et leur concept. Pour les forces navales, le centre de gravité des zones d'affrontement s'est déplacé de la haute mer vers les espaces maritimes continentaux. Les interventions sont, par ailleurs, menées le plus souvent de manière interarmées et au sein d'une alliance ou d'une coalition internationales de circonstance, et les prises de décision sont devenues plus complexes et multiformes. Dans ce tournant, il semble aussi que la mer soit désormais omniprésente. Espace de circulation des richesses, des influences et des cultures, espace de manœuvres stratégiques, espace de liberté fragile, mais qui permet d'agir contre la terre,

frontière naturelle, réservoir de ressources, les océans sont toujours cette immensité ouverte et fluide qui relie et alimente les cinq continents. Le processus de globalisation des échanges, qui se développe selon les principes de fonctionnement en réseaux, propres à ceux du monde maritime, renforce encore ce phénomène de " maritimisation " de la planète et influe grandement sur les relations internationales. Au sein des nations européennes, la France a voulu mettre en avant la reconnaissance de cet aspect du nouvel ordre stratégique hérité de la guerre froide. Celui-ci impose, en effet, à l'Europe de prendre en compte son exceptionnelle ouverture vers la mer lui permettant d'affirmer une présence, de préserver ses intérêts et de déployer, sans entrave, rapidement et dans la durée, des forces capables de concourir à la préservation de ses intérêts communs de sécurité. Le Livre blanc sur la Défense de 1994, la décision de professionnalisation complète de nos forces armées, la loi de programmation militaire 1997 - 2002, le projet de la prochaine loi de programmation militaire (2003 - 2008) consécutive à la définition du modèle d'armées 2015 tout comme les avancées dans la construction de l'Europe de la défense en constituent les éléments les plus marquants. Pour suivre sa route vers l'avenir, la France a besoin d'une marine de guerre, capable d'intervenir sur tous les océans et d'agir en mer ou à partir de la mer, là où il le faut et lorsqu'il le faut et dans la durée, pour faire face aux menaces risquant d'affecter ses intérêts ou de s'opposer aux grands principes auxquels elle est attachée.

2.2 LES ENGAGEMENTS COMMUNS AU SEIN DE L'UNION EUROPEENNE

L'exercice TRIDENT D'OR, synthétisant un certain nombre de savoir-faire européen, représente une étape importante dans la conception et l'exécution de missions en commun, notamment en matière de projection de forces.

Cet exercice interarmées et interalliés est né de l'union des anciens exercices italiens TRIDENTE et français ILES D'OR.

Affirmant sa volonté de prendre sa place dans les structures de défense et de maintien de la paix en Europe, la France s'était fixée comme objectif de démontrer sa capacité à assumer le commandement d'une composante maritime interalliée mettant en œuvre des actions de projection de forces et de gestion de crises sous le mandat de l'ONU. La division planification opérationnelle de CECMED s'est chargée du montage puis de la direction de l'exercice qui a réuni 75 bâtiments au total provenant de 12 nations et 4 forces préconstituées : la force maritime européenne (EUROMARFOR), la force navale franco-allemande (F.N.F.A.), la force amphibie franco-espagnole (S.I.A.F.) et la force permanente de l'OTAN en Méditerranée (STANAVFORMED).

L'EUROMARFOR : une capacité maritime comprenant une composante de projection des forces traduisant une certaine volonté européenne de coopération dans ce domaine.

Le 15 mai 1995, L'Euroforce maritime européenne (EUROMARFOR) est créée par l'association de l'ESPAGNE, de l'ITALIE, du PORTUGAL et de la FRANCE . Cette entité ne dispose pas d'un état-major et son commandement est assuré chaque année par un pays membre. Chacun s'engage à mettre à la disposition de l'ensemble des capacités aéro maritimes précises allant du porte-aéronefs aux navires de guerre de mines.

Les missions pouvant être confiées à l'EUROMARFOR sont du type de celles définies dans la déclaration de PETERSBERG c'est à dire les interventions à but humanitaire, l'évacuation de ressortissants, le maintien de la paix, les opérations de force de combat pour la gestion de crises y compris les opérations de rétablissement de la paix.

L'EUROMARFOR est dite préstructurée car elle ne dispose pas de forces affectées mais de capacités identifiées. Son commandant désigné pour une année, selon un tour de rôle entre les pays participants, en reçoit le contrôle opérationnel lorsqu'elle est activée. Les pays membres de L'EUROMARFOR disposent, sous préavis de 5 jours, d'une force maritime adaptée aux missions du temps de crise. Elle est prioritairement dédiée aux missions conduites sous l'égide de l'UEO, mais peut également être engagée aux côtés de l'OTAN ou de toute autre organisation internationale sans autre décision que celle des pays membres. Ainsi, l'EUROMARFOR est déployable dès les premiers signes d'une crise.

Cette force est susceptible de réunir sous faible préavis un porte-avions, quatre bâtiments de projection (dits amphibies), onze frégates et corvettes, deux sous-marins, dont un à propulsion nucléaire, deux ravitailleurs, , et une autre d'aviation de patrouille maritime. Cette composition pourrait, le cas échéant être complétée si la mission l'exigeait.

L'EUROMARFOR est une structure qui, bien que possédant des capacités, n'est pas l'exemple le plus probant pour l'Union européenne dans le domaine de la projection de forces.

L'U.E. n'étant pas une entité politique fédérale achevée - ou pour le moins largement hiérarchisée -, les initiatives, au plan militaire, sont nombreuses et peuvent apparaître désordonnées mais témoignent d'une réelle volonté de structurer les capacités de projection de forces. Les forces amphibies anglo-néerlandaises et italo-espagnoles témoignent de cette volonté.

Les forces de projection maritime anglo-néerlandaise et italo-espagnole sont également deux composantes européennes de projection de forces.

La force de projection anglo-néerlandaise est une force relevant de l'Union de l'Europe occidentale (F.R.U.E.O.) dont le concept remonte déjà à 1993. Cette structure, susceptible de déployer rapidement sur le théâtre un effectif de 6 500 hommes, est constituée de quatre bataillons d'infanterie (3 bataillons britanniques et 1 bataillon néerlandais), d'un bataillon d'artillerie anglo-néerlandais et de deux compagnies de transbordement.

La force projection italo-espagnole est désignée comme F.R.U.E.O. de la même manière que la force anglo-néerlandaise. C'est une force non permanente préstructurée dont la création date de 1997. En cas de déploiement, ses éléments amphibies garderaient leurs propres chaînes de commandement. La composante navale de la force est constituée à partir de la troisième division navale italienne et du GROUPE DELTA ESPAGNOL. D'autres unités navales sont également disponibles selon les besoins du moment. Cette force, dont le commandement est confié à l'un des pays, à tour de rôle, est capable de projeter environ 4 000 hommes sur le terrain.

A la lumière de ces quelques éléments caractéristiques des forces maritimes de l'UEO les initiatives bien qu'encourageantes pour l'avenir présentent, tout de même globalement, un bilan plutôt mitigé. En effet, les moyens dont elles disposent pour mener à bien des opérations extérieures courtes et peu complexes peuvent sembler suffisantes, pourtant, en dehors de ces cas de plus en plus rares dans le contexte géostratégique moderne, les capacités des FRUEO sont insuffisantes et nécessitent aujourd'hui l'appui obligatoire de l'OTAN.

En conséquence, les forces européennes doivent évoluer pour s'adapter aux missions de gestion de crises notamment en ce qui concerne la « déployabilité », l'interopérabilité et le soutien logistique.

Ensuite, certains spécialistes européens de la stratégie maritime s'accordent sur le fait de créer rapidement un état-major (ou noyau d'état-major) permanent et multinational et ne pas en rester à de simples états-majors localisés et préconstitués.

Enfin, au plan des moyens, il apparaît indispensable de construire un bâtiment de commandement en coopération européenne afin de regrouper un état-major embarqué et de compléter la flotte de transports civils aptes à recevoir des matériels lourds.

Sans personnalité juridique l'Union Européenne n'a pas les capacités de constituer un dispositif intégré suffisamment crédible et puissant pour assurer seule la totalité de ses missions de projection vers les théâtres à fortiori extra européens.

L'Union de l'Europe occidentale pourrait représenter l'instrument militaire adéquat de l'U.E. pourtant les pays maritimes européens apparaissent divisés quant à une éventuelle intégration.

Le recours à l'OTAN, dont la « force de frappe » est largement assurée par les alliés américains, représente, il est vrai, dans la plupart des conflits, une solution pratique et efficace.

Pour l'heure les initiatives sont prises par un certain nombre de pays européens qui, en fonction de leurs besoins et des opportunités qui se présentent, acquièrent une culture interalliée en matière de projection de forces.

Il n'en demeure pas moins, cependant, qu'une intégration globale de pays maritimes de l'U.E. n'est pas encore à l'ordre du jour pour des questions encore culturelles et surtout pour des problèmes de coût.

3. LE BILAN DES CAPACITES DE PROJECTION DE FORCES DE LA PART DES PAYS MARITIMES DE L'UNION EUROPEENNE

3.1. L'EUROPE : UN PAS VERS LES OPERATIONS DE PROJECTION DE GRANDE ENVERGURE ?

Aucun des pays à façade maritime de l'Union européenne n'a la même histoire militaire ni les mêmes capacités en matière de projection de forces.

D'un point de vue purement historique, quatre catégories de pays se font jour parmi les treize Etats à façade maritime que comporte l'Union européenne aujourd'hui (l'Europe des quinze moins l'Autriche et le Luxembourg).

Les ex-puissances coloniales maritimes composées du Royaume-Uni, des Pays-Bas, de l'Espagne, du Portugal et de l'Italie représentent la première catégorie. Le Royaume-Uni joue, aujourd'hui, un rôle de premier plan en Europe. Après ce « poids-lourd » en matière maritime, les Pays-Bas ont conservé d'assez bons moyens techniques, armés par des personnels spécialisés dans les missions amphibies. Seul le Portugal ne possède pas des moyens significatifs dans ce domaine.

Ensuite, les ex-puissances coloniales territoriales formées de la France, de l'Allemagne et de la Belgique composent la deuxième catégorie. La première joue un rôle significatif au plan tactique, l'Allemagne commençant seulement à s'intéresser à la problématique de projection de forces.

