



ETUDE PARTICULIERE A OPTION N° D07

CONTRIBUTION MARITIME AUX OPERATIONS

INTERARMEES

Sous la direction du : CF de Tarlé, Marine Nationale EMM/PL/EPG

1.1.1 Membres du comité d'EPO : CF d'Arco

1.1.2

CDT (A) Fraczak

Cdr Glackin (US Navy)

CC Holt (Canadian Navy)

Med Halbert (DCSSA)

7° PROMOTION 1999 - 2000

ETUDE PARTICULIERE A OPTION N° D07
CONTRIBUTION MARITIME AUX OPERATIONS
INTERARMEES

Sous la direction du : CF de Tarlé, Marine Nationale EMM/PL/EPG

ETUDE PARTICULIERE A OPTION D07

CONTRIBUTION MARITIME AUX OPERATIONS INTERARMEES

Sujet :

Disposer d'une forme de projection souple, cohérente, réactive et totalement intégrée représente un atout majeur dans l'environnement opérationnel complexe et exigeant que nous connaissons actuellement.

Avec la montée en puissance des opérations navales en zone littorale, l'élargissement des théâtres d'opération et l'utilisation croissante de l'arme aérienne par l'ensemble des armées, le traditionnel cloisonnement entre les forces opérant à terre et les forces navales ou de la mer devient largement artificiel. Dans l'espace de manœuvre unique et interarmées qu'est le plus souvent devenu un théâtre d'opérations dont la conduite est fondamentalement intégrée, l'exploitation des espaces maritimes peut contribuer à l'obtention d'un avantage tactique déterminant dans le déroulement des opérations à terre.

L'étude a pour objet, dans le cadre des missions de projection, d'évaluer la contribution maritime aux opérations interarmées, de recenser le besoin interarmées, d'analyser les problèmes d'interopérabilité et d'étudier les répercussions sur les moyens existants et à venir, la formation et l'entraînement.

L'étude ne se limitera pas à une analyse des existants, mais recherchera de nouvelles pistes en intégrant les matériels futurs.

Remerciements :

Nous remercions les responsables qui ont bien voulu nous recevoir pour nous apporter leur éclairage sur ce sujet d'étude :

Capitaine de Vaisseau DEVAUX
Capitaine de Vaisseau SARRADE
Colonel (T) HUGUET
Colonel (A) PINAUD
Colonel (T) de COURREGES

DAS/CEAA
EMA/EMP
EMA/OL
EMAA/BEPG
EMAT/BCSF

SOMMAIRE

Introduction : Le concept CMOI

- I. L'actualité du CMOI p. 3
- II. Un challenge partagé
- III. Intérêt et limites du concept
- IV. Méthodologie de l'étude

Chapitre 1 : La position des Etats-Unis et de la Grande-Bretagne

- I. US Navy et Marine Corps, de "from the sea" à OFMTS p. 6
- II. La Royal Navy et le MCJO p. 7

Chapitre 2 : Analyse des besoins par fonctions opérationnelles

- I. C4ISTAR p. 9
- II. Appui mobilité et projection de forces p. 12
- III. Appui feux et projection de puissance p. 14
- IV. Les soutiens p. 16
- V. Maîtrise de la zone littorale p. 20

Chapitre 3 : Bilans et conclusions

- I. Bilan p. 22
- II. Conclusions p. 24

Annexe : Illustration du concept

- I. Dix exemples tirés de l'actualité récente p. 26
- II. Deux scénarios pour la France et l'Europe de défense p. 28

INTRODUCTION : LE CONCEPT CMOI

I. L'actualité du CMOI

Le nouveau contexte stratégique issu de la fin de la guerre froide se caractérise par une multiplication des crises régionales requérant l'emploi de nos forces conventionnelles dans le cadre de missions de maintien ou d'imposition de la paix, sans oublier les éventuelles opérations d'évacuation de ressortissants ou d'aide humanitaire.

A une perspective d'affrontement Est / Ouest dans l'océan Atlantique Nord ou sur le théâtre Centre Europe se substitue désormais la réalité d'opérations de projection sur des théâtres extérieurs extrêmement variés et parfois fort éloignés de la métropole, dans un contexte de crises ou d'affrontements internes plus complexes à gérer politiquement et diplomatiquement.

Sur le plan naval, cette nouvelle situation se traduit par un glissement du combat traditionnel en haute mer vers des opérations à caractère interarmées en zone littorale, face à une menace ne possédant en général que des capacités côtières. Nous devons donc faire face à un changement profond des perspectives d'emploi des moyens maritimes, d'où l'intérêt de cette étude sur la Contribution Maritime aux Opérations Interarmées (CMOI).

II. Un challenge partagé

Il ne faudrait pas pour autant se limiter à raisonner en termes "d'insertion" des moyens navals dans des opérations à vocation terrestre et aérienne, ce qui pourrait être interprété comme une justification *a posteriori* de l'existence de ces moyens. A l'opposé, il nous combatte l'idée reçue d'une contribution maritime limitée à l'aspect du transport, avec l'effet réducteur que cela implique.

Ce double écueil est particulièrement sensible dans notre pays de tradition continentale, où il est tentant d'appliquer aux engagements extérieurs un mode d'organisation issu d'une logique de défense des frontières terrestres de la nation. Il se traduit par un concept s'appuyant sur la présence de soutiens logistiques et de bases terrestres ou aériennes situés à proximité des lieux d'intervention, concept reproduit dans nos zones d'intérêts africaines et outre-mer grâce à la présence de forces pré-positionnées.

Les armées de Terre et de l'Air ont entrepris ces dernières années des efforts remarquables pour se doter de forces modulaires et de capacités de commandement et de soutien projetables, mais elles restent encore marquées, au même titre que la Marine, par la recherche de capacités d'action autonomes.

Or, l'obligation politique d'être présent lors d'opérations multinationales menées en coalition parfois loin de nos zones de déploiement habituelles, ou avec une ampleur qui dépasse les capacités de nos forces pré-positionnées, nous obligent à évoluer. Les récents conflits du Koweït ou du Kosovo l'ont montré.

A l'exemple de pays comme les Etats-Unis ou la Grande-Bretagne, plus traditionnellement tournés vers les opérations de projection de type "corps expéditionnaires" du fait de leurs contraintes géographiques, il convient d'adopter une approche totalement interarmées dont la composante maritime fasse intégralement partie afin de dégager de nouvelles synergies.

III. Intérêt et limites du concept

Avant de décliner l'analyse des besoins et des capacités par grandes fonctions opérationnelles, il importe de rappeler succinctement les intérêts généraux, mais aussi de pointer les limites de l'utilisation du milieu maritime.

Le principal intérêt d'une contribution maritime aux opérations interarmées réside essentiellement dans la liberté de déploiement qu'elle permet :

- Liberté diplomatique autorisant pré-positionnement et recueil de renseignement (dans la limite des 12 nautiques au-delà de la côte) avant que l'intervention ne soit décidée, et ceci sans nécessité d'accords de défense ou de coopération dans la zone ,
- Liberté politique permettant de s'affranchir des hésitations ou des restrictions d'action de la part de nations frontalières craignant d'être impliquées dans un conflit s'ils fournissent un support à l'opération ,
- Capacité à être présent et à durer sur zone dans un environnement certes particulier, mais dont les contraintes sont parfaitement planifiables ,
- Autonomie d'action dans des régions éloignées, dépourvues d'infrastructures routières ou aéroportuaires, ou sinistrées par des combats ou des catastrophes naturelles,
- Réduction de la vulnérabilité des points sensibles (PC de commandements, réserves de munitions...) dans un milieu peu accessible aux adversaires potentiels ,
- Mobilité géographique, appréciable lorsqu'elle qu'elle s'applique à des infrastructures lourdes.

Bien sûr, il ne faudrait pas oublier que le point d'application de ces opérations de projection reste la terre, et donc rester conscient des limitations d'un milieu qui, à la différence du domaine aérien, ne permet de pénétrer le domaine terrestre que sur une frange côtière.

Bien que la présence d'aéronefs embarqués, d'armes à grande portée ou de systèmes de détection lointaine permettent de gommer partiellement la transition mer-terre, l'emploi des moyens maritimes ne pourra donc s'appliquer à toutes les situations. Mais force est de constater que les centres d'intérêts mondiaux ont tendance à se concentrer sur le littoral (75% de la population mondiale vit à moins de 200 nautiques des côtes) et que 155 des 188 Etats membres de l'ONU ont une façade maritime.

IV. Méthodologie de l'étude

Dans le cadre d'un travail en temps relativement limité, il ne pouvait être question de se livrer à une étude exhaustive et techniquement détaillée de toutes les capacités de contribution maritime aux opérations de projection, à l'image de ce qui a été effectué par exemple dans le "*Sub concept paper*" soutenant l'étude britannique MCJO.

Nous avons donc choisi d'examiner dans un premier temps ces capacités par grandes fonctions opérationnelles, en adoptant une décomposition propre à l'Armée de Terre qu'il s'agit de soutenir *in fine* dans son action :

- commandement et renseignement
- appui feu, rapproché ou dans la profondeur (recouvrant la notion de projection de puissance)
- appui mobilité (comprenant la notion de projection de force)
- soutien (dans l'acception logistique du terme)

Elle est complétée par un chapitre sur la protection de la zone littorale.

Notre étude s'étend jusqu'à l'horizon 2015, ce qui permet de prendre en compte les acquis des récentes évolutions des programmes navals (NTCD et projet de frégate d'action vers la terre en particulier) et faire apparaître les besoins résiduels.

Un chapitre a été consacré à un éclairage sur les orientations des marines américaines et britanniques dans ce domaine, tandis qu'une annexe s'attache à illustrer l'intérêt du concept CMOI à la lumière d'opérations récentes ou de scénarios induits par nos engagements nationaux ou dans le cadre d'une Europe de défense.

