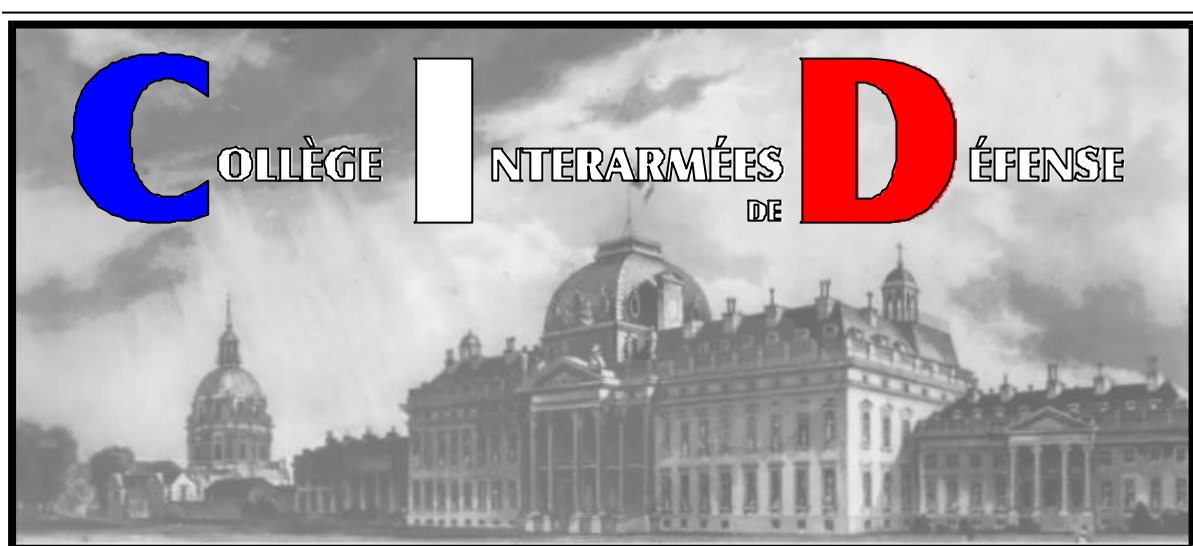




ETUDE PARTICULIERE A OPTION



LA NOTION DE « CORPS EXPEDITIONNAIRE »

*CBA GUYOT (terre)
MAJ JENSEN (Danemark)*

CF JEANTEUR (marine)

*CDT KIRAC (Turquie)
CDT NOEL (air)*

Directeur de recherche : ICA PRATS (D.A.S.)



FICHE DE PRESENTATION

1. Notion de « corps expéditionnaire »
2. Chef de bataillon GUYOT
Capitaine de frégate JEANTEUR
Major JENSEN (Danemark)
Commandant KIRAC (Turquie)
Commandant (A) NOEL
3. 17 avril 2000
4. Division C
5. Mémoire d'étude particulière à option :
La déclaration d'Helsinki (11 décembre 1999) affirme le choix de l'Union de disposer de forces armées projetables pour effectuer les missions dites de Petersberg. Ceci réactive la réflexion sur la notion de corps expéditionnaire, « Task force aéro-terrestre » destinée à intervenir dans des délais très courts, de façon autonome ou en premier échelon d'une force plus conséquente.
6. Mots-clés : corps expéditionnaire, force d'intervention rapide, Helsinki, Petersberg.

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION.....	4
1.- QUE FONT LES AUTRES PAYS ALLIÉS ?.....	6
1.1.- L’AIR EXPEDITIONARY FORCE (AEF).....	6
1.1.1.- Les origines du concept d’AEF	6
1.1.2.- Une structure élaborée lentement.....	6
1.1.3.- Une fonction opérationnelle et ... sociale	8
1.1.4.- Les problèmes structurels	8
1.1.5.- L’expérience acquise et les améliorations en cours	9
1.1.6.- L’importance du prépositionnement	10
1.2.- Les Marines et le concept des MPS.....	11
1.2.1.- Les <i>MARINES EXPEDITIONARY FORCES</i> (MEF).....	11
1.2.2.- Les <i>MARINES EXPEDITIONARY UNITS</i> (MEU)	12
1.2.3.- Les <i>MARITIME PREPOSITIONING SHIPS</i> (MPS).....	13
1.3.- L’exemple UK-NL et celui de la JRRF.....	14
1.3.1.- Les <i>Royal Marines</i> britanniques	14
1.3.2.- La <i>Joint Rapid Reaction Force</i>	14
1.3.3.- <i>United Kingdom / Netherlands Landing Force</i> (UK / NL LF).....	15
2.- INTÉRÊTS ET INCONVÉNIENTS D’UN CORPS EXPÉDITIONNAIRE.....	16
2.1.- Une force cohérente	16
2.2.- Une force réactive.....	16
2.3.- Une force bien entraînée	17
2.4.- L’aspect des problèmes humains.....	17
2.5.- La rigidité du format	18
2.6.- Une solution consommatrice de moyens.....	18
2.7.- Une solution génératrice de dissension	18
3.- QUEL FORMAT POUR UN TEL CORPS EXPÉDITIONNAIRE ?	20
3.1.- Les impératifs	20
3.1.1.- Un choix délibéré de légèreté des matériels	20
3.1.2.- Un choix délibéré de corps expéditionnaire national.....	20
3.2.- Le format.....	21
3.2.1.- Les moyens terrestres	22
3.2.2.- Les moyens maritimes	23
3.2.3.- Les moyens aériens.....	23
3.2.4.- La logistique associée.....	26
4.- COMMENT PROJETER UNE TELLE FORCE ?.....	27
4.1.- Le transport aérien.....	27
4.1.1.- Les leçons des précédentes opérations	27
4.1.2.- Les solutions possibles	28
4.2.- Le transport maritime	28
5.- LES PROPOSITIONS.....	30
5.1.- Le prépositionnement	30
5.1.1.- L’exemple de la guerre des Falkland : le soutien logistique de l’opération « <i>Corporate</i> »	30
5.1.2.- Le prépositionnement : un investissement durable	30
5.1.3.- Des points d’entrée de grande valeur.....	31
5.1.4.- Prépositionnement et vulnérabilité	31
5.1.5.- Des cargos rouliers prépositionnés	31
5.2.- Une solution de structure de corps expéditionnaire	32
CONCLUSION	34

INTRODUCTION

Le sommet d'Helsinki (10-11 décembre 1999) qui a conclu la présidence finlandaise de l'UE, a clairement précisé les objectifs européens des prochaines années en matière de défense : renforcer la politique européenne commune en matière de sécurité et de défense en se dotant d'une capacité autonome de décision au niveau de l'Union, être capable d'assurer les missions dites « de Petersberg » de façon autonome.

Ceci implique de développer la capacité de projection de nos forces, leur viabilité, leur interopérabilité, leur flexibilité, leur mobilité, leur capacité de survie et la capacité de commandements et de contrôle.

Pratiquement, la déclaration d'Helsinki fixe à 2003 l'échéance pour que l'Union soit capable de déployer puis de soutenir des forces pouvant mener à bien l'ensemble des missions de Petersberg définies dans le traité d'Amsterdam, volume de forces pouvant aller jusqu'au corps d'armées – 15 brigades soit 50 à 60000 hommes. Ces forces doivent être autonomes, dotées de capacités de commandement, de contrôle et de renseignement, de la logistique, elles doivent être déployées dans un délai de 60 jours, avec au préalable, des éléments plus réduits de réaction rapide disposant d'un haut degré de disponibilité. Le déploiement doit pouvoir durer au moins une année, ce qui implique de disposer d'unités supplémentaires projetables sous un régime de disponibilité différée.

Ces perspectives ou réflexions réactivent de fait la notion de corps expéditionnaire (CE), définie ainsi :

Force militaire interarmées, adaptée capable d'obtenir rapidement un effet décisif ou retardateur contre une menace définie hors territoire national.

La différence fondamentale qui existe entre une force de réaction rapide (FRR) et un corps expéditionnaire, réside dans la capacité de durer de ce dernier. En terme de possibilité d'action sur le théâtre, un corps expéditionnaire est une FRR autonome, qui ne dépend pas de façon vitale de l'arrivée de renforts capacitaires.

Un corps expéditionnaire français ou européen pourrait satisfaire aux exigences des scénarios 4, 5 du Livre Blanc, aux missions de Petersberg, aux missions hors article 5 – missions humanitaires et d'accompagnement de la paix – et évidemment aux décisions d'Helsinki.

Dans ce cas, quelle pourrait être la viabilité de la mise sur pied d'un tel concept ? Possède-t-on dans notre panoplie de forces – au niveau national et au niveau européen – des ensembles cohérents approchant les spécificités d'un corps expéditionnaire ? Serait-il possible, à peu de frais, de constituer ce genre de module en s'appuyant sur les structures issues de la réorganisation des armées ?

Ce débat est très ouvert. Dans le but de parvenir à des propositions ciblées prenant en compte nos capacités actuelles et les perspectives d'évolution envisageables, il est raisonnable de s'appuyer sur les résultats du récent audit de l'UEO. Ses enseignements peuvent être résumés de la manière suivante :

- Le déploiement des forces est généralement une responsabilité nationale ;
- Certains pays ne sont pas en mesure d'assurer le déploiement de leurs forces ;
- Le manque de moyens aériens de transport stratégique est flagrant et obère grandement nos capacités d'intervention rapide.

Ainsi, il nous a semblé nécessaire de restreindre le sujet à la proposition suivante : Quel est l'intérêt de la constitution d'un corps expéditionnaire dans le cadre des missions « bas Petersberg » correspondant à des opérations de maintien de la paix, incluant les opérations d'évacuation de ressortissants (RESEVAC) et des actions restreintes d'imposition de la paix ?

De même, il nous a fallu fixer d'emblée quelques éléments quantitatifs concernant ce corps et nous avons retenu l'hypothèse suivante : l'action autonome d'une force d'environ 1500 hommes, dans un délai reconnu incompressible de 72 heures, dans une zone d'intérêt correspondant à nos DOM-TOM, aux marches de l'Europe et à l'Afrique francophone.

* *

*

1.- QUE FONT LES AUTRES PAYS ALLIES ?

1.1.- L'AIR EXPEDITIONARY FORCE (AEF)

1.1.1.- Les origines du concept d'AEF

L'US Air Force a une longue tradition de détachements à l'extérieur des États-Unis. Pendant la deuxième guerre mondiale, elle entretenait des forces sur tous les fronts. Durant la guerre froide, des grands commandements opérationnels regroupaient les forces stationnées en Europe - *United States Air Force in Europe* (USAFE), dans le Pacifique - *Pacific Air Forces* (PACAF), et en Alaska - *Alaskan Air Command* (AAC). Ces forces étaient déjà en place sur le théâtre des futurs affrontements. Leur vocation n'était pas d'être déployables rapidement, mais de contenir une menace parfaitement identifiée.

Cependant, l'Air Force était consciente qu'elle ne disposait pas d'unités capables de se projeter et de se battre loin de leurs bases de stationnement très rapidement. Pour répondre à ce défi, l'USAF met en place dès la fin de la guerre de Corée une *Composite Strike Force* (CASF). C'est une petite force tactique composée de chasseurs, d'avions de reconnaissance, d'avions de transport de troupe, de ravitailleurs ainsi que d'unités de commandement et de soutien. Elle est prête à combattre 48 heures après le déclenchement d'une opération.