Les marines de l'Europe du Nord représentées au sein de l'U.E. par le Danemark, la Finlande et la Suède constituent la troisième catégorie. Il s'agit de flottes dont les centres d'intérêt demeurent la mer Baltique et la mer du Nord et dont la marine légère est essentiellement axée sur la défense du territoire national au détriment des bâtiments de projection de forces peu significatives. Enfin, la Grèce est une nation à classer à part tant ce pays bénéficiant d'une longue tradition maritime a sacrifié sa marine militaire de projection au profit d'une flotte commerciale internationale plus lucrative.

Pourtant, au-delà d'un classement fondé sur l'histoire qui, il faut bien le reconnaître, a perdu de nos jours sa pertinence, force est d'admettre que la véritable motivation qui a abouti aux flottes de guerre actuelles demeure le suivisme des pays membres à l'égard des Etats-Unis d'Amérique. Chacun d'entre eux a, semble-t-il, constitué sa flotte militaire en réduction de cette dernière et au prorata de son propre poids économique sur l'échiquier mondial. C'est ainsi que les capacités de projection des Etats européens ont finalement répondu à la question :

« que va-t-on faire d'un budget alloué à notre flotte de guerre et, donc, aux missions de projection de forces qui s'y rapportent ? » plutôt qu'à l'interrogation plus rationnelle qui aurait consisté à se dire :

« de quels moyens a-t-on besoin pour les missions que l'on doit remplir en matière de projection de forces ? ».

La conférence d'engagement des capacités de Bruxelles a permis de rassembler les engagements nationaux concrets correspondant aux objectifs militaires de capacités fixés par le Conseil européen d'Helsinki et répondant à quatre scénarios : séparation par la force des parties belligérantes, prévention des conflits, opération humanitaire et évacuation de ressortissants.

Cela a déjà été dit, l'Union européenne devrait ainsi être en mesure, à l'horizon 2003, de déployer en 60 jours et de soutenir au moins pendant une année une force de 60 000 hommes, militairement autosuffisante et dotée des capacités nécessaires de commandement, de contrôle, de renseignement et de logistique. Dans le cadre de la Force européenne de réaction rapide (Hight Reaction Force) la quote-part des effectifs de l'Allemagne, du Royaume-Uni, l'Italie et la France sont d'ailleurs respectivement fixés à 20% du total des effectifs.

La constitution d'une marine européenne est ainsi basée sur un projet politique, celui de la PESC, qui prévoit, à terme, la définition d'une politique de défense commune évoluant vers une défense commune.

L'UEO est chargée de développer ce projet et de le concrétiser. Il apparaît nécessaire de l'inscrire dans celui, plus vaste, de la construction européenne et de se souvenir qu'une des finalités de l'Union est le maintien de la paix en Europe.

Le premier ministre, monsieur Lionel JOSPIN, s'est récemment exprimé en faveur des opérations de coopérations interalliées en indiquant que « ...la priorité allait, aujourd'hui, au renforcement d'une politique de prévention des conflits... ».

C'est un objectif de convergence pour les politiques européennes : gérer les crises avant qu'elles ne dégénèrent.

« L'amphibie est une expression évidente de tous les moyens qui peuvent être mis à la disposition de l'Union européenne pour réagir et faire face à la gestion des crises » a précisé le commandant de vaisseau Jean-Marie LHUISSIER, commandant le transporteur de chalands de débarquement (TCD) SIROCO. Il embarquait à son bord le commandant de la composante navale de l'exercice TRIDENT D'OR (maritime component commander ou MCC) avec tout son état-major et ses moyens de communication ultra sophistiqués.

Cet exercice a constitué un pas important vers la construction d'une défense européenne, néanmoins le simple fait de rassembler des bâtiments turcs, italiens, belges, espagnols, allemands et français est, selon le vice amiral d'escadre Jean MOULIN (M.C.C.) une action que les militaires font depuis longtemps avec d'excellents résultats. Cet officier général note, en outre, que l'objet principal demeure de donner à l'Europe la possibilité de commander à l'extérieur de l'OTAN des opérations de grande envergure.

Cinq pays européens affichent à l'heure actuelle leurs ambitions dans le domaine de la projection des forces : l'ESPAGNE, l'ITALIE, les PAYS-BAS, le ROYAUME-UNI et la FRANCE (l'ALLEMAGNE commence également à s'y intéresser). L'élargissement de la projection maritime nationale à la projection maritime européenne est un bon moyen d'afficher une volonté commune en matière de défense.

Par ailleurs, des exercices, autres que TRIDENT D'OR, permettent aux marines européennes de coordonner leurs actions dans des missions qui pourraient leur être confiées parmi lesquelles la participation aux opérations de maintien de la paix, le contrôle et la résolution des crises et, enfin, les actions humanitaires.

3.2 LES CAPACITES ACTUELLES DE LA FRANCE

Au plan tactique, la France affiche un certain accroissement des capacités de projection de forces.

En France, dans un cadre national comme dans un cadre international, le débarquement des troupes de premier échelon doit pouvoir s'effectuer selon le schéma suivant :

- une compagnie d'infanterie hélicoptérée (sans ses véhicules) en une seule vague disposant de ses hélicoptères d'appui-protection ;
- deux unités élémentaires avec leurs véhicules, mises à terre par moyens nautiques en une seule vague ;
- le reste du premier échelon mis à terre par hélicoptères ou par moyens nautiques au plus tard à H+12 heures.

Les moyens terrestres , pour l'heure sont constitués de la 4^{ème} brigade aéromobile (B.A.M.), de la 6^{ème} brigade légère blindée (B.L.B.) et de la 9^{ème} brigade légère blindée de marine (B.L.B. Ma.). Les 2 BLB sont dites « à vocation amphibie », c'est à dire que, contrairement à d'autres pays, elles ne sont pas spécialisées dans ce domaine.

Le scénario 1 temps de paix nécessite la constitution de deux groupes aéronavals, l'un en Atlantique, l'autre en Méditerranée ainsi que la présence d'un groupe de frégates dans l'Océan Indien. En cas de crise ou de conflit de basse intensité (scénario 2), la France doit disposer d'un groupe de projection de forces capable de transporter et de mettre à terre une division.

La projection de forces : tradition française ou simple opportunisme ?

D'un point de vue historique, la tradition française n'est pas aussi ancrée dans les pratiques que chez certains de nos voisins européens où des unités très spécialisées sont totalement dédiées à ce type de mission.

La France a longtemps privilégié le transport opérationnel et considéré que la flotte de haute mer était plus prestigieuse que les simples moyens de projection de forces militaires. Les premiers transports de chalands de débarquement étaient, en effet, destinés à soutenir la force nucléaire du Pacifique à MURUROA. A ce titre, le TCD ORAGE fut en partie financé par le programme nucléaire.

Depuis, le concept d'emploi de ces forces a changé. De nouveaux besoins sont apparus, notamment ceux exprimés par l'armée de Terre. C'est ainsi que deux nécessités sont apparues : la

capacité de commandement d'une force multinationale depuis la mer et, d'autre part, le soutien logistique dans les opérations de gestion de crise ou dans celles de PETERSBERG. L'avantage du TCD est précisément d'offrir une multiplicité de capacités. C'est un outil très adapté à la gestion de crises et aux conflits de faible et de moyenne intensité. Le TCD est la plate forme modulaire et flexible par excellence. Il constitue, enfin, une structure interarmées très multinationale complémentaire du porte-avions qui ne peut être déployé aussi facilement car sa « gesticulation » constitue un geste politique fort.

Les opérations de projection de forces consistent à déployer des éléments de combat pouvant provenir des trois armées, à partir de la mer vers la terre, sur une côte qui peut être tenue par des forces adverses.

Un groupe amphibie comprend :

- un ou plusieurs transports de chalands de débarquement (TCD) qui emportent des chalands de débarquement d'infanterie et de chars (CDIC) et des chalands de transport de matériels (CTM) dans un radier, pour mettre en œuvre un groupement interarmées composé de troupes, de véhicules et d'hélicoptères; un ou plusieurs bâtiments de transport légers (BATRAL) conçus pour le débarquement d'une compagnie d'infanterie motorisée; et capable de "plager" pour débarquer des véhicules et des troupes par une porte d'étrave (sa vitesse est d'environ 15 nœuds);

- des hélicoptères de manœuvre (de type PUMA ou COUGAR : qui participent au débarquement des hommes et du matériel) et des hélicoptères de combat (de type GAZELLE pour appuyer les forces embarquées);

- des forces avancées (les commandos de marine) chargées de la préparation du débarquement;

- une composante de guerre des mines si cette menace doit être prise en compte;

- des unités de l'armée de terre chargées de l'action sur le terrain;

- des bâtiments de protection et de soutien.

Les quatre TCD de la force d'action navale : OURAGAN, ORAGE, FOUORE et SIROCO disposent d'installations médicales très performantes (blocs opératoires, salle de traitement des grands brûlés...) pour conduire des missions sanitaires de grande envergure, les deux derniers construits ont également la capacité d'embarquer et de mettre en œuvre un poste de commandement (P.C.) de forces pour une opération nationale ou multinationale.

La force d'action navale (F.A.N.) comprend, en outre, cinq BATRAL stationnés à FORT DE FRANCE, TOULON, PAPEETE, NOUMEA et LA REUNION.

Les transports de chalands de débarquement le FOU DRE et le SIROCO constituent le noyau dur de la force de projection de la France.

Le FOU DRE est le prototype des nouveaux TCD 90. Il a commencé sa carrière active en 1990 durant la guerre du Golfe. Sa mission principale est d'assurer le transport et la mise à terre des moyens amphibies sur une plage non préparée et en zone d'insécurité d'un tiers de régiment mécanisé (1 050 tonnes de matériels). Son radier de 1 740 m³ (122 mètres x 14,20 mètres) est capable de recevoir les 2 CDIC ou 10 CTM. En outre, le TCD 90 peut transporter 4 hélicoptères lourds de type COUGAR. Déplaçant 11 200 tonnes il atteint la vitesse de 21 nœuds et franchit 11 000 nautiques à 15 nœuds. Sa capacité de logement est de 700 places (dont 230 membres d'équipage).

Le SIROCO, dont la construction a été confiée à la DCN déplace, quant à lui, 13 000 tonnes avec 140 hommes d'équipage. Il peut embarquer 4 hélicoptères sur le pont (abrités sous hangar) ou 24 hélicoptères au total, 4 chalands de débarquement, 500 combattants ou 50 véhicules et 50 lits d'hôpital.

