



PROMOTION P25

2017 -2018

**LES FORCES NAVALES FRANÇAISES OUTRE-MER
DE 1945 A NOS JOURS**

L'illustration d'un potentiel de puissance inexploité ?



Capitaine de corvette Matthieu Teisseire

sous la direction de

M. Philippe Vial

*Maître de conférences en histoire contemporaine à l'université Paris 1 Panthéon-Sorbonne,
détaché auprès de la Direction de l'enseignement militaire supérieur*

Conseiller académique du Centre des hautes études militaires

Résumé du mémoire

De la fin de la seconde guerre mondiale à nos jours, du temps des colonies à celui de la mondialisation et de la maritimisation, les forces navales françaises d'outre-mer ont toujours joué un rôle prépondérant dans la politique de souveraineté. Leurs missions ont cependant évolué et se sont considérablement diversifiées depuis 70 ans avec un rôle accru dans le domaine de l'action de l'Etat en mer.

La fin de l'Empire colonial a nécessité une réorganisation des points d'appui outre-mer. En parallèle, une flotte spécifiquement dédiée a progressivement émergé et un format optimal est atteint au début des années 80 soit au lendemain de la signature de la convention de Montego-Bay. Cependant, à partir des années 90, la baisse des crédits alloués à la Défense a progressivement condamné le renouvellement de cette flotte. Seule une prise de conscience politique à partir de 2009 a permis d'initier une timide remontée en puissance. Elle risque cependant de ne pas être suffisante face à la diversité des nouvelles menaces.

Les contraintes budgétaires, l'évolution du contexte géopolitique mais également celle du droit maritime international expliquent donc l'inconstance des efforts fournis par les autorités politiques depuis 1945 pour développer un outil qui apparaît pourtant indispensable à la France pour défendre ses intérêts et ses ressources dans les zones ultramarines.

Abstract

From the end of the Second World War until today, from colonial times until time of globalization and maritimisation, French naval forces overseas always played a significant role for sovereignty. However, for 70 years, their missions changed and diversified with an increase involvement in the police maritime operations.

The end of the colonial empire required a reorganization of overseas'fulcrums. At the same time, a fleet specifically dedicated to overseas territories gradually emerged and an optimal size is reached at the beginning of the 80's, just after the Montego-Bay Convention. However, from the 90's, reduction in the Defense budget allocation gradually condemned the renewal of this fleet. Only an awareness of political power allowed to initiate a shy resurgence which could be insufficient in the varied spectrum of threats.

Budget constraints, evolution of the geopolitical environment and evolution of the international maritime law are the main reasons of the fickleness of the efforts made by the political authorities since 1945 to develop a tool which seem nevertheless critical to France to defend its own interests and ressources overseas.

INTRODUCTION :

Depuis toujours, les territoires d'outre-mer ont incontestablement représenté un intérêt stratégique pour la France. Ils permettent un prépositionnement permanent sur tous les théâtres et constituent des points d'appui essentiels pour la surveillance des routes maritimes. Ils renferment également de nombreuses ressources naturelles: un intérêt économique qui a cependant évolué depuis 1945 car ces sources de richesses se sont « maritimisées ». Nous sommes en effet passés d'un empire colonial à un domaine maritime et la convention de Montego Bay, signée en 1982, constitue un véritable tournant dans cette évolution.

La question essentielle que nous devons nous poser tout au long de cette période est de savoir si **la France a mis en œuvre une flotte de souveraineté suffisante pour défendre ses intérêts ultramarins c'est à dire préserver son niveau de connaissance et d'influence dans les différentes zones où elle est présente et défendre des ressources naturelles qui sont de potentiels facteurs de croissance et de puissance.**

En considérant l'évolution du contexte géostratégique tout au long de la période étudiée (1945-2018), il est intéressant de mettre en parallèle les ambitions pour l'outre-mer affichées par certains d'une part, et les moyens finalement mis en œuvre par l'autorité politique d'autre part. Des moyens qui ne seront que rarement à la hauteur de ces ambitions. Comme nous le verrons à travers cette étude, le manque de capacités allouées à la défense de nos intérêts ultramarins a pu parfois être justifié compte tenu des contextes géopolitique et économique mais ce décalage entre ambitions et moyens a été un marquant récurrent de ces 70 dernières années. **Un coup d'œil dans le rétroviseur de l'Histoire et la place aujourd'hui de la France sur l'échiquier mondial nous montrent qu'il s'agit au mieux d'un réel potentiel inexploité au pire d'une véritable occasion manquée.**