Le premier test a lieu en 1958 lors de la crise du Liban. Afin d'appuyer le déploiement de *Marines* à Beyrouth, une CASF comprenant des RF-101, F-100, KB-50J, RB-166 et 60C-130 avec équipements et personnels est projetée à Adana en Turquie. Treize heures après le déclenchement de l'alerte, des F-100 sont prêts à décoller de Turquie pour rejoindre la capitale libanaise, à seulement 15 minutes de vol. En moins de deux jours, un centre opérationnel est actif sur la base. Au même moment, la tension monte en Asie. La République de Chine Populaire menace Taiwan. Sept jours après le déclenchement de l'opération, une CASF est opérationnelle sur une base aérienne taiwanaise. La guerre du Vietnam et l'alerte nucléaire, très exigeantes en moyens et en énergie, auront cependant raison de la CASF, dont le principe est aboli en juillet 1973.

1.1.2.- Une structure élaborée lentement

La fin de la guerre froide redonne une nouvelle vigueur à ce concept. De fait, un document intitulé *Global Reach, Global Power* est publié en 1990. Ce Livre Blanc, qui insiste sur les qualités générales de la puissance aérienne, prépare l'USAF aux défis du monde post-bipolaire, en tentant de dépasser les contraintes géographiques. L'Air Force est appelée à mettre en œuvre des unités basées aux États-Unis, prêtes à réagir à la moindre alerte dans le monde. Les responsables de l'Air Force se plaisent d'ailleurs à souligner le formidable avantage comparatif que l'armée de l'air possède par rapport aux autres armées : c'est la maîtrise du temps. Elle l'a prouvé en 1990 lorsque les options de réaction rapide à l'invasion du Koweït furent examinées par le *National Security Council*. Alors que 12 escadrons de

chasseurs, 1 de bombardier et 2 groupes aéronavales pouvaient se déployer en Arabie Saoudite, dans les mêmes délais, seules une division parachutiste et une brigade de *Marines* étaient opérationnelles. L'arme aérienne semble être l'arme parfaite pour répondre à une crise se déclenchant inopinément.

Si la maîtrise du temps et la capacité de pouvoir agir rapidement dans le monde prend tant d'importance, c'est bien sûr parce que le monde de l'après guerre froide paraît plus instable que le précédent, mais c'est aussi parce qu'il faut prendre en compte la fermeture de nombreuses bases à l'étranger et le retrait inévitable des forces américaines de certaines régions. Des pays comme l'Espagne ou les Philippines demandent aux États-Unis de quitter des installations pourtant occupées par des soldats américains pendant la guerre froide. Les moyens de l'*Air Force* tendent à diminuer. Un nouveau module d'intervention est alors formé. C'est le *Composite Wing*. Cette unité organique incorpore la majorité des types d'avion de l'USAF sur une même base. Elle est théoriquement capable de remplir avec succès de nombreux types de mission. Elle constitue une sorte d'armée de l'air miniature prête à l'emploi. L'effet synergique est appréciable. Mais de lourds problèmes logistiques se posent bientôt. Maintenir des infrastructures différentes pour soutenir chaque type d'avions coûte cher. Le concept initial évolue. On préfère constituer des *Composite Wings* une fois les unités déployées sur leurs terrains d'opération. Un seul *Composite Wing* est finalement constitué, le *366th Wing* sur la base de *Mountain Home* dans l'Idaho. L'expérience reste isolée.

L'idée reprend cependant de la vigueur en 1994 alors qu'un déploiement rapide d'aéronefs américains en Arabie Saoudite, provoqué par des manœuvres irakiennes le long de la frontière du Koweït, soulève de graves problèmes. Un nouveau concept émerge, celui d'*Air Expeditionary Force* (AEF), qui reprend de manière plus modeste et réaliste celui de *Composite Wing*. Il tient d'un compromis entre la rapidité du déploiement et l'efficacité totale de l'ensemble des aéronefs déployé. Le format d'un AEF est de trente avions capables d'effectuer, comme dans le *Composite Wing*, les principales missions. Le *366th Wing* est de nouveau mis à contribution. Il a désormais pour but de tester la formule et de bâtir une expérience transmissible. L'USAF retrouve un outil capable de lui assurer une présence virtuelle dans n'importe quel pays du monde. La *Navy* s'en inquiète, se méfiant d'un projet qui ressemble étrangement à celui d'un porte-avions terrestre.

Le concept est progressivement affiné pour devenir aujourd'hui une *Aerospace Expeditionary Force*. Le contrat pour une AEF est de pouvoir préparer, déployer et exécuter des missions de combat 72 heures après que l'ordre d'exécution ait été lancé. Par ailleurs, grâce à un soutien approprié, une AEF doit pouvoir mener le combat pendant la durée de la crise ou des opérations.

Il est prévu de constituer 10 AEF. Pour ce faire, tous les avions seront répartis au sein de ces 10 unités, les moyens de l'*Air National Guard* étant inclus dedans. Chaque AEF dispose ainsi d'environ 175 avions de tout type, capable d'assurer des missions aussi diverses que la suppression des défenses aériennes ennemies (SEAD), le bombardement, la veille électronique ou la surveillance du ciel. Deux de ces unités sont placées en état d'alerte pour une période de trois mois. En cas de besoin, ces deux unités sont les premières à se déployer. Le tour d'alerte revient donc tous les quinze mois.

Chaque AEF est bâtie autour d'une unité principale. Elle est l'élément central de l'AEF, qui organise les activités communes. L'idée est de permettre aux unités de

l'AEF de s'entraîner et de planifier ensemble. Des exercices comme *Red Flag* offrent des opportunités particulièrement intéressantes pour agréger des unités différentes en vue d'une meilleure efficacité opérationnelle.

1.1.3.- Une fonction opérationnelle et ... sociale

L'avantage d'une unité comme l'AEF est bien entendu sa modularité. En mettant à la disposition d'un commandement régional un vaste choix de moyens, celui-ci peut mettre en œuvre un outil aérien particulièrement adapté à la tâche qu'il doit remplir. Une AEF dont la mission est de mettre un premier coup d'arrêt à une invasion blindée sera différente d'une autre destinée à soutenir une opération humanitaire. On peut aussi souligner le caractère dissuasif de cet outil. Une puissance étrangère animée d'un dessein hostile envers les USA devra nécessairement prendre en compte la menace de l'AEF. Elle sera pratiquement obligée de mettre ses adversaires devant le fait accompli si elle ne veut pas s'exposer à une riposte aérienne très rapide.

Un des aspects très important de la mise en place des AEF n'est cependant pas d'ordre opérationnel ou réactif, il est plutôt social. L'*Air Force* connaît d'importants problèmes d'effectifs. De nombreux aviateurs ont quitté l'armée pour rejoindre le civil. Outre les problèmes de salaire, les militaires de l'armée de l'air reprochent la gestion à courte vue du service des détachements extérieurs. Certains ont passé deux fêtes de Noël de suite à l'extérieur, tandis que d'autres retournaient au même endroit deux fois dans l'année. Ces contraintes furent difficilement supportées par les familles qui regrettaient souvent le manque de préavis, de lisibilité dans le temps. Les responsables de l'USAF admettent volontiers que ce qu'il pensait être de simples détachements temporaires se sont transformés en des opérations sans fin prévisible. Pour rompre avec cette gestion à court terme, l'AEF leur paraît être une bonne solution puisque les aviateurs connaîtront avec une grande précision leurs périodes d'alerte ou de détachement suivant l'AEF à laquelle ils appartiennent.

1.1.4.- Les problèmes structurels

Tous les problèmes ne sont évidemment pas résolus. Certains personnels risquent de ne pas profiter du nouveau rythme instauré. Ce sont ceux qui mettent en œuvre les *High-Value Assets*, c'est à dire tous ces matériels soutenant les raids aériens, dont le rôle est d'autant plus important qu'ils sont rares. Chaque AEF nécessite la présence d'AWACS, de ravitailleurs en vol, d'avion de veille électronique par exemple. Or ces moyens sont comptés, car ils sont très chers et spécialisés. Pourtant, il est impossible d'envisager une opération « d'occupation aérienne » comme elle est menée au-dessus de l'Irak sans la présence en nombre de ces moyens.

Par ailleurs, l'accès des bases dans les pays d'accueil n'est jamais pleinement assuré. Suivant les objectifs de l'intervention, un pays souverain peut au dernier moment refuser le bénéfice de ses installations pour profiter de la situation, parce qu'il est soumis à de fortes pressions ou pour souligner sa souveraineté. Le problème est le même pour le survol de territoire lors de la phase de mise en place. Un pays peut refuser que des avions utilisent son espace aérien, surtout si ceux ci sont armés

de munitions « bonnes de guerre ». Les problèmes deviendraient d'autant plus aigus, les tergiversations diplomatiques d'autant plus inacceptables que le temps presserait.

Les infrastructures d'accueil doivent être également de qualité. On pense bien sûr aux dimensions de la piste, aux tailles des parkings de déchargement des gros porteurs, mais aussi à l'accès direct à des conduites d'eau, à des réserves de pétrole. Un espace isolé doit être présent pour emmagasiner les munitions et autres équipements sensibles. Un radar de surveillance ou d'approche est appréciable selon la topographie ou le climat des lieux. Il n'est pas évident de trouver tout cela sur tous les aérodromes des pays peu développés. Des équipements doivent être présents dès l'arrivée des premiers avions si l'on ne veut pas risquer des accidents dont les conséquences pourraient nuire à l'image de l'opération. Ce sont les chariots transportant les munitions, les groupes de parc, les camions d'essence, de pompier, des installations pour stocker l'oxygène. Le terrain ne doit pas être vulnérable aux attaques terroristes ou ...aux missiles de théâtre.

Gérer la fatigue des pilotes réclame certains aménagements. Le ratio pilote/avion dans l'USAF est actuellement de 1,3. Chaque pilote effectue donc 3 missions en moyenne tous les 4 jours. Pour peu que celles-ci impliquent un fort niveau de stress, qu'elles soient longues, nécessitant une importante préparation, les équipages risquent de s'épuiser rapidement.

Enfin, il faut posséder les moyens logistiques pour alimenter en armement et en équipement une AEF. Certains aviateurs américains s'inquiètent de la lente disparition des C-141. Un exemple simple permet de comprendre la fragilité d'un AEF et sa dépendance d'un flux logistique important. Selon l'*Air Force Scientific Advisory Board*, 80% des capacités de transport américaines seraient utilisées en cas d'opérations aériennes soutenues. Par exemple, 12 chasseurs larguant 4 tonnes de bombes de précision par jour (soit 2 sorties/jour pour des F-16 CJ) emploient 96 tonnes d'armement par jour. Cela nécessite 10 sorties de C-130, 5 de C-141 ou 2 de C-17 par jour. Une sortie d'un B-1 ou d'un B-52 réquisitionne 1 C-5 ou 2 C-17. On le voit, les problèmes sont nombreux. Il ne suffit pas de posséder des moyens à projeter. Il faut également être capable de gérer l'environnement.

1.1.5.- L'expérience acquise et les améliorations en cours

Les principaux déploiements des AEF ont eu lieu à partir de 1995 au Moyen-Orient. Bahrein, la Jordanie puis le Qatar furent la destination d'unités américaines qui cherchaient à capitaliser de l'expérience. La proximité de Saddam Hussein a également dû influencer le choix des premiers pays hôtes. C'est maintenant l'exécution d'exercices annuels appelés *Expeditionary Force Experiment* (EFX) et la mise en place d'un *Battlelab* qui doivent fournir la matière pour les améliorations du concept d'AEF. On peut déjà distinguer plusieurs directions de recherche.