L'ORAGE et l'OURAGAN : la vieille garde de l'amphibie à la française

Les TCD ORAGE et OURAGAN sont capables d'emporter, quant à eux, 1 CDIC et CTM, 10 chars AMX10RC et 21 véhicules.

Ces bâtiments ont plus de trente années d'existence. Si leur radier est sensiblement le même que ceux du FOU DRE et du SIROCO, l'embarquement des passagers (hors équipage) est plus limité puisqu'il est de 350 pour l'OURAGAN et 250 pour l'ORAGE.

Le MISTRAL et le TONNERRE : deux navires futurs de projection de forces pour la gestion des crises.

Le ministre de la Défense français avait souligné l'importance que la commande en l'an 2000 de deux bâtiments de conception nouvelle représentait pour les capacités de projection de la Marine nationale, clairement mises en évidence lors des opérations du KOSOVO et du TIMOR. La France a été conduite à définir de nouveaux besoins en matière d'amphibie à travers le concept national des opérations amphibies (CNOA), approuvé par le chef d'état-major des Armées en juin 1997. Parallèlement, un contrat opérationnel formalisé dans une instruction a été fixé à la Marine et traduit la nécessité de pouvoir accueillir une structure de commandement embarqué dans un cadre interarmées et interalliés.

Pour répondre à ces besoins, la Marine française a mis sur pied, en 1997, le programme

NTCD qui prévoit la construction de deux navires d'opérations amphibies. Ce programme, qui s'inscrit dans le modèle d'armée 2015, a vocation à remplacer les TCD OURAGAN et ORAGE. L'admission au service actif du MISTRAL, le premier bâtiment de la classe, est prévue en 2004, celle du TONNERRE en 2005.

A cet horizon, ils rejoindront les TCD Foudre et SIROCO au sein de la flotte de projection de forces militaires. La maîtrise d'œuvre industrielle d'ensemble de la réalisation de ce programme est confiée à la DCN. L'activité de définition et de construction de la plate-forme propulsée est partagée entre la DCN et les CHANTIERS DE L'ATLANTIQUE. La réalisation du système de télécommunications est confiée à THOMSON/CSF.

L'approche globale des opérations de projection, telle qu'elle découle du CNOA, a présidé au dimensionnement des NTCD. Il était demandé de répartir le Groupement interarmées embarqué (GIE composé de quatre compagnies de combat et de trente hélicoptères) et sa logistique initiale sur une flotte composée des deux TCD de la classe Foudre et de deux navires de la classe MISTRAL. Par ailleurs, une priorité forte était accordée à l'aéromobilité : celle-ci confère à la force de projection de bonnes capacités de surprise, d'élongation, d'anticipation et de vitesse d'exécution indispensables aux opérations d'aujourd'hui. D'autres missions de projection peuvent être demandées à ces navires : des opérations aéromobiles, le transport d'unités opérationnelles (des escadrons de chars LECLERC par exemple), le soutien logistique des forces débarquées, le soutien santé, le support d'un commandement de théâtre mais on peut citer aussi les opérations humanitaires et le transport de matériel. Ces missions sont souvent exécutées dans un contexte de crise, avec de longues périodes d'attente pouvant atteindre plusieurs mois et nécessitant de prépositionner les forces. Grâce aux navires de la classe MISTRAL, le concept de prépositionnement dynamique pourra être appliqué avec souplesse.

Avec un déplacement proche de 20 000 tonnes, une vitesse de 18 nœuds, l'architecture générale du NTCD se caractérise en premier lieu par un pont d'envol continu pour la mise en œuvre simultanée de six hélicoptères de type NH90 TTH ou TIGRE de l'armée de Terre avec un îlot déporté sur tribord ; en second lieu, par un radier immergeable capable d'accueillir quatre chalands de transport de matériels (CTM). La terminologie OTAN classe ce type d'architecture dans la catégorie des LHD (landing helicopter dock) à laquelle appartient notamment l'USS WASP. La comparaison avec ce navire, deux fois plus lourd et construit selon des standards militaires, s'arrête là puisque le NTCD, pour des raisons budgétaires, sera fabriqué aux standards civils, tout comme l'ont été le LPD néerlandais ROTTERDAM (TCD) ou le LPH britannique OCEAN (porte-hélicoptères d'assaut sans radier dont il sera question infra). Ces navires conçus pour des opérations interarmées ou interalliées posséderont un bon niveau d'interopérabilité : une quinzaine d'hélicoptères de l'armée de

Terre pourront être embarqués ainsi qu'une soixantaine de véhicules blindés actuels ou de la génération future, sans oublier les camions logistiques. Les hélicoptères alliés "moyens lourds" comme le EH101 MERLIN (16 tonnes) pourront se poser sur le pont d'envol, et les hélicoptères "super lourds" comme le SUPER STALLION (35 tonnes) ou l'OSPREY V22 auront un spot dédié. Systématiquement intégré dans un groupe aéronaval dès la présence d'une menace aérienne, de surface, sous-marine ou côtière, le bâtiment disposera de moyens d'autodéfense limités à une artillerie de petit calibre et à des affûts SIMBAD mettant en œuvre le missile MISTRAL.

La manœuvrabilité est un aspect essentiel parmi les qualités nautiques d'un bâtiment. S'agissant de navires ayant vocation à évoluer par petits fonds et à proximité de la terre lors des manœuvres d'embarquement ou de rembarquement d'engins, les capacités manœuvrières à basse vitesse sont discriminantes. Ces capacités, avec l'aide d'un propulseur d'étrave, seront également très utiles lors des manœuvres de port et des prises de quai sans concours extérieurs, dans des ports faiblement équipés. C'est ce qui a conduit à choisir une propulsion par « POD » (propulsion drive) et une architecture de navire tout électrique (NTE), l'ensemble des besoins en énergie du bord étant assuré par les mêmes diesels alternateurs.

L'objectif de plan d'armement est ici de cent soixante personnes (160) pour un navire 60 % plus lourd que le TCD SIROCO armé par deux cent trente marins (230). La réalisation de cet objectif suppose un niveau d'automatisation très poussé, en particulier pour la conduite, ce qui est réalisable dès aujourd'hui, avec des technologies « sur étagère », et en usage dans la marine marchande.

Parallèlement, la Marine a fixé un objectif de disponibilité très élevé de trois cent cinquante jours (350) par an. Cet objectif est ambitieux par rapport aux standards actuels mais correspond à des pratiques courantes dans le monde civil. Il devrait pouvoir être atteint grâce à des dispositions architecturales facilitant la maintenance, une organisation du travail rationalisée incluant le recours à la sous-traitance, et une polyvalence accrue du personnel.

La crise du Kosovo a confirmé l'intérêt pour les armées de disposer de navires aux capacités renforcées de projection de forces et de maîtrise de l'information. Le programme NTCD contribue à ce double objectif. Instruments essentiels de la stratégie d'action de la France, le MISTRAL et le TONNERRE constitueront les pièces maîtresses du groupe amphibie et permettront à la marine d'apporter un soutien majeur aux opérations interarmées, interalliées et multinationales.

Les caractéristiques de ces bâtiments sont les suivantes :

- une plate-forme de 199 mètres x 32 m x 28 mètres; un radier de 57,5 mètres x 15,4 mètres x 8,2 mètres; un déplacement de 19 500 tonnes à pleine charge ; une autonomie / vitesse de 6 000 nautiques à 18 nœuds ; un équipage de 160 hommes ; 6 spots hélicoptères 16 tonnes, 1 hôpital type

SIROCO, 1 zone PC dédiée précâblée (800m²) ;

- des capacités d'emport de 4 CTM, 16 TIGRE et NH90, 60 véhicules blindés, un escadron de chars LECLERC ;

- un système intégré comprenant les transmissions intérieures, les transmissions extérieures (y compris par satellites) et une liaison de transmission de données (liaison 11) ;

- un système de veille comprenant un radar 3D, deux radars de navigation et d'appontage, un système SIC 21 un système GESVOL.

3.3 LES CAPACITES ACTUELLES DU ROYAUME-UNI

Le Royaume-Uni a procédé à une nécessaire remise en cause du concept amphibie qui, aujourd'hui, a atteint un excellent niveau.

En 1993, le Royaume uni a décidé de passer un contrat en vue de la conception et de la construction d'un porte-avions d'attaque (en terme technique LPH pour « landing platform helicopter »). Ce LPH sera à même de jouer un rôle clé dans les futures opérations amphibies. Il pourra débarquer jusqu'à 800 combattants en une seule vague d'assaut.

Lors du grand exercice de projection de forces, auquel ont participé les Royal Marines britanniques, le premier bataillon d'infanterie de la Marine royale néerlandaise et la compagnie de la Force d'action rapide (F.A.R.) française, quatre véhicules légers à coussins d'air GRIFFON ont été utilisés par les commandos.

Le LPH de type HMS OCEAN britannique de 18 000 tonnes est pratiquement identique au premier concept dit « aviation support ship » (A.S.S.). La vitesse de ce bâtiment est de 18 nœuds, son autonomie, de 8 000 miles. Il est capable de mettre en œuvre 12 hélicoptères SEA KING ou MERLIN ou 6 LYNX, 40 véhicules et 500 combattants ou 800 pour de courtes périodes embarquant 4 LCVP Mk5. Le Royaume-Uni possède également 2 LPD de type ALBION de 14 600 tonnes embarquant 4 hélicoptères du type SEA KING ou MERLIN. Ces bâtiments sont capables d'emporter 70 véhicules à bord de 4 LCU Mk 10 ou 4 LCVP de type Mk5 sous bossoirs et 305 hommes (ou 715 pour des opérations de courtes durées). La marine britannique dispose, en outre, de transports de chalands de débarquement avec pont d'envol et mettant en œuvre du matériel lourd, des chars et des éléments d'artillerie. C'est ainsi que l'on compte 5 LPD et de 5 LST. Il s'agit de 4 LPD du type BAY de 10 000 tonnes emportant 40 chars et 70 tonnes de fret ainsi que 350 à 700 soldats, du LPD du type FEARLESS de 1160 tonnes (4 à 5 hélicoptères SEA KING et de 400 à 700 hommes), de 4 LST de type SIR LANCELOT susceptibles d'embarquer chacun 402 hommes de troupe, 11 hélicoptères sur le pont et 9 hélicoptères sur le pont à matériels roulants ainsi que 2 LPD de type FEARLESS

embarquant de 4 à 5 hélicoptères d'assaut (SEA KING HC4) et de 400 à 700 hommes de troupe (1 bataillon d'infanterie ou 1 bataillon d'artillerie), et, enfin, d'un LST du type SIR GALAHARD embarquant 340 soldats (536 au maximum), 18 chars et 20 camions.