Figure 1: le B2M Bougainville en Polynésie

Table des matières

Préambule : 1945-1963. La Marine et la fin de l'empire colonial :	5
Partie 1. 1963-1982 : Une réorganisation nécessaire.	12
1.1 <i>Un politique de souveraineté outre-mer à redéfinir et à adapter</i>	13
1.2 <i>La fin d'un empire : la Marine vers de nouveaux points d'appui stratégiques</i>	17
1.3 <i>Vers l'emploi d'une flotte dédiée mais encore trop hétérogène</i>	21
Partie 2. 1982-1995 : vers un effort de cohérence entre missions et moyens	25
2.1 <i>La convention de Montego-Bay ou le renouveau stratégique de l'outre-mer</i>	25
2.2 <i>L'acquisition d'une flotte outre-mer entièrement dédiée mais encore limitée...</i>	28
2.3 <i>...dans un contexte géopolitique aux enjeux multiples</i>	32
Partie 3. 1995-2009 : un manque de continuité préjudiciable	36
3.1 <i>Un contexte géostratégique et une situation politique propices au relâchement ?</i>	36
3.2 <i>Flotte outre-mer : un outil progressivement condamné...</i>	39
3.3 <i>...malgré des menaces qui se multiplient et se diversifient</i>	44
Conclusion : 2010-... : une prise en compte encore inaboutie des enjeux maritimes	51

Préambule : 1945-1963. La Marine et la fin de l'empire colonial :

L'utopie d'un réseau mondial de bases navales ou la Marine face aux réalités économiques et géopolitiques.

1945-1949 : une véritable ambition stratégique

C'est avant tout l'empire colonial (en tant que possessions terrestres) qui a représenté un véritable atout, tant pour les richesses potentielles qu'il renferme que pour sa capacité à servir de point d'appui pour les opérations militaires. Ainsi, en 1945, la France a une réelle ambition de s'appuyer sur son empire pour préserver son rang dans le monde. Dans ce contexte, la Marine et les bases navales outre-mer (avant même la reconstruction de la flotte) ont un rôle particulier. Cette ambition s'inscrit :

- dans une nécessaire démarche de reconstruction mais également de modernisation des infrastructures portuaires (il existe encore un trop fort déséquilibre entre les ports de l'Hexagone et ceux de l'Empire) ;
- dans la prise en compte des leçons de la seconde guerre mondiale :
 - o des leçons politiques : « le salut vient de l'Empire » et il est essentiel d'en exploiter les nombreuses ressources. C'est à partir de cette période que naît un grand espoir dans ce que l'on va appeler l'Union Française¹. Ce concept politique, économique et humain apparaît indispensable à la France pour garantir sa place de grande puissance dans le monde.
 - o Des leçons militaires : plusieurs facteurs (dont l'aggravation de la menace aérienne² et l'apparition de la menace atomique³) conduisent à envisager de moderniser et mieux protéger les bases navales. Par ailleurs, le conflit a révélé l'importance stratégique des bases outre-mer dans le développement des opérations de continent à continent⁴. L'amiral King a ainsi souligné la faiblesse stratégique que représentait la pénurie de bases navales outre-mer durant les opérations du Pacifique. Enfin, pour la France de 1940, la flotte était trop dépendante de la métropole.

¹ Terme qui apparaît pour la première fois dans la constitution de 1946.

² Les combats de la seconde guerre mondiale ont montré la supériorité de l'avion sur le navire (campagne de Norvège, batailles du Pacifique,...).

³ Outre les bombardements d'Hiroshima et Nagasaki, l'expérience atomique de Bikini a été menée par les américains durant l'été 1946.

⁴ La reconquête de la « forteresse Europe » et les débarquements en Sicile, en Italie, en Normandie et en Provence illustrent parfaitement ce type d'opération.