D'abord, les responsables américains admettent qu'une AEF puisse ne pas être entièrement basée au même endroit. Les contraintes accompagnant la projection de bombardiers stratégiques peuvent rendre impossible leurs présences au milieu de chasseurs, ou d'autres avions de grande envergure. La place serait par exemple trop comptée. Il peut donc être envisagé de disposer d'une AEF éparpillée sur un théâtre d'opérations. Ceci impliquerait d'importants moyens de communication.

La question du commandement de ce corps expéditionnaire aérien est d'ailleurs étudiée en détail. Il ne saurait être question de déployer un *Joint Air Operations Center* comme lors de la guerre du Golfe. 1500 hommes y travaillaient. Cela coûta 4 millions de dollars, prit deux semaines et nécessita l'équivalent de 25 C-17 pour le mettre en place. L'idée est de réduire le plus possible l'échelon de commandement projeté. Et même si le *Joint Force Air Component Commander* doit être sur place, certains responsables estiment qu'ils devraient pouvoir se contenter d'une antenne satellite, d'un ordinateur portable et ... d'une imprimante. Le responsable de l'opération serait soutenu par un état-major - *Air Operation Center* - resté aux États-Unis, qui disposerait de tous les moyens pour planifier et gérer l'opération sans qu'il soit nécessaire de le déménager. Tous les spécialistes seraient sur place. Des équipes plus importantes pourraient être montées, la fatigue et le stress mieux gérés. Il n'y aurait pas de risque d'attaque contre tous ces personnels, pas de crainte de subir un attentat aussi meurtrier que celui sur la base de Dhara en 1997. Ce serait autant de soldats affectés à la protection de la base à déplacer en moins.

Ce modèle n'est viable que si d'importants moyens informatiques et de communication sont mis en œuvre. Il implique que la révolution dans les affaires militaires (RMA) se traduise concrètement sur le terrain. Les États-Unis ont, il est vrai, une avance considérable sur les Européens, notamment dans le domaine de l'espace militaire. Tout n'est cependant pas encore au point et certains généraux souhaiteraient que la culture de la guerre de l'information se diffuse plus vite au sein de l'armée de l'air.

La RMA, enfin, pourrait avoir des effets appréciables en ce qui concerne les gains de temps et la réactivité de l'AEF. L'idée est de préparer le plus possible les missions du détachement, leurs premières frappes pendant que les avions constituant l'AEF sont en vol. Les B-2 peuvent avoir sans problème leurs objectifs désignés en vol, recevoir la dernière situation tactique et choisir pendant le transit la meilleure méthode d'attaque. Le *Joint Force Air Commander* embarquera dans un avion le conduisant sur la zone équipé de moyens de communication très performants. Cela lui permettra de se tenir au courant des évolutions de la situation, d'y réagir et d'esquisser son plan d'opération, sans que des réunions préliminaires lui fassent perdre des heures critiques. Une équipe envoyée en précurseur devrait être capable de lui envoyer des photos digitalisées de l'aéroport d'accueil, afin que le plan de parking des avions soit élaboré en route.

1.1.6.- L'importance du prépositionnement

Quelles leçons tirer de ce qui n'est encore qu'une expérience ? Cette structure sera-t-elle adaptée en cas de conflit ? On ne peut encore le dire avec certitude puisque aucune AEF n'a encore été engagée lors d'une crise grave. L'importance du transport et de la logistique est en tout cas évidente. Il faut limiter le plus possible le nombre de matériels projetés, dans tous les domaines, pour avoir un instrument cohérent, rapidement prêt à se battre et capable d'être soutenu par un pont aérien de dimension raisonnable. Cela passe par une diminution du nombre de personnels, de leurs équipements de travail et surtout, par le fait de pouvoir réduire le plus possible le transport de ce qui n'est pas absolument nécessaire d'un point de vue opérationnel. Le risque de travailler un certain temps en conditions dégradées est réel.

Une solution pour diminuer ce risque est le prépositionnement d'une part importante du matériel nécessaire. On pense notamment aux armements ou aux équipements, aux pièces détachées indispensables au fonctionnement des avions sophistiqués. Le prépositionnement comporte néanmoins des contraintes lui aussi. Cela suppose de disposer d'alliés sûrs, ne refusant pas l'installation d'une infrastructure étrangère parfois lourde sur leur territoire. Autrement dit, l'AEF a plus de chance d'être opérationnelle dans les délais prévus si les États-Unis possèdent des accords de défense avec les pays de déploiement. Cette évidence est lourde de conséquence pour la logistique et les dimensions du pont aérien.

Par ailleurs, d'un point de vue opérationnel, il nous semble que les moyens mis en œuvre par une AEF sont incapables de mener une campagne aérienne importante et surtout décisive contre les fameux *rogue states* que les USA condamnaient au milieu des années 1990. Il suffit de recenser les énormes moyens mis en œuvre pour faire plier Saddam Hussein ou Milosevic pour réaliser que ceux d'une AEF sont bien trop limités pour effectuer une tâche similaire. L'intérêt de l'AEF se situe à notre sens plutôt dans ses capacités dissuasives, permettant de prolonger un statu quo. Elle permet aussi d'entretenir l'influence des États-Unis dans certaines zones grâce à des exercices de déploiement, grâce à l'assurance qu'elle fournit à certains états en proie à des différends avec leurs voisins. Mais si l'AEF a des vertus opératives, si elle peut frapper un coup important au début d'un conflit, elle n'a selon nous en aucun cas de vertu stratégique. Elle ne peut remporter la décision seule.

1.2.- Les Marines et le concept des MPS

Le corps des *Marines* américains a pour principale vocation la projection et l'intervention, dans des délais très courts, sur n'importe quel théâtre d'opérations.

A partir des 3 divisions de *Marines* qui sont des structures organiques, on trouve 3 types de corps expéditionnaires :

- La MEU (*Marine expeditionary unit*) dont les forces de combat terrestre correspondent à un bataillon ;
- La MEB (*Marine expeditionary brigade*) dont les forces de combat terrestre correspondent à une brigade ;
- La MEF (*Marine expeditionary force*) dont les forces de combat terrestre correspondent à une division.

Ces trois types de corps expéditionnaires prennent le nom de MAGTF (*MARINE AIR-GROUND TASK FORCES*) lorsqu'ils sont déployés sur un théâtre d'opérations.

1.2.1.- Les MARINES EXPEDITIONARY FORCES (MEF)

Elles sont au nombre de trois, sont stationnées près des aéroports, des axes ferroviaires et des ports pour être rapidement déployées. Une MEF comprend un état-major permanent, une division de *Marines*, une escadre aérienne et une force de soutien. Chacune d'elle déploie de façon continue une MEU sur un théâtre

d'opérations permanent (Méditerranée, océan Indien et golfe Persique, Pacifique ouest).

La force est autonome, elle est capable de remplir tous les types de missions : l'assistance humanitaire, opération de maintien de la paix, conflit ouvert. Elle peut intervenir par voie de mer ou être mise en place sur des bases terrestres avancées et peut être projetée dans sa totalité, avec 60 jours d'autonomie initiale sur un théâtre d'opérations occasionnel. Par exemple, la 1st MEF a été engagée dans sa totalité pendant la guerre du Golfe, renforcée par des divisions appartenant aux deux autres forces.

Les MEF sont organisées, entraînées et équipées pour être déployées loin du territoire américain en réponse à une situation de crise aiguë, voire de guerre et offrent au pouvoir politique un vaste éventail de capacités militaires.

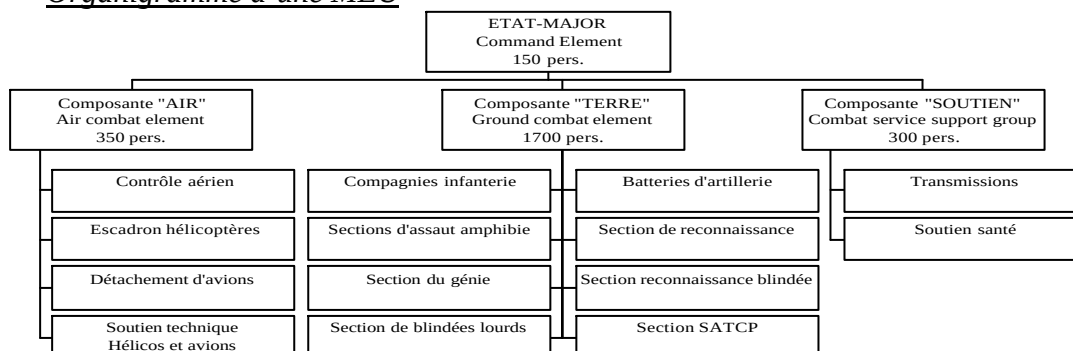
1.2.2.- Les MARINES EXPEDITIONARY UNITS (MEU)

Le Corps des *Marines* possède sept MEU qui appartiennent aux trois MEF et correspondent à l'échelon de base déployé en permanence ou à l'échelon d'avant-garde dans le cas de l'engagement de la totalité de la MEF. Elles sont toujours articulées suivant le même principe :

- Un élément de commandement (CE) ;
- Un élément d'action terrestre (GCE) : un bataillon d'infanterie renforcé par des éléments de reconnaissance, d'artillerie, du génie, des moyens amphibies et des blindés ;
- Un élément d'action aérien (ACE) : une escadrille d'hélicoptère comprenant des appareils de transport, de soutien et d'attaque : CH-53E, CH-46E, UH-1N, AH-1W, un détachement de HARRIER AV-8B, éventuellement un détachement d'avions de chasse F-18 ;
- Un élément de soutien (CSSE) ;
- 15 jours d'autonomie initiale.

Cette organisation type (CE, GCE, ACE, CSSE) est la même pour une MEU, une MEB ou une MEF, à la taille près de chaque élément. C'est une organisation modulaire qui est adaptée à chaque type de mission. C'est une force constituée et cohérente, prête à combattre qui est fournie au commandant en chef.

Organigramme d'une MEU



La MEU compte au total 2 500 personnes. Elle est capable de tous les types de missions dévolues à une MEF, à la différence de taille près. Lorsqu'elle est embarquée pour 6 mois sur les bâtiments d'un groupe amphibie déployé sur les théâtres d'opérations permanents (Méditerranée, océan Indien et golfe Persique, Pacifique ouest), son délai d'intervention est de l'ordre de 72 heures, voire moins si les signaux d'alerte ont permis de positionner le groupe amphibie au plus près du théâtre d'opérations.

L'entraînement préalable des MEU (MC ORDER 3502.3)

Avant tout déploiement opérationnel, la MEU suit une période de mise en condition opérationnelle de 6 mois, composée dans un premier temps d'un entraînement autonome, puis à la fin du cycle, d'un « *predeployment training program* (PTP) », entraînement conjoint et extrêmement formalisé qui permet de créer l'osmose entre la Task force amphibie et la MEU. Cet entraînement a pour finalité de développer l'interopérabilité entre les acteurs, l'état-major du groupe amphibie, celui du groupe aéronaval, de la MEU et des commandants de zone et de théâtre.

Le PTP reprend point par point les capacités opérationnelles très diverses de la MEU – raid amphibie (avec batellerie et/ou hélicoptères), RESEVAC, opérations de sécurisation (ambassades par exemple), *TRAP* (*tactical recovery aircraft and personnel*), actions d'assaut direct, assistance humanitaire – et prévoit pour chaque capacité des entraînements de base, intermédiaires et avancés.