3.4 LES CAPACITES ACTUELLES DES AUTRES PAYS DE L'UNION

Des capacités de projection militaires de forces à prendre en compte chez nos alliés européens.

L'ITALIE a, semble-t-il, terminé son cycle de modernisation de sa flotte de guerre.

Les forces de projection de la marine italienne ont pour doctrine, en dehors des missions de prévention - occupation ou contrôle d'une partie du territoire national - et de réaction - rétablissement de la souveraineté nationale après une occupation par surprise - , des missions de maintien de la paix et de libération de prisonniers. Elles sont constituées de 3 transports d'assaut LPD du type SAN GIORGIO (le SAN GIORGIO, le SAN MARCO et le SAN GIUSTO) pouvant embarquer 400 hommes du bâtiment d'infanterie de Marine et 36 véhicules et incluant 3 LCM (dans les radiers) et 3 LCVP (sur les ponts ou 30 chars de combat de type LEOPARD et 2 hélicoptères lourds CH45 américains.

Le total des barges de débarquement est de 9 LCM (de 30 tonnes) du type MEN, 5 LCM du type des LCM américains et 17 LCVP du type MDN d'une capacité d'emport de 45 hommes.

Suite aux opérations préalables le débarquement s'effectue en trois vagues. La première, très rapide, assure la conquête de la tête de plage, la seconde consolide la tête de plage et la troisième est constituée de la composante logistique pour débarquer tous les moyens.

En ESPAGNE, les capacités du GRUPO AMPHIBIO DELTA ont été accrues grâce à l'arrivée de 2 LST (ex-US Navy de la classe NEWPORT) et bientôt du premier transport de chalands de débarquement ; un second est souhaité. Un autre effort de la marine espagnole concerne la guerre des mines avec la prochaine mise en service de 4 chasseurs de mines dérivés des SANDOWN de la Royal Navy.

La mission des forces de projection espagnoles demeure la mise en œuvre d'actions militaires entamées en mer. Les forces espagnoles disposent de 2 LPA, le CASTILLA et le GALICIA de 11 000 tonnes étudiés en commun avec les PAYS-BAS et capables, chacun, d'embarquer 6 hélicoptères, 4 LCM 8 ou 6 LCM 6. Le pays dispose également de 2 LST de type NEWPORT américain le PIZARRO et le HERNAN CORTES de 8 500 tonnes capables de déployer une brigade (de 3000 à 3500 hommes).

Vient s'ajouter le « TERCIO DE ARMADA » capable de transporter et de débarquer immédiatement 2000 hommes. En outre, l'ESPAGNE dispose d'un ex-roulier, le MARTIN POSADILLO, susceptible de transporter 42 camions et 25 véhicules légers tous-terrains ainsi qu'un cargo offrant une plate forme pour hélicoptères.

La GRECE a réformé sa marine au lendemain de la seconde guerre mondiale avec l'aide de la GRANDE BRETAGNE suivie par les ETATS-UNIS D'AMERIQUE qui lui reversent depuis des navires en surplus. L'une des caractéristiques de la marine hellénique est le très grand nombre de navires différents ; une autre est le manque de main-d'œuvre.

La GRECE dispose d'un LSD du type CABILDO américain doté d'une plate-forme hélicoptères, de 5 LST anciens (ex U.S du type JASON) en cours de remplacement par 2 LST de type TERREBONNE PARISCH américain - embarquant 395 hommes et 4 LCVP - et 2 LST de type 1 et 511 américains – embarquant 300 hommes, 21 chars, 17 camions et 4 LCVP - fabriqués par la GRECE susceptibles d'embarquer 1 brigade d'infanterie de Marine.

Le pays dispose également de 2 LSM de type LSM1 américain et d'une flottille de 72 chalands parmi lesquels 2 LCT de type 4 britannique (350 tonnes), 6 LCU de type 520 allemand (237 tonnes), de 22 LCM dont 11 cédés par l'ALLEMAGNE, de 30 LCVP (36 hommes et 3,5 tonnes) et de 12 LCP.

La BELGIQUE et les PAYS-BAS ont signé en mars 1995 un traité de coopération qui place désormais les flottes de ces deux pays sous un seul commandement désigné « Amiral BENELUX » (A.B.N.L.) dont l'état-major se trouve à DEN HELDER (PAYS-BAS). Les forces armées belges doivent faire face à des réductions drastiques de budget dictées, en partie, par des changements géopolitiques aboutissant à 10 navires de combat en activité.

La marine néerlandaise compte dans ses forces maritimes un TCD de nouvelle génération (ROTTERDAM) de 14 250 tonnes et un deuxième en chantier – il sera livré en 2003 - susceptibles d'embarquer un bataillon de KORPS MARINER intégrés à la brigade anglo-néerlandaise (UK/NL) et 30 chars sur les ponts ou 6 hélicoptères. Ces bâtiments, étudiés avec l'ESPAGNE sont dotés d'un radier de 885 m² recevant 6 LCA ou 4 LCU ou 2 LCAC.

Après de longues années sans profondes rénovations de ses bâtiments la marine de PORTUGAL est sur la voie de la modernisation Pour l'heure ses capacités en matière de projection de forces militaire est très faible car le PORTUGAL ne dispose que d'un LCT du type BOMBARDOS.

En ALLEMAGNE, un plan nommé « Marine 2005 » actuellement en cours d'application est destiné à adapter la BUNDESMARINE à la nouvelle donne géostratégique et aboutira finalement à une flotte de guerre de 99 bâtiments en 2005.

Dans le domaine de la projection de forces, l'ALLEMAGNE dispose de 5 LCU de type 520 capables d'emporter de 150 tonnes à 237 tonnes au maximum et de 8 LCM de type 521 pouvant embarquer 60 tonnes de charge ou 50 hommes. La flotte allemande comporte également 4 ravitailleurs polyvalents de type 702 embarquant 84 containers de 20 pieds, 9 540 tonnes de gazole, 450 tonnes d'eau, 280 tonnes de rechange et 160 tonnes de munitions.

En FINLANDE, la marine est essentiellement de type côtière et à vocation défensive. Ce pays est, avec l'IRLANDE et la SUEDE l'un des seuls de l'Union européenne à ne pas faire partie de l'OTAN. La FINLANDE possède 39 bâtiments de transport de personnels (types VALAS, HILA...) et 36 chalands de débarquement de types KAMPELA et KALA.

Au DANEMARK, la marine est parvenue à moderniser sa flotte malgré quelques problèmes de financement. Sa flotte est extrêmement polyvalente aussi bien pour des missions de guerre que pour des missions de temps de paix. Le pays possède 147 vedettes de transport de type STRIDBAT embarquant 21 hommes ou 2,8 tonnes de matériels, 52 vedettes de type 90 E (10 passagers) et une flottille de chalands de débarquement dont 4 LCU de types LOKE et GRIM emportant 50 hommes ou 50 tonnes de matériels, 86 LCP embarquant de 15 à 50 soldats, 6 aéroglisseurs de type M10 britanniques, 17 LCM de type 601 et 5 bâtiments de servitude.

Le statut de la SUEDE est neutre. C'est l'une des raisons qui vaut à la SUEDE d'être le seul pays de cette taille capable d'étudier, de construire et de mettre en œuvre une gamme complète d'armement. La marine suédoise a longtemps dominé la Baltique jusque dans les années 1960 où des changements stratégiques ont vu sa puissance décliner. L'Artillerie côtière (KUSTARTILLERIT), intégrée à la marine, arme de petits bâtiments tels que ses mouilleurs de mines côtiers, des patrouilleurs ou des engins de débarquement. L'Artillerie côtière comprend 6 bataillons de 800 hommes équipés chacun de 35 chalands de débarquement rapides STRIDSBAT 90 H de 19 tonnes emportant 20 soldats à 35 nœuds, 13 STRIDBAT 90 E, 4 navires support et 26 petits LCU. En outre, la marine suédoise possède 2 bâtiments de type STANFLEX de construction modulaire embarquant 2 hélicoptères et 46 véhicules

L'IRLANDE constitue la plus modeste des marines européennes, pourtant ses navires et leurs équipages comptent plus de journées à la mer par an qu'aucune autre marine de l'Union. Les missions sont plus de nature civile (surveillance des pêches, recherches et sauvetage) que de nature militaire (protection du territoire)

Du fait de leur diminution, les moyens de batellerie amphibie français ne peuvent plus projeter et mettre à terre qu'un régiment mécanisé par leurs propres moyens. Dans le nouveau contexte géostratégique la capacité de projection de la France apparaît sous dimensionnée au vu de l'ambition de ses scénarios même pour les plus faibles, car dès le scénario numéro 5 (S5) du Livre Blanc les forces peuvent rencontrer une opposition conséquente en cas de mission de rétablissement de la paix.

Demain, la France pourra projeter sur le théâtre 1 escadron blindé AMX 10 (12 AMX 10 au total), 2 compagnies d'infanterie sur VAB, 1 compagnie d'infanterie aéromobile sur VAB (87 VAB au total pour les 3 compagnies), 1

compagnie de support tactique, 1 unité de génie et 1 section de mortiers de 120 mm. En outre, la projection mettra en œuvre 1 400 hommes, 10 hélicoptères d'attaque, 20 de transport et 330 véhicules en tout. Cependant, les capacités des opérations amphibies françaises laissent apparaître un certain nombre de lacunes comme l'impossibilité de débarquement de vive force, le nombre réduit d'hélicoptères et de plates-formes pour les hélicoptères lourds, l'appui feu naval limité au calibre de 100 mm réduit à une portée efficace de 10 kilomètres et, enfin, la faiblesse des moyens de guerre des mines par petits fonds.

Aujourd'hui, la seule puissance de l'Union européenne susceptible de constituer le pivot à une opération de projection de forces demeure le Royaume-Uni.

Les treize pays à façade maritime de l'Union européenne ne peuvent rivaliser avec les Etats-Unis d'Amérique au plan des moyens militaires de projection de forces.