CHAPITRE 1

LA POSITION DES ETATS-UNIS ET DE LA GRANDE-BRETAGNE

I. US NAVY ET MARINE CORPS, DE "FROM THE SEA" A OFMTS

I.1 L'US Navy et les opérations de projection de forces

Confrontée dès sa création au problème de la projection de forces à l'extérieur du territoire national, l'*US Navy* s'est vue adjoindre le *Marine Corps*, ce qui confère une incontestable originalité à la solution américaine.

Doté de 170.000 hommes (alors que le volume de l'*US Army* est de 495.000 hommes), de 400 avions de combat, de 600 hélicoptères d'assaut ou de transport et de 500 chars, le *Marine Corps* est en effet capable d'assurer en parfaite coordination avec l'*US Navy* le combat pour la maîtrise des zones littorales.

Autre particularité américaine, le *Military Sealift Command* (MSC) fait partie de l'organisation interarmée de l'*US Transport Command* et met en œuvre plus de 130 navires de transport opérationnel armés par du personnel civil. On peut remarquer parmi ces bâtiments les 32 navires du *Prepositioning Program* permettant le soutien de forces des trois armées pendant 30 jours, ainsi que les 8 navires du *Fast sealift Ships* capables de transporter du matériel lourd à plus de 30 nœuds sous 96 heures de préavis.

Sur le plan de la doctrine, le changement de donne stratégique a été pris en compte en 1992 avec le concept "*From the sea*" qui oriente l'action du tandem *US Navy – Marine Corps* vers la maîtrise initiale des zones littorales en attendant le renfort des autres armées. Marquée par la récente guerre du Golfe, "*From the sea*" insistait sur les améliorations à apporter au transport maritime stratégique et aux capacités TBMD (*Theater Ballistic Missile Defense*).

Il a été prolongé en 1999 par "*Forward from the sea*" qui renforce le caractère interarmées des opérations en zones littorales, et déclinée par le *Marine Corps* avec le concept OFMTS (*Operational Forward Manoeuver From The Sea*).

I.2 Quelques principes de "Forward from the sea"

Sans entrer dans une analyse détaillée de "*Forward from the sea*", nous pouvons relever les points suivants à l'appui d'un concept de CMOI :

- L'autonomie d'une force navale donne au commandant d'une opération interarmées la faculté de diriger l'opération depuis la mer pendant la phase initiale, avant de basculer son commandement sur la terre quand la campagne s'y développe. Les bâtiments de commandement et les porte-avions ont les capacités pour servir de centres de commandement flottants interarmées
- La capacité de l'*US Navy* à collectionner, classer et diffuser le renseignement d'une manière efficace constitue un outil important pour le commandant d'une opération interarmées.
- L'équipe *Navy / Marine Corps* peut saisir et défendre un port, une base navale ou une base aérienne côtière afin de permettre l'entrée des moyens lourds de l'armée de terre ou de l'armée de l'air.

- Dans une opération de longue durée ou de grande envergure, le transport maritime garantira que les moyens lourds et le gros des forces pourront arriver et se battre efficacement.
- L'appui feu naval garde un rôle significatif et la capacité antimissile balistique de la marine (TBMD) constitue un parapluie pour les forces agissant dans la zone littorale.
- Un des rôles important pouvant être joué par les forces marines dans les opérations interarmées tient à leur capacité à rester sur place après la fin de la campagne afin de faire respecter des sanctions éventuelles et de maintenir une présence pour la sécurité régionale.

I.3 Quelques principes d' OFMTS

OFMTS met l'accent sur l'utilisation de la mer comme une base sûre à partir de laquelle les mouvements des « bâtiments jusqu'à l'objectif » (*Ship To Objective Manoeuver*) peuvent être menés. Selon ce concept, les forces des *Marines* franchiront largement les plages et mèneront des opérations avancées dès le début d'une opération amphibie.

L'*US Navy* facilitera ces opérations avec :

- Un appui feu plus précis et plus rapide (avec de nouvelles armes) à partir de bâtiments de surface et de sous-marins;
- Un taux de sorties accru pour les porte-avions ;
- Des défenses anti-missiles balistiques de théâtre;
- Des capacités accrues de transport maritime et de logistique maritime.

I.4 Un bilan américain de la contribution maritime aux opérations interarmées

Depuis 1990, le nombre d'opérations interarmées menées par les Etats-Unis n'a pas cessé d'augmenter. Ces opérations ont recouvert différents types d'interventions, pour lesquelles la composante maritime a pratiquement toujours été employée :

- aide humanitaire (24);
- évacuation de ressortissants (16) ;
- maintien de la paix (8);
- embargo (5);
- interdiction d'immigration clandestine (4);
- interdiction de trafic de drogues (3);
- réponse au terrorisme (3);
- génération de force de contingence (16) (principalement dans le Golfe arabo-persique, l'Adriatique et le détroit de Taiwan) ;

II . LA ROYAL NAVY ET LE MCJO

La Grande-Bretagne a redéfini sa stratégie militaire face au nouveau paysage géopolitique à partir des conclusions de l'étude *Strategic Defence Review* (SDR) dont les conclusions ont été publiées en juillet 1998.

L'accent est désormais mis sur le caractère expéditionnaire, interarmées et multinational des opérations de projection avec les restructurations et les évolutions que cela implique.

Pour la *Royal Navy* qui a remis à jour sa doctrine début 99, cela se traduit par le concept *Maritime Contribution to Joint Opérations* (MCJO)¹.

¹ MCJO . *The sub concept papers* - April 99

Il y est réaffirmé que des opérations de projection menées dans le cadre d'une coalition multinationale de circonstance et sans l'assurance de disposer d'une nation support (HNS) sur le théâtre d'opération ne peuvent être envisagées sans contribution navale.

La qualité de cette contribution apparaît ainsi comme un facteur majeur de l'influence que la Grande-Bretagne pourra exercer au sein de la coalition.

Sur le plan matériel, le MCJO fait appel à trois éléments essentiels : les porte-avions, la flotte amphibie et les sous-marins nucléaires, auxquels il faut ajouter les bâtiments d'escorte et les unités spécialisées comme les chasseurs de mines.

Avec pragmatisme, les Britanniques se sont donc lancés dans le renforcement de ces composantes majeures :

- La décision de remplacer les trois porte-aéronefs actuels par deux véritables porte-avions de 40.000 tonnes capables d'embarquer 50 aéronefs (contre 20 avions à décollage vertical pour l'instant) fait l'objet d'études poussées. Destinés à des opérations interarmées, ces bâtiments devraient être moins armés que leurs homologues conçus dans la perspective du combat naval en haute mer, afin de se concentrer sur leur mission principale.
- Les SNA se voient attribuer la mission de frappe contre la terre dans la profondeur au moyen de missiles de croisière "Tomahawk" achetés aux Etats-Unis, et dont les premiers exemplaires ont déjà été employés à l'occasion du conflit du Kosovo. Du fait de leur forte implication politique, le tir de ces missiles fait l'objet d'une procédure de mise en œuvre spécifique.
- Les capacités amphibies, qui avaient déjà bénéficié d'un regain d'attention avec l'expérience des Malouines, seront notablement renforcées avec la construction de deux transports de chalands de débarquement (LPD) de 15.000 tonnes incluant des capacités de commandement interarmées et de deux grands bâtiments logistiques de débarquement.

Notons que le *Royal Navy* vient d'admettre au service actif le porte hélicoptère d'assaut "HMS Ocean" capable de mettre en œuvre à partir de 2002 les hélicoptères d'attaque Apache de l'armée de terre en complément de la douzaine d'hélicoptères lourds de transport qu'il embarque habituellement.

Par ailleurs, la Grande-Bretagne entreprend de renforcer son importante flotte logistique (qui représente déjà près de 50% des capacités européennes) avec l'acquisition au profit de la *Royal Fleet Auxiliary* de deux navires RO-RO venant compléter les deux déjà existant et le porte aéronef auxiliaire "HMS Argus" (porte conteneur transformé). Deux navires hôpitaux sont également prévus.

Au bilan, l'objectif de la SDR est d'assurer que la Grande-Bretagne possède une capacité maritime équilibrée, polyvalente et puissante avec une nouvelle priorité consacrée à la projection de puissance vers la terre.

CHAPITRE 2

ANALYSE DES BESOINS PAR FONCTIONS OPERATIONNELLES

I C4I STAR

Cette fonction opérationnelle C4I STAR (*Command, Control, Communication, Computer, Intelligence, Surveillance, Target Acquisition and Reconnaissance*) regroupe tout ce qui a trait aux capacités de commandement et de renseignement.

I.1 Commandement

La problématique d'une contribution maritime en matière de capacités de commandement interarmées tient dans la nécessité de disposer d'une infrastructure informatique et de moyens de communication développés, ainsi que de la possibilité d'héberger un état-major important. En revanche, cet état-major peut sans trop d'inconvénients être localisé sur un support maritime situé légèrement en retrait de la zone d'opérations, tout en restant présent sur le théâtre pour des questions de connaissance du milieu, de relations avec les autorités locales, de possibilité de communication hors moyens satellitaires, etc.

1) PC de GFIM (Groupe de Forces Interarmées Multinationales) :

Une contribution maritime est particulièrement intéressante à ce niveau de commandement en termes de pré-positionnement de l'infrastructure de commandement, de capacité à durer ainsi que de sécurité et d'indépendance vis à vis des contraintes diplomatiques et militaires. Elle a déjà été employée avec efficacité par les Etats-Unis grâce au bâtiment de commandement "USS Mount Withney" (opération *'Restore/Uphold Democracy'* en Haïti) et testée par la France lors de l'exercice EOLE 98 grâce à l'installation dans le radier du TCD "Foudre" de shelters développés par le CFAT. L'avènement du système de commandement interarmées SICA et de liaisons par satellites à haut débit, ainsi que de capacités fixes d'embarquement d'un PC de GFIM à bord des NTCD (100 postes fixes et 150 modulaires) permettra de développer ce concept au sein de la Marine nationale.