1.2.3.- Les MARITIME PREPOSITIONING SHIPS (MPS)

Ils sont la clé de la capacité de projection des MEF. Créés en 1983, il existe 3 groupes de MPS prépositionnés dans des ports d'importance stratégique afin de pouvoir rallier n'importe quel endroit du globe sous un délai très faible. Actuellement, ils sont positionnés en Méditerranée, à Guam et Saï pan dans le Pacifique et à Diego Garcia en océan Indien. Chaque groupe comprend 4 à 5 cargos rouliers (RORO) de 46 000 tonnes¹, et possède en permanence les équipements pour assurer 30 jours d'autonomie initiale aux 17 000 hommes d'une MEF. Ce prépositionnement permet d'économiser 3 000 liaisons d'avions tactiques, et limite à 250 vols d'aéronefs de transport stratégique les besoins logistiques pour permettre aux *Marines* de rejoindre leurs bâtiments ou directement le théâtre d'opérations.

¹ A titre d'exemple, un roulier porte-conteneurs type C8-M-MA 134 J fait 40850 tpc avec un port en lourd de 27700 t. Sa rampe semi-pivotante à l'arrière peut recevoir un char de 60 t et permet le déchargement sur un quai en mode RORO ou directement à l'eau en mode amphibie. Sa capacité est de 14000 m² de ponts pour le matériel roulant, 6408 m³ de soutes pour le transport de munitions, 6000 m³ de produits pétroliers, 522 conteneurs dont 33 réfrigérés pour les vivres. Il possède 5 grues de 40 t, 2 LCM et une plate-forme hélicoptère à l'arrière. Ce type de bâtiment est affrété pour une durée de 25 ans.

Alors que 3 MEU sont prépositionnées sur les bâtiments amphibies (ARG : *amphibious ready group*²) et peuvent être engagées en quelques heures, la projection d'une MEF s'appuie sur les MPS.

Ce concept a été utilisé pendant la guerre du Golfe où en 23 jours, la 7th et la 1st MEB ont été déployées sur le théâtre d'opérations à partir de Diego Garcia avec 123 chars M60. Il est repris par l'*US Army* qui développe depuis 1993 un système analogue (*Army Prepositioned Afloat* : APA), et possède également à Diego Garcia un groupe de 7 RORO et 3 transporteurs de munition possédant à bord l'équipement d'une brigade blindée (123 M1A1, 126 Bradley, ...) et 15 jours d'autonomie initiale.

Les avantages de ce concept sont simples : gain de réactivité dans la projection d'une brigade lourde de 5 000 combattants, importante économie du coût du transport.

Les inconvénients ne sont pas nuls : le lieu de prépositionnement des bâtiments doit être judicieusement choisi, il rend difficile la gestion de deux conflits simultanés, enfin, les bâtiments prépositionnés sont une cible tentante pour un éventuel ennemi.

1.3.- L'exemple UK-NL et celui de la JRRE

1.3.1.- Les Royal Marines britanniques

La marine britannique comporte une unité de commando – le *3 Commando Brigade* - spécialisée dans les opérations amphibies et forte d'environ 7000 hommes. Cette brigade est composée de 3 unités commando comparables à un bataillon d'infanterie d'environ 700 hommes. Chaque commando est capable d'être déployé indépendamment ou avec l'ensemble de la brigade, renforcée par des unités d'artillerie, du génie et de la logistique associée. La brigade possède son propre soutien logistique et possède une autonomie initiale de 60 jours.

Pour garder sa spécificité «commando » qui lui confère ce haut degré de professionnalisme, la brigade est liée avec la *29 commando brigade royal artillerie* et le 131 escadron indépendant du génie dont le personnel est également breveté commando. De même, et pour obtenir la complémentarité indispensable à une telle force, le *847 naval air squadron* a pour mission spécifique de soutenir le *3 commando Brigade* avec ses hélicoptères d'attaque et de soutien.

1.3.2.- La Joint Rapid Reaction Force

La capacité d'intervention du Royaume-Uni a pris une nouvelle dimension avec la création en août 1996 de la force interarmées de projection rapide (JRDF : *Joint Rapid Deployment Force*), construite autour de la brigade des *Royal Marines* et

² Un groupe amphibie comprend en général 3 bâtiments : 1 porte-hélicoptères d'assaut (type WASP ou TARAWA) et 2 transports de chalands de débarquement (un LSD plus adapté au transport de matériel et un LPD plus adapté au transport du personnel).

de la brigade aéroportée de l'armée de terre (5 *Airborne Brigade*). La JRDF est aujourd'hui rebaptisée *Joint Rapid Reaction Force* (JRRF) et constitue le réservoir des forces projetables britanniques. Le premier échelon projetable (*spearhead forces*) comprend moins de 1000 hommes. Il est constitué principalement d'un des 3 commandos et peut intervenir en quelques heures (48 à 72 heures).

1.3.3.- United Kingdom / Netherlands Landing Force (UK / NL LF)

Depuis le début les années soixante-dix, les Britanniques et les Néerlandais ont formé en commun le UK/NL LF qui est une force amphibie. Cette force comprend environ 5000 hommes, dont 900 néerlandais et c'est le seul exemple d'une force amphibie multinationale basée sur une coopération permanente. Cette force est en permanence prête pour un déploiement rapide sur tous les théâtres d'opérations (y compris dans le cas du combat en conditions polaires pour lequel ces troupes s'entraînent en commun chaque année).

Cette force interarmées et interalliée est capable d'être projetée par voie de mer grâce au *UK / NL amphibious group*, de mener tout type d'opérations avec une bonne capacité d'autonomie (28 jours). Son caractère interallié est unique, il permet de nombreuses occasions d'entraînement en commun. Par contre, ce corps expéditionnaire n'est pas relevable en tant que tel, et ne peut être engagé que pour une durée limitée. Deux éléments limitent, à notre sens son niveau de réactivité : la double appartenance des forces qui la constituent – JRRF et UK/NL LF – et son caractère binational qui ralentit la prise de décision de son engagement..

* *

*

2.- INTERETS ET INCONVENIENTS D'UN CORPS EXPEDITIONNAIRE

C'est dans l'étude des exemples que constituent les *Marines* et l'*AEF* que l'on trouve les principaux arguments qui plaident pour la création d'un corps expéditionnaire.

2.1.- Une force cohérente

Conformément à notre hypothèse de travail, la force interarmées projetée doit pouvoir intervenir dans un délai de 72 heures et être prête à combattre dès son arrivée sur le théâtre. Face à quelle menace ? Dans quel cadre géographique ? Pour quelle mission ? Ces nombreuses inconnues plaident pour la constitution « à froid » d'un corps expéditionnaire qui tire de sa cohérence opérationnelle un de ses atouts majeurs.

On constate que les corps expéditionnaires étrangers sont constitués de façon très équilibrée. Les forces combattantes sont articulées autour du noyau dur que constituent les compagnies d'infanterie, renforcées par des éléments du génie, d'artillerie, de reconnaissance, de défense sol-air, voire des moyens blindés. Ces CE possèdent en leur sein une capacité d'assaut aéromobile avec des moyens d'escorte et d'appui (HAP et éventuellement avions). Forces d'intervention cohérentes, ces corps expéditionnaires possèdent également leurs moyens de transmissions, leur soutien logistique et santé.

Dans le cas d'un CE français, l'organisation terrestre interarmes de quatre « task forces aéro-terrestres » à partir des actuelles brigades permet d'en assurer la cohérence d'ensemble car le choix des éléments constitutifs de cette force ne reposera que sur des éléments objectifs. Il ne laissera pas la place à la pression des événements ni aux aléas du moment (disponibilité,...). En revanche, il permettra de choisir des unités élémentaires possédant la meilleure complémentarité en terme de spécialité, de matériel, de savoir-faire. Le CE, tel que nous le définirons au chapitre suivant possède cet éventail de compétence et de moyens qui lui permet de faire face à toutes les missions qui pourraient lui être confiées sans qu'il soit nécessaire de le modifier avant son déploiement.

2.2.- Une force réactive

La réactivité est l'aspect le plus dimensionnant. En l'absence de CE, pendant le délai des 72 heures, il faut constituer la force, prévoir sa logistique associée, obtenir les moyens de projection – principalement aériens compte tenu de la rapidité de l'intervention – rassembler la force et la déployer sur le théâtre. Dans le cas du corps expéditionnaire, le délai de constitution est réduit à néant, et la logistique associée a fait l'objet d'une planification amont.

Compte tenu des faiblesses de notre dispositif de transport, il est impératif de simplifier le plus possible la projection des différents éléments du CE. Le travail d'organisation « à froid » du CE doit intégrer également la planification de la

projection en termes de moyens, et pousser utilement le travail exploratoire par des plans de chargement préétablis. De même, la désignation des éléments constitutifs de ce corps – les compagnies, les sections voire les détachements – doit permettre d’optimiser la fonction transport si on prend en compte leur lieux de stationnement.

Toujours pour améliorer la fonction transport, dans le domaine de la logistique, des gains non négligeables peuvent être réalisés grâce au choix judicieux d’unités utilisant le même type de matériel afin d’optimiser la logistique de soutien.

Le respect d’un délai d’intervention aussi court impose que les différents éléments constitutifs de la force soient placés à un stade d’alerte compatible. La constitution d’un corps expéditionnaire permet de simplifier la gestion globale de ces délais de réaction, le corps étant placé dans son intégralité en alerte pendant son activation opérationnelle. Ceci est bien sûr rendu possible par la création de quatre CE qui peuvent assurer l’alerte de façon alternative.

Ainsi, parce qu’il permet d’anticiper, de prévoir, de planifier un grand nombre de données préalablement à sa mise en alerte et à sa projection, le corps expéditionnaire possède une réactivité que l’organisation actuelle ne peut égaler. Actuellement, nous sommes capables de projeter en quelques heures une compagnie guépard voire l’équivalent d’un régiment et quelques avions de combat. En cela, nos forces prépositionnées améliorent grandement notre réactivité. Mais, ces unités rapidement projetées ne possèdent pas un soutien logistique adéquat et correspondant à leur réactivité. Ainsi, si on est capable de déployer en quelques heures sur n’importe quel théâtre d’opérations des avions de combat, il n’en est pas de même pour le soutien logistique technique et la gestion des flux de munitions. Ces unités d’intervention immédiate ne correspondent pas à une force cohérente et autonome de 1500 hommes avec son commandement, ses moyens de soutien et sa logistique déployée et prête à combattre sur le terrain en 72 heures.

2.3.- Une force bien entraînée

Parce que sa constitution est indépendante de sa projection, le corps expéditionnaire est en mesure de suivre un cycle d’entraînement et de mise en condition opérationnelle préalable à tout déploiement, à l’instar de ce qui se pratique chez les *Marines*. Ce cycle doit se terminer par une manœuvre de synthèse mettant en jeu l’ensemble du corps sous les ordres de son EM. Il semble évident qu’un tel entraînement qui permet aux différents interlocuteurs de se connaître avant toute action ordonnée est le gage d’efficacité immédiate dès le déploiement en zone d’opérations.

2.4.- L’aspect des problèmes humains

La constitution des trois modules proposés au chapitre 3, permet globalement la préservation de la structure du régiment, noyau dur du groupement tactique, structure humaine favorisant la cohésion. Certes le CE est une nouvelle structure intégrant des éléments inhabituels, mais la majorité des personnels évoluent dans un environnement connu, ce qui représente une plus value pour la capacité opérationnelle.

L'avantage déterminant du CE est qu'il permet de lutter contre les méfaits dénoncés d'une modularité et d'une sécabilité trop poussée des forces. La mise sur pied d'unités hétéroclites rapidement amalgamées par un camp initial de cohésion a été dénoncée dans les retours d'expériences des OPEX, cet assemblage hâtif d'éléments disparates a eu des répercussions directes sur la façon dont les troupes se sont comportées en situation opérationnelle.