En effet, parmi les bâtiments les plus significatifs, les U.S.A. possèdent deux bâtiments de commandement SCN 400-65 de la classe Blue Ridge de 16 790 tonnes; huit porte hélicoptères d'assaut de type WASP de 28 230 tonnes; cinq LHA porte hélicoptères d'assaut du type SCB 410 de la classe TARAWA; six LPD type 17 de la classe SAN ANTONIO de 25 120 tonnes ; onze LPD de

type SCB 187 B de la classe AUSTIN; huit LSD de 11 850 tonnes; quatre LSD 49 de la classe HARPERS FERRY de 11900 tonnes; trois LSD de la classe ANCHORAGE, cinq SCN de la classe NEWPORT de débarquement de chars et quatre SCB de la classe CHARLESTON de débarquement de chars.

Les U.S.A. disposent également de 91 aéroglisseurs de type LCAC1; de 43 engins de débarquement classe LCU 1610 ; sans compter les petits bâtiments de débarquement.

Bien que très éloignées de cette armada moderne, les capacités de projection maritime de l'Union restent significatives mais inégales et relativement peu cohérentes dans la doctrine d'emploi les unes avec les autres .

4. LES MOYENS D'ACCROITRE LA PROJECTION DES FORCES

La projection de forces s'appuie sur les moyens militaires pour la conquête territoriale et les manœuvres opérationnelles, néanmoins, les besoins en transport du deuxième échelon et du soutien des armées reposent essentiellement sur les capacités d'acheminement maritimes des moyens civils. Ces capacités peuvent, éventuellement, être fournies par des bases modulaires flottantes appelée aussi îles flottantes mais demeurent dépendantes des rotations logistiques assurées par les bâtiments civils tels que les ferries, les porte-conteneurs ou les rouliers « roll-on roll-off » (ou « Ro-Ro »).

4.1 LE PROJET DE TRES GRANDE PLATE-FORME NAVALE MOBILE (T.G.P.N.M.)

La disparition de la menace bipolaire et la multiplication des crises régionales mettent de plus en plus en avant un concept américain imaginé dans les années 1960 : le « MOBILE OCEAN BASING SYSTEM » (en français : très grande plate-forme navale mobile).

Il s'agit d'une base logistique et opérationnelle implantée en mer à proximité des zones de conflits potentiels. Ce concept, supprimant le besoin de point d'appui à terre lors d'un déploiement de forces, est issu d'une technologie déjà éprouvée dans l'off-shore pétrolier.

La structure, capable de se déplacer à 15 nœuds doit pouvoir stocker 150 000 tonnes d'équipement, 50 000 tonnes de liquides et disposer d'une capacité portuaire et aéroportuaire pour les avions de transport lourds. Le département de la Défense américain a commandé, en janvier 1998, au groupe norvégien KVAENER l'étude de faisabilité d'une telle base militaire flottante appelée projet « SEA BASE ». Cette structure, conçue autour de plusieurs plates-formes mobiles

constituant une piste aérienne de 1 600 mètres de long et de 135 mètres de large, permet d'accueillir environ 10 000 hommes. Son coût est estimé à 9 000 millions d'euros environ.

Un groupe de travail, composé de membres de la direction des affaires stratégiques (D.A.S.), de la direction générale de l'Armement (D.G.A.) et des états-majors, ont rédigé un rapport sur les T.G.P.N.M. le 29 mai 1997. Ce rapport préconise l'étude de ce concept à l'échelon européen voire OTAN ainsi que la réalisation et l'expérimentation d'une grande barge élémentaire servant de plate-forme pour hélicoptères et d'une plate-forme logistique à l'horizon 2010. A plus long terme, c'est à dire vers 2030 environ, il est envisagée la mise en place d'une île flottante à la disposition d'une autorité supranationale à proximité immédiate d'une zone de troubles.

Outre l'intérêt de ces structures modulaires et mobiles susceptibles de remplacer certaines bases outre-mer dans le dispositif des forces prépositionnées, le concept de T.G.P.N.M. permettrait de s'affranchir du contrôle ou de la disposition d'une zone aéroportuaire sûre à proximité du théâtre des opérations.

Les expériences récentes ont montré que les conflits ne sont pas de nature spécifiquement guerrière entre deux belligérants mais que des situations extrêmement complexes pouvaient apparaître, mêlant aux confrontations d'ordre militaire des guerres civiles, des conflits ethniques ou religieux, des rivalités de clans et des exodes massifs de réfugiés, le tout sur fond de famine et d'épidémies. Ainsi, ces crises floues peuvent être d'autant plus malaisées à contrôler que les zones portuaires ou aéroportuaires ne possèdent pas l'infrastructure adéquate ou sont impraticables du fait de la présence de réfugiés. Par conséquent la disposition d'une telle plate-forme installée dans les eaux internationales permettrait, en plus de la libre disposition d'une intervention militaire, de disposer d'une structure nécessaire aux opérations humanitaires, médicales ou logistiques de grande échelle.

Par ailleurs, cet aéroport flottant dans les eaux internationales pourrait également servir de lieu de rencontre entre les parties d'un conflit. Sa mise en œuvre aurait une signification politique et diplomatique très forte.

Au plan européen, le financement d'une T.G.P.N.M. pourrait s'opposer à celui du renouvellement de la capacité porte-aéronefs. De plus, l'hégémonie militaire américaine reconnue et profitable aux partenaires européens ne conduit pas ces derniers à se doter d'une capacité de projection équivalente. Au-delà des avantages d'une telle structure, notamment au plan de la projection des forces, n'y a-t-il pas le risque de voir les Etats-Unis demander à L'Europe de financer une T.G.P.N.M. OTAN dont ils seraient les maîtres d'œuvre et les seuls bénéficiaires ?

Le projet T.G.P.N.M. paraît finalement plus « atlantiste » qu'europpéen.

En effet, en ce qui concerne la défense de l'Europe, l'U.E et l'OTAN disposent tout au long

de la Méditerranée d'un dense dispositif de bases, aptes à soutenir des forces aéroterrestres et aéronavales puissantes. Dans l'hypothèse d'une éventuelle intervention en Afrique Noire, le contrôle d'une grande plate-forme aéroterrestre est inévitable pour une action dans la profondeur de l'ordre de 1 000 kilomètres (MALI, BURKINA, NIGER, NORD CAMEROUN, TCHAD, REPUBLIQUE CENTRAFRICAINE, ZAÏRE, RWANDA, BURUNDI, OUGANDA, SOUDAN, ZAMBIE...etc.). Pour ce qui concerne une intervention le long des côtes, l'emploi du groupe aéronaval et des capacités navales de transport opérationnel restent suffisants. Dans le cas d'une intervention au Proche ou au Moyen-Orient une intervention européenne devrait demeurer en appont d'un belligérant local ou des Etats-Unis compte tenu de l'importance des capacités à mettre en œuvre.

En définitive, ce concept, en dépit de ses nombreux avantages dans le domaine de la projection de forces ne constitue pas une priorité ni pour la défense française ni pour la défense européenne. Néanmoins, la T.G.P.N.M. pourrait, à moyen ou à long terme, être financée par l'Union européenne en complément des forces communes. Cela supposerait la mise en pratique d'une véritable politique européenne de sécurité commune (P.E.S.C.) et la volonté de l'U.E. de se doter d'une capacité de projection de forces lui permettant de jouer seule, le cas échéant, le rôle de gardien de la paix dans les zones d'intérêts européens.

L'île flottante n'est cependant qu'une alternative car les navires demeurent les vecteurs essentiels de la projection de forces.

De nos jours les navires de grande taille et de tous types (hovercrafts, catamarans, « perce-vagues », bateaux de type SWATH...etc.) atteignent le mur des 40 nœuds et même le pulvérisent et ceci, non seulement pour le transport de passagers, mais aussi pour le fret. Il suffit pour s'en convaincre, de se reporter sur le projet japonais TECNO SUPER LINER de 70 mètres filant 54 nœuds.

Cet écart entre les vitesses de flottes de combat et cette progression des navires civils qui iront bientôt deux fois plus vite donne à réfléchir : s'agit-il d'une révolution irréversible et les grandes marines laisseront-elles l'ensemble de leurs vaisseaux se faire distancer par des cargos ?

Les projets du type SWATH sont jugés pour l'instant trop coûteux. Le SEA SHADOW est actuellement le seul prototype de navire furtif à coque SWATH. Il date, lui aussi des années 1980. Après un premier désarmement en 1986 pour des raisons budgétaires il fut présenté à la presse en 1993 lors de sa remise en service mais fut finalement utilisé comme plate-forme de test pour du matériel radar sophistiqué, vu sa grande stabilité. Néanmoins, peut-être cette formule SWATH n'est-elle pas définitivement condamnée pour les successeurs du NIMITZ grâce, justement, à cette stabilité et à son espace de pont disponible, mais cela dépasse l'horizon 2015.

Les opérations de projection de forces nécessitent, in fine, une phase de débarquement. Cette phase ultime débute dès l'arrivée des bâtiments de la force dans l'A.O.A. (amphibious operations area). La fin de cette phase correspond à la fin de l'opération amphibie. Quels que soient les bâtiments utilisés, le débarquement nécessite des aménagements, même sommaires, sur le terrain choisi pour débarquer troupes et matériels.

L'utilisation de navires civils réclame, pour les opérations de débarquement, des infrastructures portuaires lourdes (quais de déchargement, engins de levage...etc.).

4.2 LE RECOURS A LA MARINE MARCHANDE

En temps de crise, une flotte de commerce peut être d'une importance capitale pour les armées. Au-delà de l'impact économique qu'elle procure avec l'autonomie assurée des approvisionnements, notamment, elle participe au soutien essentiel des forces navales dans le cas où les moyens militaires ne suffiraient pas à acheminer les combattants et les équipements sur le théâtre : c'est le transport maritime de défense.

En France, les navires de commerce peuvent être requis. Il s'agit de la loi sur l'organisation de la nation pour le temps de guerre et plus particulièrement des mesures destinées à passer de l'organisation pour le temps de paix à l'organisation pour le temps de guerre ordonnées soit en cas d'agression manifeste mettant le pays dans la nécessité de pourvoir à sa défense soit en période de tensions extérieures lorsque les circonstances l'exigent. Cette loi s'applique aux ressortissants français. Ces réquisitions peuvent être prises à titre temporaires ou permanentes. Très peu utilisée dans les crises modernes, le recours à la réquisition est coûteux pour l'Etat qui fait le choix d'y recourir, en outre, elle constitue, pour son gouvernement, un acte politique fort .