Il faut toutefois rester conscient que ces moyens resteront limités à une opération d'ampleur moyenne et que l'implantation du PC à bord de l'un des TCD n'est pas compatible avec l'emploi de l'un de ces précieux bâtiments dans un contexte "non permissif". La possibilité de disposer d'une infrastructure de PC de GFIM est pourtant un élément clé pour jouer le rôle de nation cadre d'une coalition et l'on peut se demander s'il ne serait pas intéressant d'envisager une capacité d'implantation de modules spécialisés à bord d'un "grand navire de soutien interarmées".

2) PC de composantes :

Si l'on élude les capacités de commandement de niveau MCC (*Maritime component Commander*) et CATF/CLF (*Commander Amphibious Task Force / Commander Landing Force*) qui sont nécessaires car spécifiquement maritimes (au moins jusqu'au *Transfer Of*

Authority pour le CLF) , il reste à examiner l'intérêt d'une contribution maritime au niveau des LCC (*Land Component Commander*) et JFACC (*Joint Flight Air Component Commander*).

On peut tout de suite noter qu'un concept de LCC embarqué se heurte au principe, défendu par l'Armée de terre, d'intégration sur le terrain. Celle-ci dispose en effet désormais d'un réseau de commandement spécifique permettant depuis le SIC (système d'information et de commandement du niveau de la force, brigade ou division) de fédérer les SIR (système d'information régimentaire) et au-delà les SIT (systèmes d'information tactique) situés au cœur de l'action. Cette structure est en particulier employée pour coordonner l'appui feu (intégration du système ATLAS) et exploiter au niveau de la force les données de renseignement in situ (drone CL 289 par exemple).

Il n'y a donc pas de demande forte en soutien maritime dans ce domaine, sauf en cas d'intervention dans une zone littorale très exposée. Dans cette éventualité, la principale limitation tiendrait dans la possibilité de conserver des liaisons radio fiables entre les SIC installés à bord du bâtiment support de commandement et les SIR déployés sur le terrain. Une telle solution ne permettrait donc pas de dépasser une élongation de l'ordre d'une quarantaine de kilomètres.

La question d'un JFACC embarqué semble en revanche plus pertinente et a déjà fait l'objet d'une évaluation par l'*US Navy*, en particulier lors de l'exercice '*Strong resolve 99*'. L'étude d'une telle éventualité au sein de la Marine nationale peut s'appuyer sur les acquis suivants, tout en restant conscient des limites en terme de volume des opérations aériennes contrôlables :

- * la Marine dispose d'une "culture" aérienne grâce à sa composante aéronavale embarquée traditionnelle (chasse, appui feu, reconnaissance), de l'intégration actuelle des Hawkeye (capacités AEW, voire ABCCC) et de l'apport des frégates anti-aériennes en matière de détection et de contrôle de l'espace aérien (expérience de *Marshalling* en Adriatique). L'objectif français est d'ailleurs de disposer d'une capacité de MAOC (*Maritime Air Operation Center*) d'ici 2003.
- * la standardisation des missions aériennes entre aéronavale et Armée de l'air s'impose tant en national avec la prochaine entrée en service du "Rafale" (et des logiciels de préparation des missions associés) qu'en multinational avec l'alignement sur les standards OTAN pour la gestion des opérations aériennes, comme par exemple avec l'emploi du logiciel ICC pour la génération des ATO (*Air Task Order*) ou des liaisons 11/16 pour la transmission de données tactiques.

Au niveau d'un JFACC , il ne s'agit pas bien sûr pour la Marine de gérer avec ses propres moyens les opérations aériennes interarmées, mais d'être capable de supporter avec efficacité l'implantation d'une telle structure sur une plate-forme navale. La problématique du JFACC tient alors dans la possibilité d'établir des liens avec :

- les centres de contrôle de la circulation aérienne
- les bases aériennes (pour la préparation et la restitution des missions, en particulier pour l'exploitation des missions de reconnaissance et de *Battle Damage Assessment*)
- les moyens de contrôle de l'application de l'effort aérien, à savoir les avions AWACS principalement.

Ce dernier volet est le plus contraignant faute de moyens de transmission "tout satellite" sur ces aéronefs, ce qui impose en pratique l'implantation du JFACC au niveau du théâtre d'opération. La logique veut alors qu'il soit implanté sur, ou à proximité, de la base aérienne

principale. L'Armée de l'air a développé pour cela le CCOAT, structure projetable permettant l'accueil des matériels informatiques supportant la gestion des opérations aériennes.

L'intérêt d'une contribution maritime réside principalement dans le cas d'une intervention loin de tout aéroport important, où le groupe aéronaval serait engagé avec le renfort d'avions basés à terre et ravitaillés en vol. La base aérienne principale est alors constituée par le porte-avions et la gestion du volume aérien près de la zone d'action repose sur les moyens de détection des frégates anti-aériennes. Ces moyens sont parfaitement compatibles avec l'emploi éventuel d'AWACS (standardisation liaisons 11 et 16), voire de Hawkeye capables d'effectuer des missions AEW/ABCCC à échelle réduite (*Airborne Early Warning / Airborne Battlefield Command, Control and Communication*), solution testée par l'US Navy au Kosovo². Les limitations d'une composante embarquée, outre les problèmes d'hébergement d'un état-major important, résideront dans la relativement faible capacité de communications par satellite de nos plates-formes, qui ne peuvent remplacer en l'état actuel des choses une infrastructure à terre.

I.2 Renseignement

La contribution maritime dans le domaine du renseignement doit être appréhendée sous deux aspects :

- l'intégration dans la chaîne d'élaboration, puis d'exploitation du renseignement de situation coordonné par la DRM,
- l'exploitation en temps réel du renseignement brut sur le théâtre d'opération.

1) Le premier aspect ne pose pas de difficultés majeures et la Marine apporte, par la diversité de ses capteurs et la faculté de les déployer librement en précurseur d'une opération interarmées, une plus-value intéressante. Les capacités ELINT et COMINT des bâtiments de combat, la discrétion d'un SNA placé devant une côte, les aéronefs de reconnaissance du porte-avions (limités pour l'instant aux capteurs optiques) fournissent une contribution évidente, sans oublier la possibilité de soutenir des opérations spéciales. La Marine reste cependant en retrait faute de disposer de capacités ELINT et SAR (Synthetic Aperture Radar) au sein du groupe aérien embarqué, mais le Rafale devrait permettre à terme de disposer d'une communauté d'équipements avec l'armée de l'air.

Dans le sens descendant, la capacité à recevoir et exploiter au profit d'une force interarmées le renseignement élaboré par la DRM existe sur les grands bâtiments, et en particulier sur le porte-avions qui possède les liaisons satellites et les logiciels nécessaires à la réception de dossiers d'objectifs.

2) En fait, le véritable défi à relever n'est pas à ce niveau, qui fait l'objet d'une standardisation technique permettant une bonne interopérabilité, mais dans la capacité à fusionner et exploiter en temps réel des données brutes provenant de sources diverses.

Les conflits du Koweït et du Kosovo ont en effet montré l'importance de la réduction des délais d'exploitation du renseignement vis-à-vis de cibles mobiles (problème du *Time Critical Targeting* contre les rampes mobiles de missiles SCUD ou les batteries sol-air SAM) ou pour dresser un premier bilan avant de relancer une frappe (problème du *Battle Damage Assessment*). Les développements actuels entrepris par l'Armée de l'air pour transmettre ces données lors de la phase de retour des aéronefs vers leur base vont dans ce sens.

² Cdr W. Sharer - The Navy way over Kosovo - Proceedings / October 99

Une plate-forme navale disposée au plus près des côtes adverses sur le trajet des aéronefs offrirait un gain de temps appréciable, tant que la situation ne permet pas de déployer une station d'exploitation sur le théâtre d'opérations.

Or ces moyens de traitement de l'information sont actuellement développés de manière spécifique dans chaque armée (adapté au cas des drones pour l'Armée de terre) et la Marine ne possède pas de capacités pouvant être mises à profit par les autres composantes.

D'une manière plus générale, la question des drones embarqués sur des bâtiments mérite d'être soulevée, d'autant plus qu'il s'agit d'un moyen relativement discret et peu sensible à une exploitation diplomatique en cas d'interception, donc bien adapté à des opérations de renseignement préalables à un engagement.

I.3 Conclusion sur les C4I

En conclusion, de nombreux facteurs concourent à faciliter une contribution maritime aux opérations interarmées dans le domaine des C4I :

- Standardisation de ces C4I selon les procédures OTAN, imposées par une intégration de plus en plus fréquente de nos armées dans des opérations multinationales,
- banalisation des supports informatiques, permettant d'accueillir logiciels ou équipements les plus divers,
- réalisation de programmes d'armements interarmées comme le SICA ou le "Rafale".

Cette contribution permettrait d'exploiter l'avantage apporté par des bases mobiles gardant une configuration matérielle stable, bases pouvant être déployées en position avancée, tant sur le plan chronologique (pré-positionnement des moyens navals) que géographique (exploitation de la relative sécurité apportée par le milieu maritime pour placer les moyens au plus près de la zone d'opération).

II. APPUI MOBILITE ET PROJECTION DE FORCES

II.1 Transport opérationnel

Il s'agit de traiter ici de la fonction "mobilité stratégique" permettant d'apporter la capacité de projection indispensable en complément de la voie aérienne. Au premier plan des demandes adressées à la Marine dans le cadre d'une contribution interarmées figure en effet le transport opérationnel.