Le fait de constituer « à froid » et de façon permanente des unités interarmes et interarmées améliorera, sans aucun doute la capacité de ces unités à affronter l'imprévu.

2.5.- La rigidité du format

La force étant pré-formatée, avec surtout la logistique intégrée, il n'est pas possible de l'adapter exactement à la menace détectée par les vecteurs de renseignement, comme cela est possible actuellement avec l'éventail des modules guépard, tarpon et rapace. Dans l'absolu, il est possible d'imaginer des éléments du CE non employés sur le théâtre d'opération.

Cet inconvénient de rigidité peut cependant être minoré par la double qualification des personnels. Pour qu'elle soit véritablement efficace, et pour qu'elle ne s'effectue pas au détriment de l'efficacité opérationnelle, la double qualification des combattants terrestres doit être prévue en respectant la logique de métier actuellement développée par l'armée de terre. L'explication de cette logique est la suivante : il n'est pas question d'apprendre deux métiers radicalement différents à un même soldat ; deux qualifications proches doivent être choisies pour des raisons d'efficacité et d'acquisition de connaissances par le soldat. Il est invraisemblable, par exemple de penser pouvoir convertir la compagnie de génie du CE en compagnie d'infanterie. Cependant, celle-ci peut être utilisée pour des missions simples, sans ses engins. Le CE doit rester un réservoir de spécialistes ; une polyvalence limitée de ses personnels doit seulement être retenue.

2.6.- Une solution consommatrice de moyens

La mise sur pied des CE va obérer des moyens conséquents. Cette hypothèque va à l'encontre du système d'économie des moyens obtenu actuellement par la modularité, la logique des ressources s'étant substituée à la logique des besoins pour des questions de restrictions budgétaires.

2.7.- Une solution génératrice de dissension

La constitution de CE va recréer de fait une fracture entre des forces uniquement vouées à l'intervention hors métropole et les forces armées en charge de l'ensemble des missions. Cette nouvelle structure de CE recrée une armée spécifique vouée à la projection hors métropole qui pourrait porter ombrage au recrutement de personnels professionnels pour le reste des unités. Cela reviendrait à reconstituer une nouvelle Force d'Action Rapide (mais cette fois interarmées) séduisante pour les

recrues potentielles. En terme de recrutement et de gestion des perspectives de carrière, cet attractivité s'effectuerait au détriment du reste des armées, plus sédentaire.

* *

 *

3.- QUEL FORMAT POUR UN TEL CORPS EXPEDITIONNAIRE ?

3.1.- Les impératifs

Les éléments dimensionnant la constitution d'un corps expéditionnaire sont les suivants :

- Rapidité de mise sur pied ;
- Rapidité de déploiement sur le théâtre d'opérations (les délais doivent être inférieurs à 72 heures) ;
- Cette composante doit être interarmes et interarmées ;
- Un minimum d'adaptabilité à une menace envisagée dans le cadre des scénarios « bas Petersberg » induisant une capacité à mener des actions de maîtrise de la violence et très ponctuellement dans le temps et l'espace des actions de coercition de force ;
- Trois semaines d'autonomie initiale ;
- Une capacité de durer par la relève du CE : compte tenu du délai d'intervention contraignant qui est imposé, il semble qu'un nombre de quatre corps expéditionnaires soit nécessaire pour permettre une utilisation satisfaisante de ces « Task forces ». En effet, cela permet à chacun de ces CE d'enchaîner successivement une période de régénération de ses éléments, une période d'entraînement puis une période de disponibilité opérationnelle. Pendant cette période, il est tenu à un délai d'alerte très faible (moins de 24 heures) pour pouvoir répondre à l'exigence des critères de réactivité requis.

3.1.1.- Un choix délibéré de légèreté des matériels

Compte tenu des impératifs définis, un choix clair doit être effectué pour écarter tout matériel terrestre lourd de la composition d'un corps expéditionnaire. Ce fait différencie le CE des FRR actuellement composées en Europe. Ces forces de réaction rapide déploient des matériels lourds (chars de bataille) parce qu'elles s'inscrivent dans l'éventail complet des missions de Petersberg. Un CE doit effectuer la mission pour laquelle il a été mandaté sans dépendre de l'arrivée ultérieure d'unités de combat et de logistique.

3.1.2.- Un choix délibéré de corps expéditionnaire national

A ce stade, il convient de statuer sur la nationalité du corps expéditionnaire. Créer un ou plusieurs corps expéditionnaires européens inspirés de l'exemple américain des MEU et des AEF est tentant. Ensemble, les forces armées européennes en ont les moyens. Nous possédons les troupes terrestres, les bâtiments amphibies, les groupes aéronavals d'accompagnement et bien sûr les forces aériennes. Cependant, en l'état actuel de la conjoncture, il nous semble illusoire d'obtenir un consensus politique compatible avec les délais de mise en œuvre d'une telle force. Aussi, nous faisons le choix délibéré du corps expéditionnaire national, plus restreint, mais dont la décision politique d'emploi sera celle d'un seul pouvoir exécutif.

3.2.- Le format

Il est donc envisageable de mettre sur pied un CE capable de se déployer sous trois configurations pour faire face à un spectre de menace correspondant à un engagement « bas Petersberg ». Ces différents formats développent 3 capacités :

- Défense de zone (exemple : sécurisation totale d'un périmètre pouvant être utilisée comme tête de pont) ;
- Contrôle de zone (interdire à l'adversaire de disposer librement d'une zone) ;
- Défense de zone avec une capacité de raid aéroterrestre anti-char (exemple : extraction d'éléments amis en zone d'insécurité).

Module n° 1 : capacité de défense de zone	
- 1 État-Major	(50 hommes – 10 VL)
- 1 bataillon logistique	(340 hommes – 40 PL)
- 1 escadrille d'hélicoptères de manœuvre	(70 hommes – 10 HM – 10 PL)
- 6 compagnies d'infanterie	(900 hommes – 90 VLRA ou VAB)
- 1 section de mortiers lourds	(40 hommes – 8 VAB – 8 Mo 120 mm – 10 PL)
- 1 compagnie du génie	(100 hommes – 6 VAB – 6 MPG – 10 PL)

Module n° 2 : capacité de contrôle de zone	
- 1 État-Major	(50 hommes – 10 VL)
- 1 bataillon logistique	(420 hommes – 50 PL)
- 1 escadrille d'hélicoptères de manœuvre	(70 hommes – 10 HM – 10 PL)
- 3 compagnies d'infanterie	(450 hommes – 45 VLRA ou VAB)
- 3 escadrons blindés légers	(300 hommes – 36 ERC Sagaie – 36 VBL – 6 VAB)
- 1 compagnie du génie	(100 hommes – 6 VAB – 6 MPG – 2 MATS – 4 PL)

Module n° 3 : capacité de défense de zone et de raid hélicopté limité	
- 1 État-Major	(50 hommes – 10 VL)
- 1 bataillon logistique	(500 hommes – 50 PL)
- 1 escadrille d'hélicoptères de manœuvre	(70 hommes – 10 HM – 10 PL)
- 1 escadrille d'hélicoptères mixte appui-protection et antichar	(100 hommes – 10 HAP/HAC – 10 PL)
- 4 compagnies d'infanterie	(600 hommes – 60 VLRA ou VAB)
- 1 escadron d'éclairage et d'investigation	(80 hommes – 32 VBL)
- 1 compagnie du génie	(100 hommes – 6 VAB – 4 MPG – 6 PL)

Pour ces 3 options, les constantes sont les suivantes :

- 1 500 hommes ;
- Un état-major capable d'assurer outre le commandement de la force, la gestion en interarmées de l'opération, avec des effectifs permettant la permanence de la conduite d'un groupement tactique ;
- Une logistique intégrée procurant la capacité initiale de durer (1/3 du volume total de la force) dont un soutien médical chirurgicalisé (ACA renforcée de ses moyens roues) ;

- Une composante hélicoptère de manœuvre ou de combat (anti-char ou anti-personnel) ;
- Une composante aménagement du terrain ou aide au déploiement ;
- Une capacité aérienne permettant d'assurer une couverture aérienne ponctuelle des forces terrestres et de mener à leur profit des missions de reconnaissance ou d'appui-feu.

La justification de cette approche capacitaire restreinte s'appuie sur le volume du CE qui limite les ambitions de cette force. Le CE n'agira que dans les domaines tactiques, voire opératifs compte tenu de sa capacité à gérer de façon autonome une situation loin de la métropole. Il permettra de prendre en compte une crise à ses premiers développements pour éviter son extension et l'envoi, *a posteriori* d'un volume de forces supérieur. L'envoi d'un CE américain à Koweït dès les premiers instants de la crise de Golfe aurait peut être modifié la suite des événements. Non seulement le CE doit représenter la volonté nationale ou européenne de s'engager physiquement sur une zone, mais celui-ci doit disposer de la palette des outils nécessaires, pour conserver une crise à son plus bas niveau de violence ou, pour assurer la protection complète d'une zone refuge.

3.2.1.- Les moyens terrestres

La dominante infanterie motorisée du module n°1 permet de sécuriser une zone portuaire ou aéroportuaire en contrôlant un axe d'approche, les moyens génie participent à ces actions par l'organisation du terrain et le déminage de combat. La section de mortiers lourds est indispensable dans le cadre de la défense, elle reprendrait en compte dans la mesure de ses possibilités techniques (allonge et recherche d'objectifs) les missions d'un élément d'artillerie qu'il n'est pas possible de projeter rapidement pour des raisons de volume logistique. Les hélicoptères de manœuvre peuvent aider à la mise en place rapide de certains éléments précurseurs, au transport d'une réserve d'intervention et, en cas de supériorité aérienne totale au transport de personnels civils et militaires.

Dans le module n°2, l'équilibre des forces d'infanterie motorisée et des forces légères blindées (sur ERC Sagaie) permet, outre la défense de deux zones limitées, le quadrillage d'une région faiblement urbanisée et l'intervention contre un adversaire motorisé et faiblement blindé par la combinaison de la puissance de feu et de la mobilité aéro-terrestre de l'infanterie débarquée (conférée par les HM). Les éléments du génie interviennent pour appuyer la mobilité des troupes, organiser le terrain et effectuer du déminage de combat.

Le module n°3, tout en conservant son caractère défensif permet des actions offensives locales dans une profondeur tactique pour contrer une menace blindée réduite, par la combinaison de l'acquisition d'un renseignement offensif grâce à l'escadron d'éclairage et d'investigation, du déploiement d'une trame anti-char aéro-terrestre, et des actions de CAS de l'aviation. Les éléments du génie participent à l'organisation du terrain et à des actions ponctuelles de contre mobilité.

Une solution idéale de module consisterait en la synthèse de ces trois configurations. La taille d'un tel CE serait plus importante (2500 hommes) et

imposerait alors le recours à la multinationalité que l'on a précédemment écartée (cf. § 3.1.2.).

3.2.2.- Les moyens maritimes

Dans la composition d'un CE, la marine est plus un moyen de soutien qu'un élément à part entière du corps. Compte tenu de ses capacités actuelles, on ne peut imaginer un groupe amphibie en permanence à la mer, à l'instar des groupes amphibies américains. Ainsi, les délais d'intervention des bâtiments seront souvent incompatibles avec l'hypothèse retenue d'un déploiement en 72 heures, et le corps expéditionnaire, devant pouvoir être déployé à partir de ses lieux de stationnement en métropole, le sera par des moyens aériens.