En France, la loi numéro 69-441 du 20 mai 1969 qui complète celle du 11 juillet 1938 sur les réquisitions d'urgence en temps de guerre relative aux transports maritimes d'intérêt national dite loi TraMIN stipule que les armateurs de nationalité française sont tenus d'assurer les transports maritimes présentant un caractère d'intérêt national. En outre la loi numéro 96-151 du 26 février 1996 stipule que ces dispositions s'étendent également aux armateurs de nationalités étrangères des navires battant pavillon français. Les conditions des transports sont déterminées d'un commun accord entre le ministre utilisateur et l'armateur intéressé, après avis du ministre chargé de la marine marchande. En cas de désaccord entre l'armateur et l'utilisateur la réquisition est décidée par arrêté

conjoint du ministre chargé de la Marine marchande et du ministre de l'Economie et des Finances pour une durée maximale d'un an, éventuellement renouvelable.

Par ailleurs, les navires de la marine marchande peuvent être affrétés par une personne physique ou morale. Les armées recourent très souvent à cette procédure.

Les navires affrétés à la demande, ou tramps, dits encore navires de service général, ne sont pas affectés à des lignes régulières et n'assurent pas de dessertes déterminées. Les navires affrétés à la demande sont classés d'après leur utilisation. Les affrètements sont centralisés dans des bourses de fret, dont l'un des plus importants est le BALTIC EXCHANGE de Londres, et, en général, dans les principaux centres comme Rotterdam, Paris et New York, où les courtiers représentant les affréteurs s'entendent avec les armateurs ou leurs agents quant aux termes des contrats. Les prix de fret fluctuent en fonction de l'offre et de la demande. En effet, lorsqu'il y a moins de frets que de disponibilités en navires, les taux sont à la baisse.

Les chartes-parties sont de trois types : l'affrètement au voyage, l'affrètement à temps et l'affrètement coque nue.

L'affrètement au voyage, le plus courant, concerne le transport d'une cargaison spécifiée pour un seul trajet entre deux ports donnés, pour un prix convenu à l'avance. Sauf dispositions contraires, l'affréteur prend à sa charge toutes les opérations, les frais de chargement et de déchargement ainsi que les droits des concessionnaires responsables du navire à quai. L'armateur est tenu de fournir l'équipage, d'assurer l'exploitation du navire et de supporter les frais d'exploitation encourus pour le voyage.

L'affrètement à temps correspond à la location du bateau et de son équipage pendant une période déterminée. La charte-partie à temps ne spécifie pas la cargaison à transporter mais met le bateau à la disposition de l'affréteur, qui doit supporter les coûts de combustibles et les droits portuaires.

L'affrètement coque nue, enfin, correspond à la location d'un bateau à un affréteur disposant de moyens opérationnels lui permettant de prendre en charge toute la gestion du navire. La charte-partie coque nue transfère le navire, à tous égards si ce n'est le titre juridique de propriété, à l'affréteur qui en fournit l'équipage et assume la responsabilité de tous les aspects de son exploitation.

Les principales flottes de navires affrétés à la demande dans le monde appartiennent à la Norvège, à la Grande-Bretagne, aux Pays-Bas et à la Grèce, où leur exploitation est assurée. La capacité de transport d'un tramp moderne type, bien conçu, est d'environ 12 000 tonnes en lourd et

sa vitesse d'environ 15 nœuds (environ 28 km/h). On tend actuellement à construire des navires de 30 000 tonnes en lourd, sans grande augmentation de vitesse.

4.2.1 L'ETAT DE LA FLOTTE DE COMMERCE SOUS PAVILLON FRANÇAIS AU 1^{ER} JANVIER 2000

Il est à noter que les navires affrétés ou réquisitionnés ne disposent d'aucune capacité tactique. Plusieurs sortes de bâtiments peuvent être utilisés à des fins de transport militaire du deuxième échelon et du transport logistique parmi lesquels les navires rouliers (Ro-Ro), les transbordeurs, les cargos, les porte-conteneurs et les navires citernes.

Outre les gros transporteurs de cargaisons en vrac (minéraliers, transporteurs de céréales, de ciment, de charbon, etc.), des navires spécialisés sont conçus et construits pour transporter certains types de cargaisons, par exemple des véhicules automobiles, il s'agit des rouliers (Ro-Ro). Les Ro-Ro ne peuvent être chargés ou déchargés que dans un sens précis et embarquer de 800 à 1 800 véhicules légers. Ces bâtiments nécessitent un quai pour les manœuvres d'embarquement et d'autres navires doivent être prévus pour transporter les passagers.

Les transbordeurs, quant à eux, peuvent embarquer de 300 à 1 000 passagers et de 100 à 800 véhicules légers.

Les cargos transportent des marchandises emballées, des chargements unitaires (où un certain nombre d'articles sont regroupés en une seule unité de grande taille, ce qui facilite la manutention). Quelques passagers peuvent être admis sur certains cargos.

À la fin des années 1950, les navires porte-conteneurs ont été à l'origine d'une mutation technologique dans la manutention des cargaisons, en permettant l'articulation de l'industrie des transports routiers et du transport maritime de haute mer. Ces navires très spécialisés peuvent décharger et charger en une journée, plutôt qu'en dix jours comme pour des navires traditionnels de même taille. Le développement accéléré des navires porte-conteneurs débuta en 1956, lorsque la société SEA-LAND SERVICE inaugura l'exploitation de son service de New York à Houston (Texas). L'évolution du navire porte-conteneurs allait aboutir au navire porte-barges. Ces navires sont capables de transporter jusqu'à 38 barges ou 1 600 conteneurs (ou un mixte de conteneurs et de barges). Leur conception permet de livrer leur chargement même dans des ports peu équipés, sans avoir besoin d'aller à quai.

Les navires-citernes, destinés spécifiquement au transport de cargaisons liquides, d'ordinaire du pétrole brut, sont devenus des géants fortement compartimentés, jaugeant 100 000 tonnes et plus. En dépit de leur taille considérable, leur construction et, dans la plupart des cas, leur exploitation sont d'une grande simplicité.

Les armées françaises peuvent, ainsi, disposer d'un certain nombre de bâtiments de la marine marchande sous pavillon français pour assurer la flotte du deuxième échelon. A l'heure actuelle, la flotte pétrolière française apparaît comme peu intéressante aux besoins des armées.

On y recense, en effet, 57 navires dont 11 d'entre eux pourraient assurer sur demande le ravitaillement à la mer d'unités de la marine nationale. Il s'agit des transporteurs de produits raffinés tels que les BROSTRÖM TANKERS ALBERT, ALEXANDRIE, ARTHUR, CAROLINE, CATHERINE, CECILE, CHARLOTTE, les CAPTAIN ANN, HELEN, MARTIN ainsi que le CILAOS.

Pour ce qui concerne la flotte non pétrolière qui totalise 91 navires, les 15 porte conteneurs intégral ont un intérêt limité pour les armées sauf, éventuellement, pour le transport d'hélicoptères en pontée. Quant aux 5 transporteurs spécialisés, ils ne peuvent transporter que des véhicules légers. En revanche, la catégorie la plus adaptée aux besoins des armées demeure les « rouliers ». Ces bâtiments jaugeant de 150 à 7500 tonnes sont capables d'embarquer des matériels roulants.

Enfin, les 59 navires transportant des passagers sont d'intérêt inégal pour les besoins des armées. Dix d'entre eux possèdent des caractéristiques utiles pour la constitution d'une flotte de deuxième échelon. Ainsi les transbordeurs KALLISTE, NAPOLEON BONAPARTE et PAGLIA ORBA peuvent accueillir un hélicoptère léger (du type DAUPHIN au maximum), d'autres comme le BARFLEUR, le BRETAGNE, le DANIELLE CASANOVA et le NORMANDIE sont, en plus, ravitaillables en carburant à la mer. Enfin, les transbordeurs MONTE CINTO, MONTE D'ORO et NAPOLEON peuvent transférer des véhicules et des blindés (AMX 30 au maximum) directement dans un chaland de débarquement sur rade dans des conditions météorologiques favorables.

Pour les pétroliers et les transbordeurs, les adaptations aux besoins militaires (navires ravitaillables en mer, équipés pour le poser d'un hélicoptère et capables d'embarquer des blindés) ont été effectuées après les opérations en Arabie Saoudite en 1990 et 1991. Depuis cette époque et selon le Ministère français de la marine marchande, aucun aménagement n'a été fait, en pratique, sur les bâtiments de commerce.

L'acquisition par la Marine nationale d'un roulier apporterait beaucoup aux capacités d'accueil de renforts venus de métropole par voie aérienne. Ce navire pourrait emporter à son bord des engins de terrassement pour aménager une piste, un ensemble de moyens pour assurer la défense aérienne d'une zone aéroportuaire, des blindés, des véhicules tous-terrains, des munitions, du carburant afin de supporter les personnels qui arriveraient par voie aérienne. Ce bâtiment pourrait être loué ou acheté et être armé par des personnels civils ou militaires.

L'opération DAGUET: une utilisation de la marine de commerce conformément à la législation en vigueur.

Après la première opération réalisée par la Marine Nationale (opération SALAMANDRE), le transport de la division DAGUET se fit par l'intermédiaire de navires civils suivant la loi dite TraMIN. Pour cette opération, les transports ont porté sur 5 000 kilomètres jusqu'au port de YANBU et la base aérienne de RYAD en Arabie Saoudite. Bien que le port de YANBU soit bien équipé il a fallu décharger un certain nombre de véhicules à la grue. En tout, 16 100 personnes, dont 9 500 passagers (59% du volume transporté) et 76 000 de fret (91% du volume transporté dont 5% par moyens militaires), 83 275 tonnes de fret et 20 000 tonnes de munitions ont été acheminés (soit un volume de 400.000 m³ correspondant à 4.000 conteneurs). L'opération a permis de déployer 14000 soldats, 4 000 véhicules, 48 avions de combat, 127 hélicoptères soit 104 rotations de navires d'une durée moyenne de 20 jours. En cette occasion, 33 navires de commerce, 2 navires européens et 2 TCD ont été affrétés. Il a été fait appel à la loi TraMIN. Cependant, cette législation s'est révélée insuffisante car les équipages de 2 navires se sont déclarés non concernés par les engagements des amateurs dans le cadre de cette loi.

Un décret de réquisition a finalement été pris le 14 janvier 1991.