Certes, les TCD sont en mesure d'assurer l'acheminement d'un premier échelon et cette capacité sera considérablement renforcée avec le remplacement des TCD type "Ouragan" par les NTCD. Mais le transport du deuxième échelon d'une force terrestre importante doit être réalisé en faisant appel à des moyens civils, ce qui peut induire des délais, voire poser des problèmes pour trouver des bâtiments capables de transporter et surtout de débarquer des moyens lourds comme des chars ou des hélicoptères de transport (besoin de portes latérales renforcées, moyens de sécurité incendie,...)

La loi TRAMIN permet certes d'affréter rapidement des navires marchands, mais les délais sont incompressibles puisqu'il faut, même dans l'urgence, passer un marché public. La dernière mise en œuvre de ce dispositif remonte à janvier 1991, à l'occasion de la guerre du Golfe. La plupart des crises, n'étant pas des situations de guerre, sont justiciables de ce droit

commun et il n'est donc pas possible d'assurer le transport par voie maritime d'un deuxième échelon pendant la première semaine d'un conflit.

La France n'a pourtant pas des préoccupations différentes des britanniques, qui disposent d'une importante flotte auxiliaire et viennent de décider de la renforcer. Elle pourrait trouver dans la possession de navires rouliers militaires une disponibilité et une souplesse d'emploi pour le transport de matériels militaires, avec des bâtiments adaptés à cette tâche.

Au bilan, le transport opérationnel pourrait justifier à lui seul l'existence d'une série de bâtiments spécialisés, mais il serait nécessaire d'étendre la gamme d'emploi de ces bâtiments à d'autres fonctions (soutien logistique, soutien santé, base support pour hélicoptères,...) de manière à rentabiliser leur acquisition.

II.2 Aéromobilité

L'hélicoptère constitue par excellence le moyen d'augmenter la zone d'action d'un bâtiment et de résoudre le problème de la transition de la mer vers la terre. Sa mise en œuvre est relativement simple et rapide et elle procure à la plate-forme qui l'emploie une meilleure aptitude pour accéder à la côte.

La Marine a choisi de doter la plupart de ses bâtiments d'au moins une plate-forme apte à la mise en œuvre d'un hélicoptère, mais avec des possibilités d'interopérabilité réduites car les missions dédiées aux hélicoptères embarqués restent spécifiques à la Marine. En pratique, les plate-formes des frégates type "La Fayette" et "Floréal" sont seules aptes à la mise en œuvre d'un hélicoptères lourd de l'ALAT.

Le porte-avions et les TCD ont quant à eux la capacité d'emport et de mise en œuvre simultanée de plusieurs hélicoptères lourds. Ce n'est toutefois pas la mission première d'un porte-avions de transporter des personnels par moyens aéroportés, même si cela a pu être pratiqué à l'occasion de la guerre du golfe faute d'autres moyens disponibles. Au total, les 4 TCD en service à l'horizon 2015 auront chacun une capacité correspondant à la dotation d'une escadrille de l'ALAT, ce qui cadre bien avec notre concept national des opérations amphibies qui prévoit le débarquement sur une tête de plage d'un premier échelon limité à 1400 hommes.

En ce qui concerne les hélicoptères eux-mêmes, la Marine ne possède plus en propre de moyens permettant de soutenir une opération au sol, en raison du retrait du "Super-frelon" comme moyen de transport opérationnel et de l'absence d'armement sur ses hélicoptères embarqués. L'armée de terre possède en revanche des hélicoptères lourds type "Puma" ou "Cougar" susceptibles d'être déployés sur une plate-forme navale, et devrait disposer dans le futur du NH90 commun avec la Marine, ce qui simplifiera la mise en œuvre de ce matériel et la complémentarité Terre – Marine.

On peut imaginer deux moyens d'améliorer la mise en œuvre de ces hélicoptères au sein de la Marine :

* Chaque bateau serait doté d'une plate-forme apte à recevoir un hélicoptère lourd de l'ALAT. De cette sorte, le bateau offrirait un moyen d'appui au sol rapidement disponible, ce qui lui permettrait de mieux s'intégrer dans une petite opération interarmées. Cela suppose la capacité d'accueillir des moyens de l'ALAT en fonction de la mission à réaliser, mission pouvant durer quelques mois. Dans ce cas, il y a lieu de prévoir au moment de la conception le soutien technique de la machine, le stockage d'éventuelles munitions, le soutien carburant et enfin, le soutien des hommes de l'armée de terre chargés de mettre en œuvre l'hélicoptère.

* Un autre moyen, plus massif, consiste à développer un navire plate-forme à l'image des "HMS Argus" et "HMS Ocean" britanniques. Ceci fournirait un appui important pour des troupes à terre. S'intégrant dans un dispositif déployé avec lui (navires d'accompagnement pour l'acquisition de la supériorité aérienne et maritime), il n'aurait pas besoin d'être armé, ce qui aurait pour premier avantage de limiter son coût.

II.3 Opérations spéciales

La contribution maritime peut s'avérer déterminante dans ce domaine en termes de pré-positionnement et de mise en œuvre de forces spéciales en précurseur à une opération interarmées.

Elle doit donc être prévue sur les plate-formes a priori les mieux adaptées à cette fonction, à savoir les frégates et les sous-marins :

- il importe sur les frégates de prévoir des capacités de logement, de stockage de matériels (zodiacs, armes, carburants) et de mise en œuvre de commandos (bossoirs pour ETRACO, interopérabilité avec les hélicoptères "Cougar")
- il faudrait redonner aux SNA des capacités minimales de mise en œuvre de commandos, après la disparition des derniers sous-marins classiques capables de mettre en œuvre des moyens spécialisés ("valise" pour propulseurs sous-marins)

III. APPUI FEUX (ET PROJECTION DE PUISSANCE)

Ce chapitre recouvre l'ensemble des actions offensives pouvant être menées par la composante navale au profit d'une opération interarmées, que ce soit par des frappes dans la profondeur, visant à atteindre les centres de gravité de l'adversaire sans engager de troupes au sol, ou par une action plus directe d'appui à des forces terrestres déployées sur le théâtre d'opération.

III.1 Frappes dans la profondeur

La contribution maritime aux frappes dans la profondeur repose essentiellement sur l'emploi du porte-avions, véritable base aérienne pouvant être déployée avec son escorte à proximité d'un théâtre d'opération, sous réserve que celui-ci reste à moins de 200 nautiques des côtes. Les exemples du Kosovo, où le "Foch" a été en mesure d'assurer le tiers des missions offensives françaises à lui seul, et de la guerre du Golfe, où la présence de 6 porte-avions américains a permis d'effectuer le quart des missions aériennes en témoignent. Surtout, le porte-avions peut être en mesure d'agir lorsqu'il n'existe aucune base de soutien à proximité, comme cela a été le cas lors du conflit des Malouines.

Bien évidemment se pose pour notre Marine le problème de la permanence opérationnelle de cet outil, avec le débat sur l'opportunité d'un deuxième porte-avions. Sur le plan qualitatif, l'admission au service actif du "Charles de Gaulle" et le renouvellement du groupe aérien embarqué apporteront un accroissement significatif des capacités de contribution à une opération interarmées. En ce qui concerne les bombardements de précision, l'arrivée du "Rafale" assurera une mise à niveau aux meilleurs standards de l'armée de l'air, que ce soit pour la panoplie des armes (missiles et bombes guidées laser) ou pour les capacités d'emploi jour/nuit.

Avec le "Hawkeye", la marine dispose désormais de la possibilité de mettre en œuvre dans des opérations d'ampleur limitée des moyens de détection aéroportée (AEW), voire de contrôle des missions aériennes (ABCCC) au dessus du sol.

Pour une opération de plus grande ampleur faisant appel à des moyens basés à terre, le conflit du Kosovo a encore montré la capacité à intégrer les moyens du groupe aéronaval dans une opération interarmées multinationale, étant bien entendu que la protection propre de la force navale reste du ressort de celle-ci.

Mais la palette des interventions potentielles générée par le contexte géostratégique est tel, de l'opération d'imposition de la paix au conflit régional, qu'il est nécessaire de prévoir également une capacité minimale d'action reposant sur des missiles de croisière anti-terre. Ceux-ci permettent en particulier, tant que les défenses anti-aériennes de l'adversaire n'ont pas été neutralisées, d'effectuer des frappes ponctuelles sur des objectifs stratégiques sans risquer des moyens humains. Ils offrent également au décideur la capacité de moduler l'engagement des forces navales en ayant recours à des navires plus faciles à pré-positionner ou à maintenir sur zone que ceux du groupe aéronaval. Ils permettent une capacité d'intervention tout temps, indépendante des aléas météorologiques.

III.2 Appui feu aux forces terrestres

1) Appui feu à partir des plateformes navales

Les capacités de la Marine dans ce domaine se réduisent actuellement à l'emploi des canons de 100mm en tir contre terre, à des distances n'assurant pas la protection des bâtiments contre une éventuelle riposte par des armes terrestres (20 à 30 km contre 10 km de portée efficace pour le tir contre terre). Les procédures de tir, non automatisées, sont d'une précision très moyenne.

En ce qui concerne l'appui feu artillerie, les grandes tendances vont pourtant à l'abandon du pilonnage par "effet de zone" au profit de tirs de destruction précis, exigeant une coordination entre unités requérantes et commandement des feux assurée par des systèmes informatisés comme ATILA et son remplaçant ATLAS. Les maîtres mots en matière d'appui feu sont désormais réactivité, longue portée et puissance de feu associés à cette précision. Dans cette optique, l'*US Navy* a entrepris d'intégrer les moyens maritimes dans le système de transmission de données d'artillerie AFADS du *Marine Corps* (*Advanced Field Artillery Data System*) au moyen du SC-CLAWS (*Surface combattant / common land-attack warfare system*)³.