Néanmoins, le contexte géopolitique du moment peut offrir l'opportunité d'un déploiement préventif du corps à bord des bâtiments amphibies – mise en place dissuasive par exemple. Par ailleurs, même s'il ne sont pas employés pour le déploiement initial, le groupe aéronaval ainsi que les moyens amphibies peuvent apporter leur contribution à l'action du CE. Ils offrent une plus value pour le commandement, le soutien médical, et permettent de s'affranchir de l'autorisation d'utiliser certaines infrastructures. A ce titre, un ralliement différé est loin d'être inutile.

3.2.3.- Les moyens aériens

Le CE aérien est susceptible de remplir deux types de mission. La première est celle de l'assistance, du soutien-feu et renseignement des forces terrestres. Les moyens aériens accompagnent la manœuvre, ils ne l'initient pas. La seconde option est celle de la conduite d'une campagne aérienne autonome aux buts limités. Examinons ces deux options.

3.2.3.1.- Appuyer le corps terrestre

Le corps expéditionnaire terrestre a essentiellement une mission défensive. Il doit protéger un emplacement stratégique, défendre une zone ou être capable de riposter à des provocations ou à une menace limitée. S'il possède des moyens offensifs, ils seront utilisés plus pour renforcer sa position que pour conquérir un territoire.

Le module aérien doit présenter lui aussi un aspect "défensif". En d'autres termes, on privilégiera les moyens de défense aérienne (DA), de reconnaissance et de renseignement. Le dimensionnement d'une telle force pose néanmoins problème. Le volume transportable déjà limité est largement requis par les forces terrestres. Or il existe un seuil critique en dessous duquel un détachement aérien n'est plus cohérent. Il ne peut plus remplir ses missions de manière efficace (voir l'exemple de la défense aérienne plus loin).

Il nous semble cependant envisageable de descendre sous ce seuil compte tenu des hypothèses initiales (scénario du bas-Petersberg, délais impératifs de

72 heures). Si la menace aérienne était significative et réclamait l'envoi d'un détachement important, nous nous placerions de fait hors du cadre de cette étude.

Cette force aérienne, même limitée, possède tout de même certains avantages. Elle permet au commandement de théâtre de disposer d'avions de combat capables d'effectuer certaines missions. Par ailleurs, elle peut jouer un rôle dissuasif non négligeable pouvant limiter le niveau de violence du conflit. Sa présence est un signal fort, montrant à l'adversaire notre détermination et la résolution de notre engagement. Considérons maintenant les missions et les moyens.

Nous ne projeterons pas de moyens exclusivement dédiés à l'attaque au sol ou à l'appui sol. Les hélicoptères de combat de l'armée de terre assureront ces dernières missions dans le cas d'un engagement d'un CE module 3. Eventuellement, les autres moyens aériens projetés pourront remplir cette mission si cela est indispensable et s'ils en ont les capacités.

La mission de supériorité aérienne sera réduite compte tenu des contraintes de la projection. En effet, une défense aérienne permanente impose la présence de 24 avions, 3 AWACS et plus de 60 pilotes. Encore faut-il s'accorder par ce que l'on entend par le terme supériorité aérienne. Si l'on souhaite maîtriser le ciel complètement 24 heures sur 24, les moyens nécessaires sont bien trop importants. Quatre Mirage 2000 pourraient ainsi patrouiller pendant 3 heures (2 ravitailleraient pendant que 2 accompliraient le travail radar). Cela nécessite la présence d'au moins 24 avions et de 32 pilotes par jour. Si les pilotes volaient 1 jour sur 2, ce qui devient vite épuisant, 64 pilotes devraient être détachés sur place. Il faudrait compter au minimum sur la présence de 3 AWACS et de nombreux ravitailleurs. En définitive, il faudrait projeter en 48 heures, en plus des 1500 hommes, la plus grosse partie de la défense aérienne française. Il est plus raisonnable d'envoyer un nombre réduit d'avions de défense aérienne. Certes, le ciel ne serait pas inviolable, mais l'alerte d'avions au sol ajoutée au décollage de patrouilles aux trajets et aux horaires aléatoires constituerait à coup sûr l'envoi d'un signal fort à l'adversaire ainsi qu'un dispositif dissuasif cohérent. Un module constitué d'au plus 8 avions et d'un ravitailleur nous paraît être un bon compromis.

Par ailleurs, des moyens de reconnaissance aériens seront envoyés. Leur flexibilité constitue un atout. Un commandant de théâtre peut en effet les faire décoller dès qu'un besoin en renseignement devient pressant. Ces Mirage F-1 CR, au nombre de 4, sont à envoyer en priorité. Ils doivent former l'ossature du soutien aéronautique à un corps expéditionnaire terrestre. Ils sont multi-missions, disposent d'un système d'arme relativement moderne, et peuvent le cas échéant, si la menace adverse est mesurée, accomplir des missions de défense aérienne. Leur présence est préférée à celle des drones, même pour la mission de reconnaissance, car ils sont plus visibles, plus bruyants et mieux armés que ces derniers. L'aspect dissuasif et psychologique de la mission est ainsi mieux assuré. Les Mirage F-1 qui ont participé à l'opération Turquoise en 1994 ont d'ailleurs effectué ce type de mission. Ils survolaient vite, bas, avec la post-combustion, des endroits jugés sensibles pour impressionner certains éléments tentés de franchir la frontière.

La défense anti-aérienne ne comprend pas de section CROTALE, mais plutôt des SATCP (7 tonnes de fret contre 90). Les hélicoptères SAR arriveraient plus tard, leur mission étant éventuellement assurée par ceux de l'ALAT. Enfin, il faut projeter

une unité de commandement, la protection de la base et des aéronefs étant à la charge d'un élément des commandos de l'air.

La projection de 8 Mirage 2000 DA est celle de 55 passagers, 80 tonnes de fret représentant 500 m³ et de 5 tonnes d'armement quotidien. Celle de 4 Mirage F1 CR est de 28 passagers, 30 tonnes de fret représentant 160 m³. L'unité chargée du secours et de la sécurité du terrain est composée de 20 passagers, emportant 100 tonnes de fret occupant 300 m³. Enfin, une antenne commandement représente environ 60 personnes pour 50 tonnes de fret et 350 m³. Cela représente en tout environ 300 tonnes de fret (avec l'armement pour combattre), soit à peu près 15 rotations d'avions de transport tactique en première approximation (sans tenir compte de la distance de convoyage).

3.2.3.2.- Un corps expéditionnaire uniquement aérien ?

Des pressions notamment politiques peuvent amener à envisager la projection d'un CE aérien, capable de mener une campagne aérienne aux buts limités, même dans un scénario de type bas-Petersberg. Cette projection serait difficilement compatible avec celle d'un CE terrestre, les moyens de transport et d'accueil n'étant pas infinis. Peut-on dès lors envisager une AEF avec des moyens strictement européens ? D'un point de vue militaire, la réponse est positive. Il est après tout possible de répartir le nombre des aéronefs de l'UEO en autant de modules nécessaires. Les avantages décrits lors de l'étude de l'USAF existeraient toujours. Du point de vue de l'interopérabilité, les dernières opérations au-dessus des Balkans ont montré que l'ensemble des aviateurs savent s'intégrer dans des raids multinationaux en utilisant toujours avec profit les qualités intrinsèques de tous les matériels utilisés. On pourrait envisager la participation de tous les pilotes à des exercices type *Tactical Leadership Program* afin de leur faire acquérir une culture commune. *Red Flag* pourrait être utilisé pour parfaire l'unité de chaque AEF européenne. Cette AEF pourrait même s'entraîner avec son équivalente américaine pour renforcer leur interopérabilité potentielle. Une autre solution serait de créer un exercice *Red Flag* strictement européen. Le site de Mont de Marsan avait déjà été évoqué pour constituer une sorte de temple de l'entraînement tactique en France. On peut simplement noter que les escadrons de chasse français travailleraient par cycle, c'est à dire que leurs performances, leurs qualités opérationnelles dépendraient de la phase d'entraînement ou de préparation dans lesquelles elles sont impliquées. Aujourd'hui, l'approche retenue est plutôt celle de disposer de tous les escadrons. Ces derniers assurent plusieurs tâches en même temps, comme la formation des jeunes pilotes ou l'entraînement des pilotes confirmés.

A ce stade de la réflexion, il convient néanmoins de faire deux remarques. La première est que l'Europe manque cruellement des équipements que l'USAF possède déjà en faible nombre. Ainsi, il est difficile de ravitailler la flotte d'avions européens, de proposer une couverture aérienne complète de l'espace aérien, un ordre de bataille électronique des défenses adverses sans l'aide des KC, des AWACS, des *Rivet Joint* américains. En outre, développer de nouveaux centres d'entraînement, multiplier les exercices coûtent cher. Un effort financier important devrait être accompli pour obtenir une force aérienne complète et cohérente.

Les problèmes politiques suscitent la deuxième remarque. Compte tenu de la donne géopolitique actuelle, l'intérêt d'un corps expéditionnaire exclusivement aérien peut être mis en doute. Si les pays européens veulent intervenir rapidement en Méditerranée ou au Caucase, ils disposent des formidables porte-avions terrestres que sont l'Espagne, la France, l'Italie, la Grèce et la Turquie. Les forces de ces pays peuvent frapper sans problème au nom de l'Europe sur court préavis les rivages ou les montagnes qui leur font face. Ils possèdent des infrastructures leur permettant d'accueillir des aéronefs étrangers et leur logistique si besoin est. La problématique d'une intervention aérienne rapide pour l'Europe en Méditerranée ou au Caucase est différente de celle des États-Unis, plus éloignés de leurs intérêts vitaux. On pourrait certes répliquer que l'AEF a un intérêt au Moyen-Orient. Ce serait oublier que l'Europe n'est pas l'acteur principal dans cette région ; que les USA préféreront certainement projeter leur AEF que de s'en remettre aux moyens européens dans un premier temps. Enfin, pour ce qui est du théâtre africain, il est à craindre que le manque de cohésion des pays européens en ce qui concerne la politique de défense européenne en Afrique ne soit un frein à la projection d'une AEF européenne. Ce problème est particulièrement sensible dans le domaine aérien. Les pays européens ne disposent pas individuellement de tous les moyens aériens. Si un pays ne désirent pas participer à une opération alors qu'il devait fournir les moyens SEAD ou les AWACS, la cohérence de l'AEF est totalement remise en cause. On ne peut se permettre de projeter une AEF incomplète parce qu'un pays refuse de mettre son unité à disposition.

En somme, une AEF européenne semble aujourd'hui plus condamnée pour des raisons politiques (budget insuffisant pour acheter de matériels aéronautiques chers, vision géopolitique différente selon les pays, rôle dévolu aux États-Unis) que militaires.

3.2.4.- La logistique associée

Le CE doit disposer des moyens et des personnels pour lui assurer une autonomie logistique de trois semaines. Il est évident qu'une fois son autonomie initiale consommée, il dépendra de flux logistiques installés avec la métropole ou avec une base arrière de théâtre. Un tiers du personnel de la force est dédié au soutien logistique (standard retenu dans le processus de génération de force OTAN).

* *

*

4.- COMMENT PROJETER UNE TELLE FORCE ?