Tous les types de navires ont été concernés dans cette opération (ferries, Ro-Ro et porte conteneurs) à l'exception de transporteurs de liquide en vrac.

La ressource a été suffisante mais néanmoins il semble que les limites d'une telle organisation aient été atteintes. Des difficultés seraient apparues si les transports avaient eu lieu en période estivale compte tenu de leur utilisation commerciale.

Les bâtiments civils battant pavillon français susceptibles d'être réquisitionnés dans la Force Auxiliaire Occasionnelle (F.A.O.) comporte environ 60 bâtiments. Le stade suivant est la création de la Force Maritime de Complément (F.M.C.) et implique l'armement des navires civils pour des missions militaires et, de ce fait, pourraient être repeints en gris et armés.

Pour le transfert de la division DAGUET, la Marine Nationale fait appel à la FAO et affrète 23 bâtiments civils dont l'ATLAS qui effectue cinq rotations. L'ILE DE LA REUNION et le TCHEKOV en font trois. LE CAP FERRAT, le SALORGES, le MONTHLERY, le CAP D'AFRIQUE et le PENERF en accomplissent deux. Quinze autres bâtiments n'effectuent qu'une rotation ; il s'agit du CORSE, du CASTELET, de l'ESTEREL, du GIROLATA, du CASABLANCA, du COUTANCES, de l'ARMORIQUE, du DOCK EXPRESS FRANCE, de l'ILE MAURICE, du CHARTRES, de l'ILE DE BEAUTE, du ST ROMAIN, de la PAIMPOLAISE, du DONINGTON et du J.J. SISTER. Lors de cette opération la "ROYALE" effectue plusieurs transports de matériel avec les TCD L9011 Foudre et L9021 Ouragan. Le voyage, a une

vitesse de 15 nœuds, entre Toulon et Port Saïd prend 4 jours (il prend 8 jours au départ de Brest); Suez-Djibouti prend 3 jours et demi et Suez-Ormuz demande 7 jours.

Une fois en Mer Rouge, les navires de transport sont escortés soit par les bâtiments dépendant de Djibouti, soit des forces de l'UEO, soit des américains ou encore des saoudiens.

En soutien médical de l'opération DAGUET, la France envoie à Yanbu l'A618 RANCE, bâtiment de soutien santé particulièrement bien équipé en bloc opératoire. De plus le TCD L9011 FOUORE, après des rotations de transport de matériel est ancré à Yanbu pour épauler la RANCE.

Peu avant le début de l'offensive terrestre, le haut commandement demanda au FOUORE de se déplacer au large du Koweït pour donner un appui santé supplémentaire.

A une autre époque, aux Malouines, des moyens purement civils (type ATLANTIC CONVEYOR) ou construits en partie sur des normes civiles (ROYAL FLEET AUXILIARY) ont été mis en œuvre pour les opérations amphibies . Pourtant en France il n'est pas envisagé d'utiliser la FAO en premier échelon. Par ailleurs, l'idée d'un transport d'assaut construit aux normes civiles se heurte à une donnée de base car ce navire étant amené à opérer près des côtes est particulièrement exposé aux coups.

En matière de projection de forces, le soutien des armées sur le théâtre devient de plus en plus un facteur dimensionnant

De tous ces domaines, c'est assurément celui de la logistique qui devrait poser le plus de difficulté (cf. tableau de l'annexe B). L'augmentation exponentielle des volumes a conduit les membres de la Commission Interarmées des Etudes Amphibies (C.I.E.A.) à programmer l'embarquement à bord des TCD des seuls moyens de combat et d'appui avec une logistique associée de trois jours de combat. Le reliquat des moyens logistiques est contenu dans d'autres bâtiments de la force navale. Par ailleurs, les capacités hospitalières et médico-chirurgicales fournies par les TCD sont calibrés au besoin du groupe interarmées embarqué (G.I.E.) même si un soutien santé de proximité lui est attaché.

Les capacités de stockage, notamment en carburant, à bord des unités de la force navale couvrent également largement les besoins des unités débarquées. L'affrètement de moyens civils présentant les mêmes caractéristiques que les TCD peut s'avérer nécessaire et tout à fait adapté aux besoins, une fois la zone de mise à terre sécurisée par les moyens terrestres. Cependant cette option revêt un certain nombre de contraintes qui seront développées infra.

Ce lien mer-terre étant assuré, il sera préférable, alors, d'installer la base logistique à la mer plutôt qu'à terre précisément pour des raisons de sécurité. C'est la piste explorée notamment dans le cadre de la conception des « îles flottantes » qui ont été évoquées précédemment. Enfin, en matière d'équipements majeurs, les nouveaux transports de chalands de débarquement (NTCD), ne peuvent se concevoir sans une nouvelle batellerie.

La logistique des armées, et plus particulièrement celle de l'armée de Terre, connaît une remise en cause profonde due aux effets conjugués de la réduction du format des armées en général ainsi que du changement radical du contexte d'emploi des forces, par la multiplication des opérations extérieures (Opex). L'envoi de forces armées sur les théâtres extérieurs n'a cessé de se multiplier ces dernières années. Chaque intervention nécessite l'envoi à des longues distances de forces plus ou moins nombreuses, sur des durées relativement longues avec des matériels sophistiqués qui n'ont pas été toujours conçus pour les conditions d'intervention dans lesquelles ils se retrouvent. Il faut compter actuellement 12 à 15 militaires pour soutenir un seul combattant. A ce titre, l'Armée de l'air est la plus grande consommatrice en personnels de soutien lorsqu'elle déploie des aéronefs.

La guerre du Golfe en 1990-1991 a été, sans nul doute, le révélateur d'une nécessaire adaptation. La France a positionné sur place dans cette opération 10 régiments de combat dont en particulier un régiment de chars à 44 engins, 1 régiment d'artillerie à 18 pièces, 2 régiments d'hélicoptères soit 120 machines et un régiment de commandement et de soutien (R.C.S.). De plus, un groupement de soutien logistique d'environ 2 400 hommes a été déployé, ce qui porte les effectifs et les matériels à 12 000 hommes et près de 3 000 véhicules finalement positionnés.

En matière de recours à la marine marchande, le Royaume-Uni a connu dans un passé relativement récent une expérience de nature à faire réfléchir les pays européens sur le devenir de leurs capacités de projection de forces.

En 1981 le secrétaire d'Etat à la Défense du Royaume-Uni John NOTT a tenté de se débarrasser des navires de projection de forces de la Royal Navy par mesure d'économie et en prévision du démantèlement du corps des Royal Marines. Ainsi, les arguments concernant la nécessité de renforcer le flanc nord de l'OTAN furent contrecarrés par le ministre de la Défense qui proposa d'affréter des transbordeurs de véhicules et de passagers. Mais des essais démontrèrent que ces transbordeurs étaient pratiquement inutilisables dans le rôle de projection. Leurs rampes avant et arrière étaient incapables de supporter le poids d'un gros char de combat et leurs escaliers d'accès aux ponts des véhicules étaient trop étroits pour le passage de troupes de combat complètement

équipées. Cet exemple illustre la difficulté et la complexité d'adapter les navires de commerce aux nécessités des forces susceptibles d'être engagées sur le théâtre.

4.2.2 L'EVOLUTION DES MARINES MARCHANDES MONDIALES

Lorsqu'on passe en revue l'état des flottes de transport maritime commerciales on constate une évolution très rapide des parcs avec de plus en plus des constructions neuves, des vitesses de bâtiments améliorées - supérieures à 20 nœuds - une meilleure manœuvrabilité ainsi qu'une politique commerciale et capitaliste très importante concernant les affrètements. Les bâtiments susceptibles d'intéresser les armées et notamment les Ro-Ro sont nombreux au sein des flottes de marchandes mais leur disponibilité instantanée à l'affrètement ne dépasse pas une dizaine à l'échelle mondiale. En outre, cette catégorie de navires décroît au profit des porte-conteneurs. Cela pose un réel problème car ces derniers nécessitent des infrastructures portuaires particulières. Les ferries, quant à eux, sont très nombreux en Europe mais leur disponibilité est saisonnière. Par ailleurs, leurs rayons d'action, spécifiques aux lignes régulières qu'ils assurent, ne sont guère adaptables aux opérations militaires lointaines. Enfin, leurs capacités d'emport correspondent davantage à des véhicules de tourisme qu'à du transport lourd et spécifique comme les chars.

Les flottes nationales, dans le cadre des opérations extérieures, se sont toujours révélées insuffisantes pour satisfaire les besoins. Ainsi, le recours à l'affrètement a été systématique. Les choix réalisés se sont naturellement appuyés sur la disponibilité géographique des navires. Les contraintes commerciales et économiques ont entraîné le refus de certains armateurs de mettre à la disposition des forces des bâtiments dédiés à des lignes régulières.

Existe-t-il des instances de coordination nationales ou supranationales susceptibles de contrôler le positionnement et la disponibilité des bâtiments de la flotte de commerce ?

Il serait particulièrement utile pour les armées (nationales ou européennes) de connaître le plan d'emploi de tel ou tel navire de la flotte commerciale afin de pouvoir l'utiliser dans le cadre d'une opération sur un théâtre extra européen à partir de sa position actuelle. Ces informations permettraient, en effet, de planifier et, surtout, d'anticiper une manœuvre logistique.

A l'heure actuelle, il n'existe pas d'instances civiles capables de renseigner l'autorité militaire sur la position des navires civils européens. La seule exception concerne le suivi de la navigation dans les dispositifs obligatoires de navigation tels qu'ils existent au large de la Bretagne, en Manche ou dans le détroit de Malacca. Les navires sont tenus, pour des raisons de sécurité de respecter ces

dispositifs mais non de s'identifier sauf s'ils transportent des matières dangereuses. Des évolutions en ce domaine sont prévisibles par le biais de l'installation de transpondeurs qui donnent au contrôleur la « carte d'identité » du navire. Ce dispositif est appelé « Vessel Traffic System » (V.T.S.).

D'autre part, les autorités nationales ou alliées tiennent une situation, au jour le jour, de l'emploi des bâtiments civils. Il s'agit, sur la base du volontariat, en tout temps, de « l'accord de contrôle naval volontaire » (c'est le cas dans une partie de L'OCEAN INDIEN, de la MER ROUGE et du GOLFE ARABO-PERSIQUE pour les armements français) ou de l'obligation de contrôle naval après décision politique.