Une contribution maritime à l'appui feu reposerait donc sur une artillerie aux portées nettement améliorées (entre 40 et 60 kilomètres pour offrir une contribution équivalente à celle d'une batterie terrestre, mais avec l'avantage d'être beaucoup moins vulnérable à des tirs de contre batterie compte tenu de la mobilité permanente des navires) et à une indispensable intégration dans le réseau de commandement SIT-SIR-SIC permettant réactivité, précision et rapidité de tir.

2) Hélicoptères d'assaut

Mais l'appui feu aux troupes engagées à terre passe aussi de plus en plus par l'emploi d'hélicoptères de combat intégrés à la manœuvre des troupes. L'avenir est déjà tracé dans cette voie avec le développement de l'hélicoptère Tigre.

Pour la Marine, la contribution à une opération interarmées consisterait tout d'abord à acheminer un nombre suffisant de ces appareils sur le théâtre d'action, puis éventuellement à

³ Navy, Marines Link Fire Support – Proceedings November 99

fournir une base mobile et relativement peu vulnérable à une action de l'adversaire pour des opérations se déroulant en zone côtière. Compte tenu de l'autonomie des hélicoptères et de la nécessité de rester dans des élongations raisonnables, une distance d'emploi de l'ordre de 40 km représente un compromis acceptable. Au-delà, la contribution maritime se limiterait à un rôle d'échelon arrière pour la maintenance des appareils.

L'emploi d'un support naval pour une opération d'appui par hélicoptère de combat exige des plates-formes offrant des capacités suffisantes en terme de quantité d'hélicoptères (pour mémoire, un régiment d'hélicoptères de combat représente environ 30 Gazelles HOT, 10 Gazelles canon d'appui rapproché et 10 hélicoptères lourds de soutien), de stockage de munitions et d'outillage et rechanges pour la maintenance. Les NTCD seront bien entendus adaptés à cette mission du fait de leurs capacités accrues pour la mise en œuvre d'hélicoptères (une vingtaine).

Mais on voit apparaître, en cas de crise importante nécessitant l'emploi des TCD dans leur mission spécifique de débarquement d'un premier échelon, le besoin d'une capacité à déployer des hélicoptères en deuxième échelon. Ici encore, la disponibilité d'un grand bâtiment de soutien de type porte-conteneurs militarisé permettrait, à l'image de "l'HMS Argus" britannique, de fournir une appréciable contribution maritime à une opération interarmées en zone littorale.

III.3 Opérations RESCO/CSAR

La réalisation d'opérations de projection de puissance par aéronefs, qu'ils appartiennent à la Marine ou à l'Armée de l'air impose la mise en place d'un lourd dispositif CSAR (Combat Search And Rescue) comprenant des aéronefs de détection et de commandement, des avions d'appui feu et des hélicoptères chargés de recueillir les équipages abattus.

Il n'est pas question pour la Marine de fournir l'ensemble de ces moyens, même si l'emploi des aéronefs du porte-avions permet d'envisager ce type d'opération en autonome face à une menace limitée. Il convient par contre de souligner l'intérêt d'une contribution maritime pour ce qui constitue le maillon faible de ce dispositif, à savoir la composante hélicoptère. Leur rayon d'action limité, leur faible vitesse (alors que la rapidité d'intervention peut constituer un élément clé de la réussite de l'opération), leur incapacité à se ravitailler en vol militent pour l'emploi d'une plate-forme navale capable de mettre en œuvre des hélicoptères lourds au plus près du lieu de l'action. Seule les frégates de type "La Fayette", et dans une moindre mesure les frégates de surveillance sont actuellement capables de fournir un tel support.

IV. LES SOUTIENS

IV. 1 Généralités

Le terme de soutien est compris ici dans son acception de logistique opérationnelle. Il s'agit d'étudier le soutien d'une force terrestre à partir d'une plate-forme en mer qui deviendrait ainsi le support de l'opération.

Mais un tel soutien à partir de la mer n'est raisonnablement concevable que s'il apporte une plus value. Parmi les arguments en faveur de cette solution, on peut noter que :

- Toutes les opérations se sont effectuées jusqu'à présent à partir d'une base opérationnelle avancée terrestre, mais rien ne prédit que cela sera toujours le cas ;

- De la même manière, on peut manquer de base logistique de théâtre, soit qu'elle n'existe pas (exemple des Malouines), soit que l'on veuille éviter la dépendance envers une nation hôte en installant la logistique en mer ;
- Le ratio "combattants sur logisticiens" serait augmenté en zone de combat. Cela peut induire une diminution des pertes humaines et contribuer à la réduction de notre vulnérabilité ;
- Les conditions d'installation à terre d'une base logistique peuvent être mauvaises, ou s'avérer trop vulnérables et coûteuses en moyens de protection ;
- Le soutien d'une opération qui se déroulerait le long d'une côte profiterait du raccourcissement des élongations logistiques permis par le déplacement facile et rapide du soutien maritime.

Par souci de transparence, il faut cependant signaler que le soutien à partir de la mer n'amène pas que des avantages et que les raisons invoquées précédemment doivent être pondérées par les éléments suivants :

- Le souci constant du logisticien "terrien" est d'effectuer un compromis raisonnable entre les deux paramètres contradictoires que sont la stabilité et l'élongation. La stabilité d'une infrastructure permet d'augmenter les durées d'intervention sur les hommes (santé) et les matériels (maintenance), mais au prix d'une élongation qui peut devenir une contrainte. De la même manière, plus l'élongation est courte et plus le soutien est de qualité grâce à la réduction des délais d'intervention. Ceci est particulièrement vrai pour le service santé où la gestion de ces paramètres est extrêmement exigeante. Il est difficile d'avancer un chiffre précis, mais il semble qu'une soixantaine de kilomètres constitue le seuil à partir duquel un déploiement logistique à terre doit être envisagé ;
- Si la force terrestre poursuit son action dans la profondeur et s'éloigne de la zone littorale au point qu'un déploiement logistique à terre soit nécessaire, se pose le problème alors du débarquement des éléments de soutien (transition mer – terre). Une capacité Ro-Ro permet de pallier ce problème, mais ne peut s'appliquer qu'à du matériel installé en shelters ;
- La nature des installations sur un bateau impose certaines contraintes. Des installations fixes de soutien apportent une meilleure qualité de travail avec des conditions de température et d'hygrométrie stables, mais il devient difficile de débarquer les matériels pour suivre au plus près la force terrestre en cas de besoin. L'installation de shelters résout ce problème au prix d'un confort d'utilisation diminué et d'une "consommation de volume" par rapport à des installations fixes. La stabilité du navire par conditions météorologiques dégradées peut également poser problème, en particulier pour des interventions chirurgicales.

Les termes du débat étant posés, il est intéressant d'étudier plus en détail les différentes fonctions opérationnelles qui pourraient être ainsi déployées en mer.

IV.2 Soutien médical

Le niveau 1 constitué par les postes de secours des unités élémentaires n'est pas concerné. Par contre le niveau 2 (catégorisation médico-chirurgicale, réanimation et chirurgie de sauvetage) et le niveau 3 (correspondant au traitement, chirurgie et hospitalisation) peuvent trouver place à bord d'un bateau. C'est d'ailleurs le cas pour les TCD qui comportent des chantiers opératoires et des capacités en moyen d'hospitalisation pour le soutien du groupe interarmes embarqué. Le porte-avions dispose aussi d'un chantier opératoire et d'un secteur d'hospitalisation, destinés a priori au soutien en propre de la force navale.

De par leurs moyens, les TCD offrent un niveau 2+ adapté à leurs fonctions. Hors ces capacités dévolues au soutien d'un premier échelon de force terrestre, il n'existe pas de moyen santé pour le soutien d'un deuxième échelon. La composante "armée de terre" du service de santé dispose d'équipements techniques modulaires (ETM) pouvant être assemblés rapidement sur une surface plane. Ces moyens sont autonomes en fluides médicaux et en énergie, et peuvent être déployés sur un pont ou dans une cale. Une expérimentation a déjà eu lieu, montrant la faisabilité de cette solution. Il y a alors lieu de prévoir des capacités suffisantes en hospitalisation (lits chauds, tièdes et froids).

En fait, la contrainte la plus importante d'un soutien santé à partir de la mer, réside dans le transit sanitaire aérien :

- Si on dispose d'une plate-forme aéroportuaire pour évacuer les blessés sur la métropole, l'intérêt de réaliser des interventions sur une plate-forme maritime soumise aux conditions météorologiques reste limité : autant réaliser les interventions à proximité de la plate-forme aéroportuaire (chantiers opératoires déployés à proximité immédiate des formations de transit sanitaire aérien).
- En l'absence de plate-forme aéroportuaire permettant une évacuation rapide, les blessés doivent être hospitalisés à bord. Dans ce cas, le seul moyen d'évacuer ces blessés vers la métropole et ainsi de ne pas obérer les capacités de soutien santé de la force, consiste à disposer d'un navire hôpital. La Marine ne dispose plus d'un tel bâtiment depuis le retrait du service actif du bâtiment de soutien santé "Rance".

Le transit sanitaire aérien trouve son intérêt lorsque le théâtre d'opération reste à moins de 7000 km de la France. Dans ce cas, les blessés les moins urgents peuvent être opérés en France, ce qui a pour avantage de limiter les moyens santé à déployer sur le théâtre et aussi de faire bénéficier cette catégorie de blessés d'une meilleure qualité de soins. Au-delà de cette distance, la systématisation des évacuations sanitaires, principe d'action du service de santé, trouve ces limites. Nos blessés pourraient être hospitalisés dans une formation du service de santé déployée à terre sur le théâtre d'opération ou dans une nation hôte. La présence d'un navire offrant des capacités chirurgicales et d'hospitalisation pallierait la dépendance envers cette nation hôte, voire à pallier son absence.