4.1.- Le transport aérien

4.1.1.- Les leçons des précédentes opérations

Il n'existe pas de précédent de déploiement de force aussi nombreuses, avec un soutien logistique cohérent permettant une action soutenue en si peu de temps. Les dernières opérations effectuées depuis 1990 sont de ce point de vue de peu d'intérêt. La mise en place pour l'opération Daguet s'effectua en 5 mois. Le pont aérien lors de l'opération Turquoise en juillet 1994 permit d'acheminer en 21 jours 2000 passagers et 5700 tonnes de fret. Enfin, 10 jours ont suffi pour projeter les éléments de l'Armée de l'air en République Centrafricaine pour l'opération Almandin II en mai 1996.

Dans tous ces cas, la situation militaire ou politique était telle que les forces aériennes de projection n'ont pas été contraintes par le facteur temps pour remplir leur mission. Dans le cas d'un corps expéditionnaire, il faudrait aller plus vite. Néanmoins, certaines leçons peuvent être retenues.

D'abord, la projection d'éléments sur un terrain préparé ou non préparé sont deux exercices complètement différents. Un exercice réalisé au CID au mois de novembre 1999 a montré qu'un déploiement d'un dispositif comparable à Epervier au Tchad sur des terrains d'aviation a priori non équipés ne pouvait se faire avant deux semaines. Une fois de plus, il est nécessaire d'insister sur l'importance du prépositionnement. Cela peut même impliquer d'améliorer les infrastructures susceptibles d'accueillir les premiers éléments, d'agrandir les capacités de stockage de matériels et d'armements.

Dès lors, si ce prépositionnement a été bien pensé, le rôle du transport intra-théâtre devient déterminant. Ce sont des cargos tactiques qui assurent cette mission. Ceux qui sont déjà sur place peuvent commencer à mettre en place les matériels les plus importants. Il faut bien être conscient que ce pont aérien interne ne pourra commencer tant qu'une structure capable d'accueillir le transit ne sera présente – nous avons vu avec l'exemple de l'AEF que la RMA pouvait simplifier ce processus ; elle ne peut toutefois complètement l'éliminer. Les opérations récentes montrent que le transport intra-théâtre fonctionne plutôt bien. Il est vrai que les moyens sur place peuvent être rapidement renforcés par des avions venant d'Europe projetant dans leurs soutes une partie du fret nécessaire pour l'opération.

L'essentiel est ailleurs. C'est l'autre leçon des récentes opérations. Le talon d'Achille du transport aérien français, et même européen, est sa composante stratégique. La France ne dispose par exemple que de cinq aéronefs de cette catégorie. Elle a, pour l'instant, usé d'expédient pour remédier à ce déficit. Des affrètements civils sont prévus. Des conventions en ce sens existent. Mais un délai de 72 heures est prévu avant de pouvoir employer les moyens d'Air France par exemple. Ceci est beaucoup trop en terme de réactivité. La réduction de ces délais aurait des conséquences financières importantes. Pour combler cette lacune, il est possible de louer des avions possédant de larges soutes à des entreprises russes ou

ukrainiennes comme cela a été le cas pendant l'opération Turquoise ou comme l'ont fait les organisateurs du rallye Paris – Dakar cette année. Cependant, ceci doit être, à notre sens, considéré comme une solution exceptionnelle plutôt que normale. Outre les problèmes de motivation, de communication des pilotes ukrainiens, il est difficilement acceptable pour une nation ou une entité politique se voulant souveraine et affichant ses ambitions dans le domaine de la politique extérieure de dépendre finalement de la volonté ou de la disponibilité des partenaires commerciaux.

4.1.2.- Les solutions possibles

Trois options peuvent être choisies.

- La première est d'agrandir le parc d'avions stratégiques tout simplement. C'est la solution de bon sens. Il faut toutefois être conscient que ces gros porteurs n'auront pas nécessairement la capacité de se poser sur toutes les pistes.
- La seconde solution est d'avoir recours au tout tactique. C'est la solution adoptée en ce moment. Si l'on y regarde de plus près, elle n'est cependant pas idéale non plus. Ainsi, 1550 passagers et 5600 tonnes de matériels furent projetés pendant Turquoise. Il aurait fallu 350 rotations inter théâtres avec le FLA pour acheminer tout ce fret. Plus d'une centaine de FLA auraient été nécessaires pour accomplir cette tâche en 2 ou 3 jours ! Le FLA pourrait néanmoins pallier quelque peu notre déficit en moyens stratégiques. Une étude a montré que 16 ATF auraient pu accomplir le même travail qu'1 B-747, 1 DC-10, 1 B-707, et 3 An 124 pendant l'opération Almandin II. De même, un parc de 60 FLA aurait permis au CFAP pendant Turquoise ;
 - d'assurer toutes les missions intrathéâtres ;
 - d'effectuer les missions des IL 76 et de 60% de celles des An 124 en interthéâtre ;
 - de continuer à effectuer les missions indépendantes de cette opération.

Enfin, pour caractériser le critère de réactivité et si l'on fait abstraction des capacités d'accueil, de déchargement, de parking, d'essence, 30 FLA pourraient transporter en 3 jours les 2500 tonnes de fret du corps expéditionnaire terrestre au Tchad.

- L'idéal, et c'est la troisième option, serait un mélange des deux premières. Il faudrait agrandir le parc d'avions stratégiques tout en développant la production du FLA. La flotte stratégique permettrait de projeter rapidement nos moyens les plus lourds tandis que la flotte tactique ferait mieux que suppléer cette dernière et prendrait à son compte la manœuvre intra théâtre.

4.2.- Le transport maritime

Le transport maritime à partir de la métropole est peu adapté à la projection de 1500 hommes plus leur logistique en 72 heures. Compte tenu de la vitesse de ses vecteurs, rares sont les théâtres d'opérations compatibles avec ce moyen de transport.

Néanmoins, certains scénarios incluent une courte montée en puissance de la crise et permettent alors un prépositionnement de la force pour raccourcir encore le délai d'intervention. Dans cette optique, les moyens maritimes offrent l'avantage de

la liberté de circulation de ses mobiles, de sa capacité à attendre en mer le moment d'intervenir.

Par ailleurs, l'intervention d'un corps expéditionnaire peut nécessiter une intervention amphibie pour réduire les délais de déploiement sur le terrain. La France, comme de nombreux pays européens possède des moyens aéro-maritimes dédiés à cette mission et un concept national d'opération amphibie adapté à une force de 1500 personnes. Le groupe amphibie français est dimensionné pour ce volume de force, sous réserve que tous ses moyens soient disponibles, ce qui n'est pas toujours le cas compte tenu de leur faible nombre. Ensemble, nos quatre TCD permettent de projeter 1500 hommes, une vingtaine d'hélicoptères de manœuvre et le matériel roulant associé³. Le recours à un RORO affrété est indispensable pour assurer les 3 jours d'autonomie initiale planifiés. Au niveau européen, l'ensemble des marines possède largement les moyens amphibies nécessaires à la projection du CE précédemment défini.

Cependant, si le TCD est un moyen de transport incontournable dans le cadre d'une opération amphibie qui constitue fondamentalement sa raison d'être, il n'est pas forcément indispensable dans tous les scénarios de déploiement par voie de mer.

Pour pallier la faiblesse de nos moyens, l'emploi de cargo roulier est une solution intéressante qui est pratiquée par de nombreux pays. L'utilisation de ces RORO pour assurer la fonction de projection offre de nombreux avantages :

- La possession de navires rouliers évite de mobiliser des TCD ;
- Le coût de fonctionnement est modéré. L'équipage est réduit à une vingtaine de personnes ;
- Des unités mixtes permettent d'emporter 400 passagers dans des conditions de confort satisfaisantes ;
- Les rouliers sont adaptés à tous types d'opérations de chargement et de déchargement, ce qui n'est pas le cas d'un TCD qui est plus limité dans ce domaine.

Ces bâtiments seraient utilisés pour débarquer le matériel dans un port sûr au plus près du théâtre d'opérations. Ils n'ont en aucun cas la possibilité de participer à une opération amphibie, mais peuvent, en revanche, transborder à la mer leur chargement sur un TCD.

Les États-Unis possèdent le « *Sea-lift Command* », une flotte de bâtiments de transport ; la Grande-Bretagne a affrété à long terme avec option d'achat deux navires rouliers qui sont maintenant intégrés à la « *Royal fleet Auxiliary* », elle vient d'en acheter quatre autres, l'Espagne en possède deux. La France pourrait également s'associer à cette démarche afin de posséder un ou deux bâtiments à utiliser dans le cadre d'opérations nationales ou dans le cas d'opérations menées avec nos alliés européens. Le prix d'un bâtiment de ce type varie suivant sa taille et son âge. Il peut aller de 1,5 milliards de franc pour un RORO neuf d'une capacité de 2500 mètres linéaires de roll à 100 millions pour un bâtiment possédant une capacité de 1600 mètres linéaires de roll acheté d'occasion.

* *

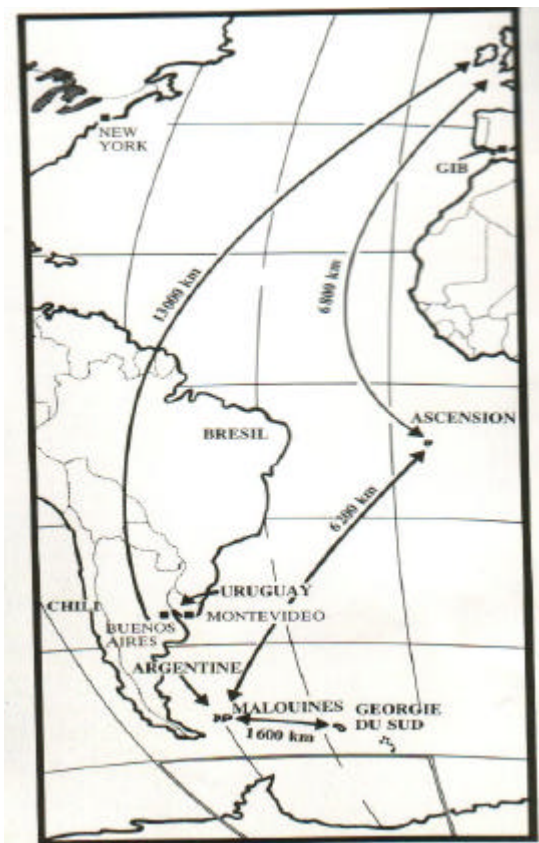
*

³ Se reporter au concept national des opérations amphibies (CNOA).

5.- LES PROPOSITIONS

5.1.- Le prépositionnement

5.1.1.- L'exemple de la guerre des Falkland : le soutien logistique de l'opération « Corporate »



Si la RAF n'avait pas eu à sa disposition l'île de l'Ascension comme base escale pour son extraordinaire pont aérien vers l'Atlantique Sud, les chances britanniques de reconquête des Falkland auraient été réduites. L'opération « Corporate » peut être considérée comme l'un des déploiement logistique les plus importants de notre époque.

L'île de l'Ascension est située à environ 1920 km de la côte de l'Afrique occidentale, 6800 km de l'Angleterre et 6100 km de Port Stanley. Les deux avantages essentiels de l'île sont un excellent mouillage dans la rade de Georgetown, la capitale, et la très grande piste de l'aérodrome de « Wideawake ». Avant la crise, son activité hebdomadaire était de 3 mouvements en moyenne. Au plus fort du conflit, elle est passée à 400 mouvements par jour.

Cette île ne possédait pas de matériel prépositionné au début du conflit, mais très vite, elle a été transformée en un vaste dépôt de munitions et de pièces détachées au profit de la Task Force.