L'OTAN se lance aujourd'hui dans l'aventure en ouvrant à NORTHWOOD (Royaume uni) un « NATO Shipping Center » commun à SACEUR et SACLANT . Ce dispositif, organisé, moins pour savoir « où est qui ? » que pour protéger les navires contre des agressions de nature militaire, terroristes ou de droit commun, est beaucoup trop récent pour que l'on puisse en tirer des enseignements.

Quelle que soit le degré de perfectionnement des bâtiments militaires de projection de forces, les armées européennes sont contraintes aujourd'hui à utiliser les capacités marchandes des flottes de commerce afin de déployer sur le théâtre des opérations une grande partie de leurs moyens et notamment les forces de deuxième échelon et la logistique. En effet, compte tenu des quantités des matériels et de la durée des conflits ou des crises potentielles, le recours aux navires rouliers, aux transbordeurs, aux cargos , aux porte-conteneurs et aux navires citernes est incontournable.

Le concept de très grande plate-forme navale mobile (TGPNM) ou les barges flottantes ne constituent qu'une solution palliative qui, sans être dénuée d'intérêt, ne pourra pas totalement remplacer le transport maritime.

Ce recours au transport maritime ne va pas sans poser des problèmes opérationnel, de disponibilité et de délais. Devant le constat qui en est fait actuellement, les pays maritimes de l'Union européenne doivent réfléchir à un nouveau concept d'emploi de ces moyens mais aussi à une législation cohérente et homogène à tous les membres afin de limiter au maximum les inconvénients liés aux logiques économiques qui dominent les marines marchandes.

★ ★



CONCLUSION

Les marines européennes doivent s'efforcer de participer de façon toujours plus dynamique à la prévention, à la gestion et à la maîtrise des crises. Ces missions, qui s'inscrivent dans la durée, s'expriment désormais dans un cadre interarmées, au sein de coalitions multinationales, et de plus en plus avec l'ensemble des partenaires européens, en application des principes de la Charte des Nations Unies et dans le respect de l'autorité du Conseil de sécurité.

La diminution des menaces qui pesaient en haute mer s'accompagne d'une concentration des risques à proximité des côtes, là où l'action se développe le plus souvent. L'appui direct des opérations à terre, à partir de la mer, devient l'enjeu majeur lorsqu'il faut trouver, puis maîtriser, un point d'entrée vers le théâtre d'opérations. La permanence des fortes capacités de commandement requises et, si nécessaire, le déploiement des transmissions vers le terrain sont particulièrement déterminantes. Cette prévention nécessite des capacités de réaction immédiate, des moyens prépositionnés ainsi que des déploiements préventifs d'éléments de forces aptes à évoluer dans des zones de crises, à détecter les points de tension, et à suivre leur montée en puissance pour alerter et convaincre les instances de décision.

La nouvelle dimension maritime des crises et des conflits, l'émergence d'intérêts communs et la diminution quasi généralisée des budgets de défense et des formats des flottes ont été de puissants aiguillons pour le rapprochement des marines de guerre européennes. L'élan nouveau donné à la construction de l'Europe de la défense, à Saint-Malo et par deux grandes nations maritimes, le Royaume-Uni et la France, donne la voie à suivre et les objectifs à atteindre. La coopération entre ces marines, qui s'exerçait déjà depuis de longues années dans un cadre interallié, s'est alors amplifiée et élargie. Elle a conforté une dynamique positive qui est venue renforcer l'homogénéité des forces navales, notamment au sein de l'Union européenne. Dans la poursuite de cette démarche, l'occasion est offerte aujourd'hui aux nations maritimes européennes de développer une stratégie et un instrument navals à la hauteur d'un continent très largement ouvert en direction de la mer. Si chacun des pays de l'Union, selon sa sensibilité propre, la nature de ses intérêts à travers le monde et le caractère de sa politique, a développé plus particulièrement l'une ou l'autre composante navale nécessaire à sa défense et à sa sécurité, les missions assignées à leurs différentes marines n'en ont pas moins des fondements communs et de nouvelles convergences stratégiques s'imposent aujourd'hui.

C'est dans l'action, pour toutes les missions de maintien ou de rétablissement de la paix définies dans le cadre du Traité d'Amsterdam, et pour défendre les intérêts de l'Europe partout dans le monde, que la voie de la coopération opérationnelle européenne offre les perspectives les plus étendues, les plus attrayantes, les plus complètes et les plus nécessaires.

Ce domaine est complexe et nécessite notamment l'interopérabilité des systèmes d'information et de commandement ainsi que la souplesse des moyens aéromaritimes mis en œuvre. Les exemples de coopération sont déjà nombreux, tant dans le domaine de l'organisation que dans celui des opérations.

Aujourd'hui, le développement des conflits vont contraindre les marines européennes à se doter de moyens de plus en plus conséquents et opérationnels dans le domaine de la projection des forces. Aussi, est-il légitime de s'interroger sur les capacités de l'Union à réformer et adapter ses structures propres.

La projection des forces est indissociable des capacités de la marine marchande qui sont en diminution en ce qui concerne les bâtiments les plus intéressants pour les forces. Par ailleurs, les conflits modernes ne requièrent pas la même urgence, c'est ainsi que le déploiement des forces sur le terrain est étroitement lié aux disponibilités des marines marchandes dont les impératifs sont fondamentalement différents des Etats belligérants.

La guerre « éclair » n'existe plus et, dans le cadre des conflits modernes, après l'intervention de la première phase – phase purement militaire -, il apparaît impératif que les armées doivent durer dans le temps. Cela nécessite des capacités logistiques et de transport de personnels que les forces n'ont pas intégré à leur dispositif propre si ce n'est par le biais des marines marchandes, seules capables, en Europe, de projeter les moyens de soutien indispensables à la réalisation de la mission.

C'est ainsi qu'en dépit d'un certain affichage, au demeurant beaucoup plus politique que stratégique, l'Union européenne ne pourra pas respecter, dans un avenir proche, l'engagement qu'elle s'est fixé, c'est à dire le déploiement d'une force de 60 000 hommes, militairement autosuffisante, en 60 jours et de la soutenir au moins pendant une année.

En dépit de ses capacités technologiques et d'une certaine propension aux engagements communs, l'Europe ne sera en mesure de remplir l'objectif assigné qu'au prix d'un effort exceptionnel pour se doter de capacités semblables aux marines marchandes.

C'est à ce prix que l'Union européenne aura des chances de rivaliser avec les Etats-Unis d'Amérique dans le domaine des opérations extérieures de grande ampleur et, partant, de prendre enfin son indépendance vis à vis de l'OTAN.

Documentation

- la politique maritime de l'Union européenne ? colloque de Toulon des 29 et 30 avril 1997;
- une organisation opérationnelle pour l'UEO : la coopération navale et maritime; rapport présenté au nom de la commission de défense par Sir Keith SPEED, rapporteur (40^{ème} session ordinaire du 10 mai 1994) ;
- la coopération navale au sein de l'UEO;
- article du magazine Cols Bleus numéro 2580 des 14 et 21 juillet 2001 (exercice Trident d'or) ;
- éléments de doctrine intitulé « le domaine amphibie dans les forces armées : une rupture doctrinale annoncée » par le colonel ISNARD du CREDAT (bureau combat de contact) ;
- article du magazine Défense Magazine numéro 15 intitulé « les amphibies de la Royal Navy, les amphibies français, les amphibies de l'U.S. Navy et les amphibies de la Marina Militare Italiana » ;
- lettre du chef d'état-major des armées ayant pour objet le concept national des opérations amphibies en date du 10 juin 1997 ;
- la logistique globale, enjeux, principes et exemples de Philippe Pierre DORNIER et Michel FENDER ;
- article intitulé « vers une marine européenne » par le capitaine de frégate SUARD (BEM n° 7 du 7 avril 1996);
- rapport sur la capacité globale d'affrètement maritime des pays membres de l'Union européenne en date du 23 avril 2001 ;
- marines e guerre, édition 2002 ;

Abréviations

SIGNIFICATION DES PRINCIPAUX SIGLES OTAN UTILISES DANS LE PRESENT MEMOIRE

LES ENGINs AMPHIBIES ET LES CHALANDS DE DEBARQUEMENT

LCAC : engin amphibie sur coussin d'air
 LCC : bâtiment de commandement d'une force amphibie
 LCM : petit chaland de transport de chars
 LCP : petit chaland transport de personnel
 LCU : gros chaland de débarquement
 LCVP : petit chaland transport de véhicules et de personnels

CDIC : chaland de débarquement infanterie et chars
 CTM : chaland de transport de matériels

BATRAL : bâtiment de transport légers

LES PORTE-HELICOPTERES ET LES ENGINs D'ASSAUT

LHA : grand bâtiment d'assaut à vocations multiples ayant un pont d'envol continu et îlot à tribord
 LHD : porte-hélicoptères d'assaut avec radier
 LKA : transport d'assaut muni de chalands de débarquement en pontée
 LPA : transport de personnels muni de chalands de débarquement en pontée
 LPD : transport de chalands de débarquement (en radier) et de personnels (débarquement par chaland ou hélicoptères). Est doté d'un pont d'envol partiel
 LPH : porte-hélicoptères d'assaut. Navire doté d'un pont d'envol continu et îlot à tribord
 LSD : transport de chalands de débarquement (en radier). A la différence des LPD met en œuvre en général du matériel lourd, chars et artillerie par exemple
 LSM : bâtiment de débarquement moyen

EVOLUTION DES BESOINS QUOTIDIENS DES COMBATTANTS

Epoque	Répartition des transports	Entretien du combattant par jour
En 50 AVJC		1 kg
Au XVIII ^{ème} siècle		2,5 kg
En 1870	30 % matériels et munitions 70 % vivres et fourrage	8 kg
En 1918	62 % matériels, munitions et carburants 38 % vivres et fourrage	13 kg
En 1943	94 % matériels 6 % vivres	30 kg
En 1960		70 kg
En 2000		140 kg

VOLUME ET TONNAGE ACHEMINES POUR LA FORCE
DAGUET AU KOWEIT (12 000 hommes)

RATIONS DE VIVRES	1 600 000 unités	200 tonnes
BOISSONS	10 000 m ³	10 000 tonnes
CAMPEMENT		1 500 tonnes
MUNITIONS	300 types différents	13 000 tonnes
CARBURANT	70 000 m ³	
RECHANGE MATERIEL	10 000 000 articles potentiels	1 500 tonnes