Les Britanniques, qui ont enregistré 7% de pertes médico-chirurgicales sur l'ensemble de la guerre des Malouines, ont affirmé la nécessité de disposer de navires hôpitaux. Ainsi, deux navires de 200 – 220 lits entreront en service en 2005. Il paraît difficilement concevable à l'heure du "zéro mort" d'envisager de soutenir un corps expéditionnaire venant de la mer sans la présence d'éléments du service de santé propre à garantir le sauvetage des vies humaines et des séquelles fonctionnelles.

IV.3 Soutien de l'homme

Le déploiement d'une chaîne de soutien de l'homme sur un bateau ne semble intéressant qu'en terme de stockage de nourriture. Les Britanniques avaient ainsi à Split un bateau à quai qui possédait le stock de vivres de leurs troupes sur le sol bosniaque.

L'intérêt est cependant limité car les forces, passé les premiers jours, sont alimentées en vivres frais et les cuisines "suivent". On peut bien sûr imaginer d'alléger le dispositif en installant à bord d'un bateau une importante installation de restauration collective permettant d'alimenter par liaison froide et/ou chaude la force. Un des avantages apportés par cette méthode résiderait dans la sécurité de l'alimentation, préparée à distance de toute menace. La production ou tout au moins le stockage de l'eau sur un bateau semble plus intéressant. La nécessité de contrôler la totalité de la chaîne de production de l'eau potable conduit en effet à

disposer de stocks d'eau empaquetée. En l'absence d'achat possible d'eau conditionnée sur le théâtre, et sauf à disposer d'un pont aérien, seul un bateau est à même de délivrer les importantes quantités d'eau potable nécessaires⁴.

IV.4 Maintenance et munitions

Cette fonction, appelée différemment suivant les armées (maintien en condition opérationnelle dans la Marine, soutien technique dans l'armée de l'air et depuis peu maintenance dans l'armée de terre) réalise le soutien des matériels (réparation ou rapatriement).

Actuellement les niveaux techniques d'intervention 1 et 2 sont déployés sur le théâtre. On envisage un soutien de niveau 3 sur le théâtre, d'autant plus aisément que les actions seront sédentarisées. Les avantages d'une installation sur un bateau pourraient être les suivants :

- Le bateau offre une atmosphère contrôlée, intéressante pour un certain nombre de pièces de rechange ;
- Le bateau est chauffé, ce qui n'est pas toujours le cas des ateliers déployés à terre.

Les ateliers à bord pourraient être polyvalents ou spécialisés, et posséder des bancs d'essai.

La contribution de la Marine aux opérations interarmées dans le domaine logistique pourrait également s'opérer dans le domaine des munitions, qui posent souvent des problèmes. Les théâtres d'opération n'offrent pas en effet toutes les possibilités ou les garanties pour leur stockage. Ainsi, par exemple, les munitions déployées pour le Kosovo sont stockées à 80 km en arrière de Kumanovo, ce qui constitue une distance importante compte tenu de la praticabilité des axes.⁵

L'avantage du bateau réside dans l'indépendance du stockage vis à vis de toute nation hôte, tout en offrant des conditions optimales en atmosphère contrôlée. Le seul problème consiste à imaginer un moyen de délivrance de ces munitions, même en cas de mer forte, et en quantité suffisante pour ne pas compromettre une action de coercition.

IV.5 Soutien pétrolier

Le service des essences achète en principe le carburant au plus près de la zone d'action, puis le stocke dans un dépôt de théâtre, le plus souvent une citerne civile. Cette solution a jusqu'à présent donné satisfaction, même si les récentes opérations humanitaires au Mozambique ont montré ses limites (transfert de carburant aviation par hélicoptère lourd depuis un navire).

Un soutien pétrolier à partir de la mer ne serait concevable qu'en utilisant un "tuyau" pour le défueling, ce qui impose au bateau d'être très près des côtes ou mieux à quai. Nos pétroliers ravitailleurs ne sont pas véritablement équipés pour ce type d'opération.

IV.6 Conclusion

De l'étude des fonctions opérationnelles de soutien, auxquelles nous rattacherons le transport opérationnel, il ressort que les domaines suivants pourraient être utilement couverts par la Marine :

- Une capacité de transport opérationnel d'un deuxième échelon d'une force terrestre en vue d'accroître notre indépendance vis à vis du secteur civil et notre rapidité de réaction,

⁴ Les besoins minimaux en eau étant de 3 à 5 litres par homme et par jour, le soutien d'une brigade de 5000 pendant un mois exige 750 m³ d'eau potable.

⁵ Ces munitions représentent une centaine de conteneurs pour les munitions des chars Leclerc, et une autre centaine de conteneurs pour les autres munitions (artillerie et petit calibre)

- Une capacité de mise en œuvre d'une importante flotte d'hélicoptères, que ce soit pour assurer la transition mer-terre ou pour offrir un appui feu aux forces engagées à terre,
- Une capacité de soutien santé,
- Une capacité de stockage pour l'alimentation, l'eau et les munitions.

Les TCD ont jusqu'à présent assuré toutes ces fonctions dans la limite de leurs capacités et pour des opérations d'ampleur limitée. On voit cependant apparaître le besoin d'un "grand bâtiment de soutien logistique interarmée" construit aux normes civiles et d'une taille suffisante pour servir de support maritime à une opération (sans en arriver à des concepts futuristes d'îles flottantes !).

V MAITRISE DE LA ZONE LITTORALE

Au-delà du soutien et des appuis effectués au profit des forces terrestres engagées dans la zone littorale, il s'agit d'assurer la défense de l'ensemble du dispositif interarmées contre les menaces autres que terrestres, à savoir d'origine aérienne, par missiles balistiques ainsi que navale, même si cela va de soi pour une contribution maritime. Ce volet de maîtrise de la zone littorale peut s'examiner sous les aspects des capacités de détection et des moyens d'action.

V.1 Menaces aérienne et TBM

1) Capacités de détection

La Marine dispose de puissants radars de veille aérienne longue portée, principalement grâce à sa composante frégate antiaérienne. Ces radars peuvent être employés pour couvrir la partie terrestre du théâtre d'opération, avec la limitation des zones d'ombres imposées par un éventuel relief. Ils sont bien sûr largement renforcés par les moyens des "Hawkeye" lorsque le porte-avions est présent, même si ces avions ne peuvent assurer une veille 24 heures sur 24 dans le format actuel.

Les capacités de détection de la Marine ont été employées par exemple dans les années 80 face à la menace libyenne sur les côtes du Sud-Est méditerranéen, ou plus récemment au profit de la république de Djibouti lors de l'opération Khor Angar. A l'occasion de la veille radar en Méditerranée, les moyens maritimes ont été intégrés sans trop de difficultés dans les systèmes d'information et de commandement de l'armée de l'air grâce à des passerelles logicielles (tampon SENIT-STRIDA).

Pour les développements futurs, une attention particulière devra être portée à l'interopérabilité des systèmes gérés par les différentes armées dans ce domaine. L'intérêt prioritaire de la contribution maritime est d'offrir une couverture de détection aérienne dès les premières phases de l'opération, qui sont souvent les plus critiques, et de couvrir ensuite la phase de transition nécessaire avant de disposer de sites à terre.

2) Capacités d'action

Avec le "Rafale" en version intercepteur, le porte-avions procurera une capacité qualitative équivalente à celle qui pourrait être fournie par l'Armée de l'air. Cette capacité serait suffisante face à une menace quantitativement faible, et déterminante pour intervenir dans une zone dépourvue d'aéroports à distance suffisante. La protection aérienne des bombardiers de

l'US Air force par des chasseurs embarqués lors de l'opération de rétorsion contre la Libye en 1986 en constitue un exemple.

Mais sans aller jusqu'à l'emploi du porte-avions, les frégates antiaériennes puis dans un avenir de 10 ans le couple frégate Horizon / PAAMS peuvent fournir des moyens de poursuite et d'interception par missile jusqu'à des distances de 45 kilomètres et plus.

3) Le problème de la TBMD

La chute d'un missile SCUD sur la base du soutien avancé de Darhan lors de la guerre du Golfe (28 morts parmi les forces américaines) a mis en évidence la vulnérabilité des concentrations de moyens à terre face à une menace relativement rustique, qui a fait l'objet d'une prolifération avérée malgré les tentatives occidentales de contrôle.

Même si le problème de la TBMD apparaît fort complexe et coûteux, la menace de déstabilisation que ce type de missiles fait peser sur une opération de projection impose de la prendre en compte. *L'US Navy* s'est lancée dans une adaptation des radars et des missiles du système AEGIS pour offrir une contribution à la TBMD. Sans en arriver là dans un proche avenir, il est clair que le développement d'une capacité anti-missile du missile SAMP/T devrait être accompagné d'une évolution similaire pour la version navale de ce système.

V.2 La menace maritime

Même si cela est évident, la contribution maritime à une opération interarmées commence bien entendu par la protection contre une agression navale des forces engagées et du flux logistique.

Ceci impose cependant un profond réexamen de priorités développées dans l'optique d'un combat en haute mer. Il s'agit avant tout d'offrir une protection minimale aux unités précieuses dans une zone côtière pouvant être parsemée d'îles ou de reliefs propices à des attaques de vedettes rapides, ainsi que de petits fonds pouvant être exploités par des sous-marins côtiers. Face à ces menaces, l'emploi de moyens aériens de types hélicoptères armés de missiles ou de canons est à développer. L'emploi de sonars trempés, portés par bâtiments ou hélicoptères, et d'armes à "faible coût" est également un point clé de la capacité à détecter et à neutraliser des sous-marins dans un milieu peu propice à l'exploitation des équipements de lutte sous la mer.