Au jour de la reprise de Port Stanley, Wideawake avait enregistré au total 535 mouvements d'avions de transport en provenance ou à destination de la métropole, dont des vols d'Hercules et de VC 10 de la RAF, de la Belfast, affrétés à *Heavylift Air Cargo* et de Boeing 707 des *British Airways* et de *Tradewinds*. Ces avions avaient déchargé à Wideawake Airfield 23 hélicoptères, 5242 passagers et près de 6 000 tonnes de fret.

Cet exemple récent illustre l'importance de points stratégiques où peuvent être prépositionnés du matériels.

5.1.2.- Le prépositionnement : un investissement durable

Un prépositionnement minimum est indispensable à l'accueil de toute unité projetée (sauf peut-être dans une certaine mesure pour un corps expéditionnaire

amphibie) ne serait-ce que pour l'approvisionnement en carburant, unanimement et internationalement reconnu comme impossible à réaliser à partir de la métropole.

Un rapide calcul de coûts permet de démontrer l'intérêt financier de conserver ses emprises :

- L'entretien annuel d'un VAB coûte 59 000 F ;
- Le coût de l'heure de vol d'un avion cargo est de l'ordre de 30 000F avec 10 000F de frais d'entretien à l'issue de chaque vol ;
- Il faut 12 heures de trajet aller-retour pour parvenir en Afrique sub-saharienne (par exemple N'Djamena) ;
- Le FLA pourra transporter 2 VAB sur cette distance pour un coût global de 460 000F.
- Les prépositionner coûterait donc 4 fois moins cher, et ceci même sans prendre en compte l'achat initial du gros porteur.

5.1.3.- Des points d'entrée de grande valeur

Actuellement, la France dispose de 5 points de prépositionnement de matériel dans le monde (hors DOM-TOM) : Sénégal, Côte d'Ivoire, Gabon, Tchad et Djibouti où sont stationnés des véhicules dans le cadre des alertes Guépard. Les accords passés avec ces Etats sont fermes et procurent à la France une souplesse qui explique sa capacité à se déployer rapidement en Afrique. Dans le cadre des opérations Pélican au Congo, les déploiements et retraits des ressortissants et des troupes se sont déroulés dans les meilleures conditions grâce à la possibilité d'utilisation de Libreville comme base arrière de théâtre. Il apparaît donc indispensable de conserver ces emprises extra – nationales car leur abandon, en la conjoncture actuelle, pourrait être considéré comme définitif. S'il fallait cependant en restreindre le nombre, il faudrait privilégier la conservation des sites portuaires, compte tenu de l'obligation de recourir à la voie maritime pour assurer la permanence des flux logistiques destinés au soutien d'un corps expéditionnaire autonome.

5.1.4.- Prépositionnement et vulnérabilité

L'argument évident contre tout prépositionnement de matériels est celui de la vulnérabilité. Laisser des matériels seuls, sous cocon ou à la charge d'équipes réduites induit naturellement le fait qu'ils dépendent plus ou moins de la conjoncture ou de la volonté des autorités du pays d'accueil. La solution minimale est d'affecter à la garde et à l'entretien de ces parcs des personnels permanents ou de sous-traiter leur gardiennage à des entreprises spécialisées. Egalement, le fait de répartir ces plots de logistique avancée dans différents pays permet de minorer les conséquences de la neutralisation d'un de ces points. Il peut être également envisageable de partager un ou des emplacements communs à l'étranger avec nos alliés européens au sein de l'UEO.

5.1.5.- Des cargos rouliers prépositionnés

L'utilisation de cargo rouliers prépositionnés n'est pas développée dans nos concepts de projection. Pourtant, nous possédons de nombreux points d'appui

portuaires français (DOM TOM) ou étrangers (Dakar, Djibouti) où nous pourrions prépositionner un système de RORO inspiré du concept des *MPS* américains.

Sous l'aspect du déploiement, l'absence d'avions de transport stratégique est notre point faible. Disposer à Dakar et à Djibouti⁴ de RORO ayant à leur bord le matériel du CE permettrait de s'affranchir en partie de ces moyens de transport logistique.

Ce système allie les avantages de réactivité précédemment décrits et diminue la vulnérabilité liée à un prépositionnement statique à terre. En effet, ils peuvent changer de ports de stationnement en fonction de la situation du pays. A partir de Dakar, l'ensemble des ports d'Afrique occidentale peut être atteint en moins de cinq jours de mer. Le matériel embarqué serait alors déchargé dans un port sûr le plus proche possible du théâtre d'opérations pour être pris en charge par les troupes terrestres venant de métropole par voie aérienne. Si ce port n'existe pas, ces bâtiments peuvent également transborder leur matériel sur les TCD avant qu'ils ne s'engagent dans une opération amphibie. Les RORO prépositionnés sont une réponse dynamique au problème de la logistique du CE.

Un RORO de 5000 tonnes (tpl) d'occasion coûte environ 100 MF, et peut embarquer de l'ordre de 1600 mètres linéaires de camions plus 600 mètres de linéaires de véhicules. Trois à quatre bâtiments permettraient de stocker le matériel d'un CE tel qu'il a été défini au chapitre 3.

5.2.- Une solution de structure de corps expéditionnaire

Suite à la refondation de l'armée de terre, ont été créés 8 brigades interarmes (4 brigades blindées et mécanisées et 4 brigades d'infanterie), 1 brigade aéromobile et 2 brigades logistiques.

Compte tenu du fait qu'il est illusoire de vouloir projeter rapidement et en autonomie logistique des matériels lourds, il n'est pas possible de concevoir la mise sur pied de corps expéditionnaire à partir du format des brigades blindées ou mécanisées. Les deux brigades légères blindées sont particulièrement adaptées à ce projet puisqu'elles possèdent les matériels nécessaires (à l'exception des hélicoptères) à la mise sur pied des trois modules capacitaires précités.

La 9^{ème} BLB^{Ma} et la 6^{ème} BLB peuvent mettre sur pied deux corps expéditionnaires chacune à condition d'affecter à chaque CE ainsi créés une escadrille d'hélicoptères mixte appui protection et anti-chars et une escadrille d'hélicoptères de manoeuvre et surtout une unité de soutien intégrée projetable capable de soutenir le module, dans la diversité de ses missions et de ses composantes. Quatre CE pourraient permettre de planifier un cycle d'emploi à peu de chose près identique à celui des brigades actuelles : Cycle de 4 mois sur 16 mois :

⁴ La réunion et Nouméa sont deux autres ports d'importance stratégique comme les événements au Timor l'ont montré.

4 mois d'entraînement, 8 mois d'alerte, 4 mois de remise en condition, voire de réarticulation.

Il est à noter qu'aujourd'hui, la brigade est la structure interarmes qui permet de composer un corps expéditionnaire. La structure régimentaire semble actuellement inadaptée à cette recomposition interarmes. Cependant pour des raisons culturelles (recrutement, cohésion), il ne semble pas judicieux de modifier cette organisation qui fait preuve d'efficacité.

De façon à disposer d'une palette de modules aptes à intervenir immédiatement face aux différentes menaces de type « bas Petersberg », chaque CE sera mis sur pied pour une durée de 12 mois (1 cycle de 4 mois d'entraînement, 2 cycles de 4 mois d'alerte) dans une configuration précise. Pendant le cycle de 4 mois réservé à la remise en condition, le CE pourra être réarticulé en module 1, 2 ou 3 en fonction des impératifs de la conjoncture. Avec ce système, le commandement disposera en permanence de deux CE dans deux configurations différentes capables d'être immédiatement engagés face à deux grandes familles de menaces.

La programmation de la mise sur pied des CE sera établie, par exemple pour que dans la phase d'alerte de 8 mois un CE module 1 et un CE module 3 soient prêts à l'intervention. En effet, en l'absence de menace caractérisée ces deux modules différents par leurs capacités offrent un choix raisonnable d'engagement au décideur.

Exemple de programmation :

Mois	Entraînement	Alerte	Alerte	Remise en condition Réarticulation
M – M+4	CE 1 (module 1)	CE 2 (module 3)	CE 3 (module 1)	CE 4
M+4 – M+8	CE 4 (module 3)	CE 1 (module 1)	CE 2 (module 3)	CE 3
M+8 – M+12	CE 3 (module 1)	CE 4 (module 3)	CE 1 (module 1)	CE 2
M+12–M+16	CE 2 (module 3)	CE 3 (module 1)	CE 4 (module 3)	CE 1

Des unités aériennes, désignées pour 4 mois, seraient associées à ces quatre CE afin d'effectuer des entraînements communs réguliers et de s'intégrer dans ces cycles avec les moyens adéquats. Un escadron de défense aérienne devrait être capable de fournir jusqu'à 8 avions, un escadron de reconnaissance, 4 avions et l'Escadron de Ravitaillement en Vol, 2 avions.

- 5 C17 et 17 FLA,
- ou 30 FLA,
- ou 75 C160

sont nécessaires pour projeter un CE de type module 3 et son soutien aérien en moins de 72 heures en Centrafrique (calcul effectué à partir des volumes et tonnages globaux, qui ne tient pas compte de la compatibilité du fret, du respect de la structure des unités, de la disponibilité des infrastructures et d'un éventuel refus de survol de l'Algérie).

* *

*

CONCLUSION

La notion de corps expéditionnaire est réactivée, car adaptée à la situation géopolitique actuelle. C'est la raison pour laquelle plusieurs pays se sont dotés de cet outil supplémentaire de gestion des conflits, malgré certains inconvénients présentés : rigidité du format pouvant entraîner une certaine inadaptation à la menace rencontrée, immobilisation conséquente de moyens et d'effectifs.

Le corps expéditionnaire est une notion à retenir. En effet, son efficacité provient de la cohérence de ses moyens intégrant un soutien logistique propre, de l'entraînement commun de ses unités générant la cohésion et de sa rapidité de déploiement sur le théâtre. La France et, a fortiori l'Europe, ont dès à présent les capacités de mettre sur pied une structure de corps expéditionnaire en national ou en multinational et ce, à peu de frais en modifiant les structures actuelles. Dans le cas où la décision de mettre sur pied une composante CE serait prise, une expérimentation préalable de ce concept doit être réalisée afin de le valider.

Une évolution nécessaire doit être celle des mentalités. Les CE doivent être des unités spécialisées réservées à l'intervention armée dans l'éventail des missions « bas Petersberg ». Les quatre corps expéditionnaires n'évolueront donc pas dans le même environnement que le reste des armées. Pour que cette différence ne devienne pas un handicap pour le recrutement ou tout simplement pour la cohésion de l'ensemble militaire, il est nécessaire que les armées soient recentrées sur leur métier, celui de militaire. Les armées en liaison avec leur commanditaire politique doivent revoir le contenu des missions de service public : les armées sont, en priorité dévolues à la défense armée des intérêts de la nation et ne sont pas une entreprise polyvalente prête à être utilisées à n'importe quelle tâche dans n'importe quelle condition.

Hormis ces réflexions quant à l'engagement des forces, une constatation concrète s'impose lorsqu'il s'agit de projection de forces européennes. La condition préalable à l'existence du corps expéditionnaire est l'acquisition d'une dimension stratégique de projection. La France ou plus vraisemblablement l'Europe, doit rapidement se doter de vecteurs militaires stratégiques qui lui permettront de ne plus dépendre de moyens civils ou du bon vouloir de ses alliés américains. Les lacunes actuelles nous portent à considérer le fait logistique avec une légèreté irréaliste. La logistique représente le point critique de la mise sur pied d'une force expéditionnaire. Définir une autonomie logistique de plusieurs semaines à l'instar des M.E.F. US ou du J.R.R.F. britannique semble impérative ; la réflexion française dans le domaine est en cours, encore faut-il que les engagements financiers soient à la hauteur des besoins.

* *

*