V.3 Conclusion

En conclusion, la Marine peut offrir une protection antiaérienne dans la zone littorale, jusqu'à une distance de 30 à 60 kilomètres au-dessus de la terre. Ceci peut s'avérer déterminant lors de la phase initiale d'une opération ne disposant pas de plate-forme aérienne de proximité, pour des raisons techniques ou diplomatiques.

CHAPITRE 3

BILANS ET CONCLUSION

I BILANS

I.1 Bilan de l'analyse par fonctions opérationnelles

L'analyse des fonctions opérationnelles impliquées par les opérations interarmées fait ressortir des besoins tant au niveau de l'utilisation des matériels existants que de la définition de nouveaux équipements.

Au niveau des procédures et des évaluations à mener :

- Le tir contre terre tel qu'il est encore pratiqué semble obsolète et inadapté aux évolutions d'emploi de l'artillerie en appui feu;
- Les capacités AEW/ABCC (même limitées) des "Hawkeye" au dessus d'une zone littorale mériteraient d'être évaluées;
- Les capacités de notre porte-avions à servir de support JFACC pourrait également faire l'objet d'une évaluation;
- L'entraînement de nos bâtiments à la lutte contre les vedettes rapides et les sous-marins en zones côtières doit être développé.

Au niveau des matériels à développer :

- Il apparaît un besoin pour un "grand bâtiment de soutien logistique interarmées", capable de remplir à la fois des fonctions de transport opérationnel et de support maritime à une opération interarmées;
- L'intégration des hélicoptères de transport et d'appui feu de l'armée de terre à bord des bâtiments de la Marine est un objectif majeur (validation des différentes plate-formes, capacités de maintenance,...)
- Le développement d'une artillerie à portée améliorée et interfacée avec les systèmes d'appui feu de l'armée de terre constituerait une amélioration notable des capacités de contribution maritime à une opération au sol.
- Le développement d'un missile de croisière anti-terre permettrait de diversifier les capacités de projection de puissance depuis la mer.
- L'interopérabilité des moyens de commandement entre les armées doit être améliorée;
- Le renforcement des capacités de transmissions entre les bâtiments majeurs et la terre est essentiel pour le développement d'une contribution maritime;

I.2 Quelques considération pratiques

- 1) Le concept de "grand bâtiment de soutien interarmées"

Ce bâtiment devrait être doté d'une architecture modulaire permettant de rentabiliser son emploi sur l'ensemble des fonctions de soutien spécifiées, voire même de l'utiliser en tant que navire de commandement ou comme plate-forme pour hélicoptères de renfort.

Disponible sous faible préavis et armé par du personnel militaire, il serait en mesure d'intervenir rapidement en cas de catastrophe naturelle, d'évacuation massive de ressortissants ou de transporter le matériel lourd et une partie du personnel du deuxième échelon d'une opération (les scénarii européens envisagent le déploiement d'une force de réaction rapide de 5000 hommes sous 8 jours pour renforcer une force de réaction immédiate de 2000 hommes aérotransportés).

Les grandes caractéristiques architecturales d'un tel bâtiment seraient :

- coque rapide "du commerce" de type transbordeur ou porte-conteneurs;
- existence d'un pont véhicule facilement accessible (rampes d'accès axiales et portes latérales adaptées au déchargement de matériels lourds type char ou batterie sol-air)
- présence de moyens d'hébergement développés et de grandes salles modulaires pour aménager infirmeries, PC de commandement, ateliers de maintenance;
- capacités d'emport ou de stockage de conteneurs
- vaste pont supérieur servant de plate forme d'appoint pour hélicoptères lourds.

2) Les moyens d'appui feu

En ce qui concerne l'appui feu au profit de forces engagées à terre, la solution la plus immédiate consiste à augmenter la portée et la précision des canons au moyen de nouvelles munitions telles que l'ERGM (*Extended Range Guided Munition*) étudiée pour l'US Navy. Mais la diminution du nombre de munitions requises en cas de nette amélioration de la précision de tir peut conduire à envisager l'emploi de missiles filoguidés tels que le "polyphème", ayant une portée théorique d'une soixantaine de kilomètres.

Un autre moyen pour conjuguer portée et précision serait de développer des missiles guidés lancés depuis les plates-formes navales, solution également étudiée par l'US Navy avec le développement du programme LASM (*Land Attack Standard Missile*)⁶

3) Les porteurs de missiles d'attaque vers la terre

Le développement des missiles de croisière à capacité "anti-terre" pour les frappes dans la profondeur pose le problème des porteurs susceptibles de les mettre en œuvre.

A l'heure actuelle, seule l'US Navy dispose de cet outil sur une gamme variée de bâtiments, tandis que les britanniques commencent à en équiper leurs SNA. Il nous semble pour autant que la priorité en matière d'équipement devrait aller à une composante de bâtiments de surface, tant pour des raisons de réduction des difficultés techniques que d'allègement des coûts. Elle se justifie par les faibles risques encourus par un porteur exploitant l'allonge de ces armes, alors les capacités offensives des pays visés restent limités. La problématique de développement de ces armes se pose donc en terme de portées suffisantes pour atteindre les objectifs depuis une distance *stand-off* de la côte, les systèmes de guidage terminaux pouvant assurer une précision indépendante de la distance de tir.

⁶ RA J. Callo – Fielding a Naval Surface Fire Support Missile - Proceedings / July 99

II CONCLUSIONS

II.1 Les perspectives de contribution maritime

Une première constatation s'impose : la multiplication des programmes d'armement communs entre la Marine et les autres armées (Rafale, PAAMS, NH90, Syracuse), ainsi que la standardisation des procédures imposée par une implication de plus en plus grande des armées de terre et de l'air dans des opérations multinationales régies selon les normes de l'OTAN, favorisent l'intégration interarmées au niveau national.

Il reste cependant d'importants efforts à consentir en matière de systèmes de transmissions et de commandement, d'exploitation du renseignement en temps réel et d'harmonisation des procédures logistiques.

Une deuxième réflexion consiste à bien cerner les configurations où une contribution maritime apporte un avantage déterminant à une opération interarmées.

Sur le plan chronologique, il est clair qu'elle se situe dans les phases de pré-positionnement et d'engagement initial des forces, quand la possession de points d'appui (bases aériennes, bases de soutien logistiques, dépôts de carburant, etc.) n'est pas assurée pour des raisons militaires ou diplomatiques.

En conséquence, la mise en œuvre par la marine de grands bâtiments de soutien logistique et de transport est certes un besoin réclamé par l'armée de terre, mais aussi un élément de cohérence dans le cadre du CMOI. Mais dans la même logique, il ne serait pas cohérent de rester à un format limité à un seul porte-avions, ce qui ne permettrait pas d'assurer la permanence de cet outil essentiel de projection de puissance.

Sur le plan géographique, il apparaît à l'analyse des différentes fonctions opérationnelles que l'armée de terre fonctionne avec des élongations maximales des soutiens et appuis (logistique, aéromobilité, appui feu, commandement) de l'ordre d'une cinquantaine de kilomètres, et qu'il serait sans doute vain et coûteux de vouloir étendre la contribution maritime dans la profondeur d'un théâtre d'opérations à une distance supérieure à cette valeur.

Une des conséquences pratiques de cette conclusion réside dans l'obligation technique de prévoir une transition de la mer vers la terre des capacités embarquées (PC de commandement, soutien hospitalier,...) afin d'y poursuivre l'action engagée.

Ceci ne concerne pas bien entendu les missions de projection de puissance dans lesquelles les composantes aéronavales, complétées dans le futur par des missiles anti-terre, peuvent agir dans la profondeur.

II.2 La complémentarité des composantes

Le nouveau contexte stratégique fait d'instabilités et de crises régionales déplace la Marine de la haute mer vers les eaux littorales, mais impose également aux forces terrestres et aériennes des opérations de projection hors de leurs zones habituelles de pré-positionnement. Des scénarii tels que la mise en œuvre à titre dissuasif d'accords de défense au profit d'un pays du Golfe Persique ou l'évacuation massive de ressortissants dans un pays en proie à des émeutes constituent des exemples contraignants, pour lesquels une contribution maritime peut s'avérer déterminante.

Pour autant, la contribution maritime aux opérations interarmées doit s'analyser dans une perspective de complémentarité et de synergie des moyens, en tenant compte des caractères propres à nos forces armées.

La composante maritime doit s'intégrer dans un dispositif terrestre et aérien en lui apportant une réelle plus-value, sans prétendre cependant en devenir un élément dominant comme dans les pays anglo-saxons à tradition maritime. Ceci impose de comprendre les besoins effectifs des autres armées, mais aussi d'évaluer le moment à partir desquelles elles sont capables d'opérer de manière autonome.

Inversement, il importe de faire connaître les qualités des moyens maritimes qui ne se limitent pas au transport opérationnel trop souvent cité, mais offrent une palette de moyens adaptés aux différentes fonctions opérationnelles d'une mission interarmées.

Ceci suppose un effort d'interopérabilité et la révision d'une culture "autarcique" acquise dans le contexte particulier de la défense des frontières du territoire national ou du pré-positionnement de forces dans des zones d'influence traditionnelles.

ANNEXE ILLUSTRATION DU CONCEPT

I. DIX EXEMPLES TIRES DE L'ACTUALITE RECENTE

Pour illustrer la forme que pourrait revêtir dans le futur la contribution maritime aux opérations interarmées, nous examinerons quelques opérations tirées d'un passé récent.

I.1 Opérations humanitaires

1) Opération "*Support hope*":

En août 1994, un groupe amphibie américain a assuré le soutien d'une opération visant à apporter des secours aux populations du Rwanda et du Zaïre (distribution de vivres, d'eau, de médicaments). Les bases avancées se situaient au Rwanda, au Zaïre et au Kenya, mais le point d'entrée et de sortie reposait uniquement sur un groupe amphibie.

Les moyens mis en œuvre par l'*US Navy* ont ainsi montré l'intérêt d'une contribution maritime même dans le cas d'opération menées dans la profondeur sur un continent.

2) Opération "*Provide promise*" :

Dans ce cas, des avions de combat et de contrôle opérant à partir de porte-avions américains ont assuré la protection des avions de transport chargés de larguer de l'aide humanitaire aux populations de Bosnie. Ceci a évité d'avoir recours au déploiement de moyens aériens importants dans un pays hôte, ainsi que la mise en place d'une coûteuse noria de ravitaillement en vol.

I.2 Evacuations de ressortissants

1) Interventions de l'*US Navy* :

Au cours de la dernière décennie, les Etats-Unis ont effectué une dizaine d'opérations d'évacuation de ressortissants s'appuyant sur une composante maritime. Ces opérations ont montré en particulier l'intérêt d'une structure de commandement embarquée en cas de situation confuse au sol, ce qui a été en particulier le cas en 1990, en Albanie où le commandant de la VIème flotte assura le COMJTF à partir de " l'USS Nassau".

2) Opération "*Bérénice*" :

En décembre 1990, la crise soudaine et violente qui a éclaté en Somalie a requis l'emploi d'une composante navale interalliée (française et américaine) pour réaliser l'évacuation de ressortissants de divers nationalités. L'aéroport de la capitale étant non sécurisé et les ressortissants dispersés sur le territoire, un groupe amphibie aéromobile et un appui feu à caractère dissuasif (comprenant l'artillerie de 100mm de la frégate "*La Motte-Piquet*") ont été mis en place.

La composante maritime a suppléé dans ce cas les moyens aériens (aérodromes non sécurisés), et a apporté un soutien logistique et un appui aux troupes déployées sur le terrain.

I.3 Opérations de maintien de la paix

1) Opérations " *Joint forge*" et " *Joint endeavour*" en ex-Yougoslavie

Elles ont mis en œuvre des moyens maritimes (porte-avions, groupes amphibies,...), appuyant les résolutions de la communauté internationale en ex-Yougoslavie (respect des accords de Dayton), en complément du dispositif aérien.

Le positionnement du groupe aéronaval américain en mer Adriatique offrait des temps de réponse minimaux face à une menace.

2) Opération "Santal" au Timor :

L'opération, qui s'est déroulée en 1999 au Timor oriental, a mis en œuvre un dispositif interarmées. Sous commandement australien, la France a pu rapidement déployer des moyens terre et marine pré-positionnés en Nouvelle-Calédonie, afin de mettre en place un dispositif humanitaire. Seule une opération maritime était réalisable sur une zone non sécurisée, en proie aux exactions de milices incontrôlées.

I.4 Interventions régionales

1) opération " *El Dorado Canyon*"

Cette opération a été menée par les forces américaines sur le territoire libyen en réponse à des actions de terrorisme international (attentat contre des militaires américains en Allemagne).

Les moyens suivants ont été mis en œuvre :

- 20 avions de combat de l'USAF opérant à partir de la Grande-Bretagne,
- 30 avions de combat de l'*US Navy* basés sur des porte-avions situés en Méditerranée,
- un groupe amphibie en alerte au large de la Libye pour assurer la fonction CSAR.

La direction du CJTF était assurée par le CTF-60 à partir du porte-avions "USS Coral Sea". La composante maritime a permis d'assurer le contrôle opérationnel au plus près de la zone d'opération, de participer massivement au raid aérien et d'assurer le soutien de l'opération. Sa contribution était indispensable face à une situation de type CSAR car aucune base à terre n'était activée afin de préserver l'effet de surprise.

2) Opération " *Desert storm*"

La composante maritime a joué un rôle significatif dans la stratégie de la coalition occidentale avant, pendant et après le conflit. Elle a permis de multiplier les axes de pénétration sur le théâtre d'opérations et dans l'espace aérien irakien, de décentraliser les moyens de combat et d'acheminer les importants flux logistiques nécessaires aux forces.

La composante maritime alliées participa ainsi à l'ensemble des missions confiées aux forces armées coalisées, en utilisant toutes ses capacités : projection de forces et de puissance, flux logistique, contrôle d'embargo ainsi qu'une opération amphibie.

Ainsi, les principaux enseignements sur la contribution maritime aux opérations interarmées que l'on a pu en tirer sont les suivants :

- Démonstration de la nécessité de disposer de moyens maritimes adaptés dès lors qu'il faut acheminer des moyens lourds en quantités importantes pour faire face à une situation de crise majeure. C'est ainsi que le porte-avions "Clémenceau" a dû être employé pour déployer dans les délais les plus courts les matériels de la composante terrestre (transport de 80 véhicules et d'un régiment d'hélicoptères de combat en septembre 1990),
- Multiplication des plate-formes pouvant effectuer des frappes en profondeur contre des cibles stratégiques avec les premiers exemples d'emploi des missiles de croisière. Les navires américains (croiseur type Aegis, destroyers type Spruance, SNA) ont tiré 282

missiles "Tomahawk" avec un taux d'efficacité de l'ordre de 80%. Leurs cibles privilégiées furent les centres de commandement et de transmission ainsi que les installations radars,

- Participation active de la composante maritime à la maîtrise de l'espace aérien :
Dès le 8 août, soit 6 jours après l'invasion du Koweït, 2 porte-avions américains étaient déployés sur le théâtre et en mesure de conduire des raids massifs à l'encontre du dispositif irakien. Il convient de remarquer que les efforts diplomatiques n'ont permis d'obtenir l'autorisation de déployer des forces aéroterrestres sur le territoire saoudien qu'à partir du 7 août. La composante aéronavale fut ensuite renforcée pour atteindre jusqu'à 2 groupes de 3 portes avions déployés en mer Rouge et dans le golfe arabo-persique. La flotte aérienne de 400 avions de combat de l'*US Navy* et de 300 avions du *Marine Corps* a réalisé 25% des missions de tous types et 60% de missions de contre-mesure électronique,
- Soutien logistique et santé :
Rien que pour la France, la mise en place et le support du dispositif "Daguet" a impliqué l'acheminement de 10.000 hommes, 4000 véhicules, 125 hélicoptères et 75.000 tonnes de fret en une centaine de rotations par voie maritime.
Le soutien santé a été en partie assuré par le TCD "Foudre" et le BSS "Rance".

II. DEUX SCENARIOS POUR LA FRANCE ET L'EUROPE DE DEFENSE

Les perspectives d'opérations interarmées doivent prendre en compte les deux éléments majeurs que constituent la montée en puissance de l'Europe de défense et les accords que la France a passé avec de nouveaux pays, en particulier dans le golfe Persique.

L'Europe veut se doter de moyens propres de résolution de crises du type de celles définies dans la déclaration de Petersberg. De ce fait, il sera indispensable que les outils militaires de l'Union Européenne lui permettent de mener ces actions en tout point du globe, avec ou sans base de soutien avancé. Les pays de la coalition européenne qui posséderont les meilleures capacités verront de fait leur influence renforcée.

Par ailleurs, les pays étrangers acheteurs de matériels militaires lient de plus en plus l'acquisition de ces matériels avec des accords de défense. La crédibilité de la France sur le marché des armements dépend alors pour une bonne part de sa capacité à mettre en oeuvre ces accords même dans des cas contraignants. La composante maritime peut de révéler être un élément déterminant de cette capacité.

II.1 Opération d'évacuation massive de ressortissants européens .

Ce scénario consiste à intervenir dans un pays abritant de nombreux ressortissants, éloigné de la métropole et pouvant être menacé par de graves troubles intérieurs (à l'exemple du Nigéria ou de la Côte d'Ivoire). Les exigences de cette situation sont le déploiement dans un contexte interarmées et européen, à partir de la mer (zones aéroportuaires non sécurisées), d'une force terrestre importante pour assurer la sécurité de l'évacuation.

Une telle opération exigerait des capacités:

- de transport opérationnel (troupes et matériels associés),
- de commandement de théâtre,
- amphibies (têtes de pont pour préparer le déploiement du dispositif terrestre),
- logistiques (pour l'évacuation des ressortissants et le soutien de l'opération).

On voit dans ce cas l'importance d'une composante maritime permettant de prendre pied dans un pays déstabilisé dont le territoire n'est pas suffisamment sécurisé, puis de pouvoir traiter un flot de ressortissants important. Notons que les interventions au Sierra Leone et en Guinée-Bissau de ces dernières années, bien que de volume réduit, ont menées par les navires en mission de présence dans le golfe de Guinée.

II.2 Préservation de l'intégrité territoriale d'un pays lié par un accord de défense.

Dans ce scénario, la France est liée à un pays par un accord de défense bilatéral (cas des E.A.U. par exemple) qui n'implique donc pas une organisation internationale. Dans une région où le niveau d'armement des différents Etats est important et où la stabilité est fragile, la France doit pouvoir s'engager rapidement et de manière dissuasive en déployant un échelon interarmées lourd face à un pays tiers menaçant.

Dans ce scénario, on ne peut exclure que les forces françaises ne disposent pas de base avancée à terre à proximité du théâtre en raison de la volonté des pays voisins de conserver une certaine neutralité. Une opération devrait alors être envisagée à partir de la mer.

L'intérêt de la composante maritime est multiple :

- pré-positionnement de forces à proximité du théâtre (dissuasion et capacité d'intervention au plus tôt dans la crise) ;
- projection de puissance grâce à un GAN ou à d'autres moyens (tir de missiles de croisière, appui feu à longue distance et de précision) ;
- soutien logistique du dispositif terrestre et aérien (entretien d'un flux logistique important, stockage des armements, soutien santé, ...)
- mise en place d'un PC interarmées de théâtre et relais inter-théâtre de communication.