Les stratèges de 1945, notamment au sein de la Marine⁵, ont perçu la réelle opportunité de s'appuyer sur l'empire colonial pour développer un réseau de base et acquérir ainsi une véritable profondeur stratégique indispensable dans le contexte géopolitique de l'époque (cristallisation des blocs, début de la guerre froide mais également défense des voies maritimes).

En 1945, les grandes bases navales françaises outre-mer sont encore nombreuses et réparties sur toutes les mers du globe :

- Méditerranée : Bizerte et Mers-El-Kébir
- Atlantique-Sud : Dakar
- Antilles/Guyane : Fort-de-France
- Océan Indien : Djibouti, Diego-Suarez
- Pacifique : Nouméa, Papeete, Saïgon, Cam-Rahn (Indochine).

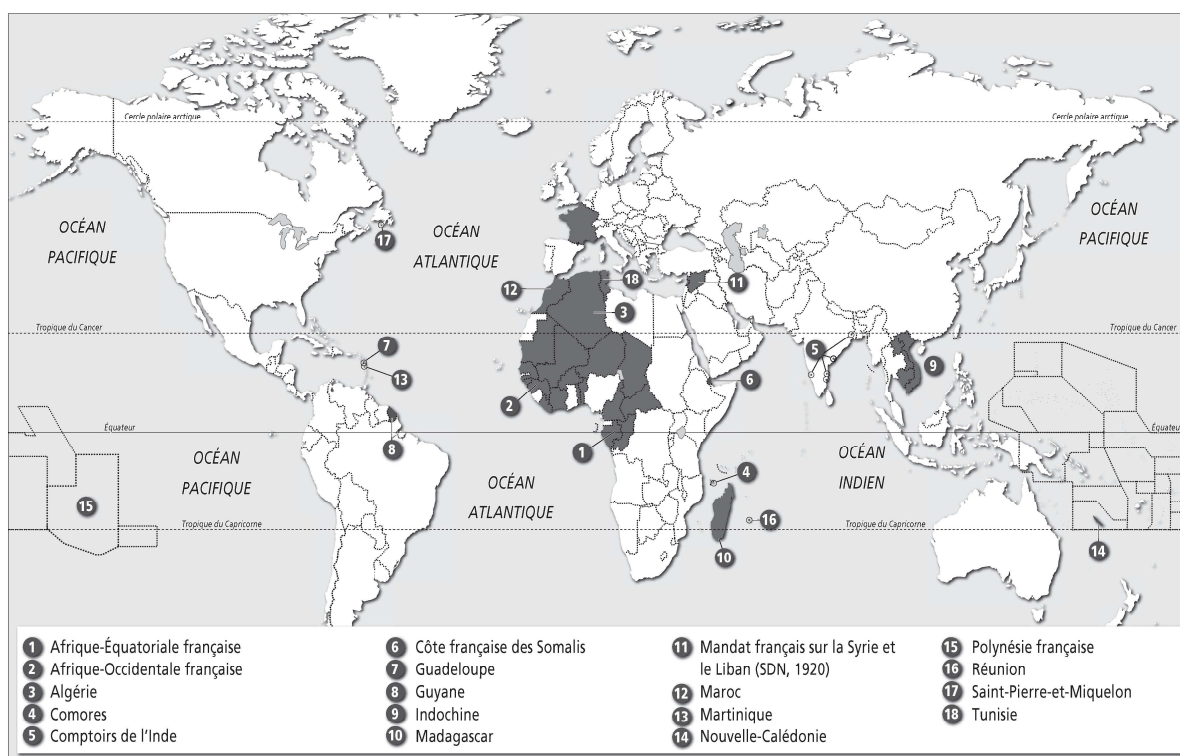


Figure 2: l'empire colonial français en 1945

Cette ambition se traduit dès 1946 par l'établissement des plans de masse de Bizerte, Mers-el-Kebir, Dakar et Diego-Suarez⁶. Elle s'est cependant heurtée à la réalité budgétaire et à un certain pragmatisme politique qui ont conduit à investir davantage dans la reconstruction d'un pays dévasté par six années de guerre plutôt que dans la construction et la consolidation des bases navales d'outre-

⁵ Cf. rapport du vice-amiral d'Argenlieu repris par le conseil supérieur de la Marine (CSM) qui exprime la volonté de créer un réseau de bases à l'échelle mondiale.

⁶ Mais pas de Saïgon en raison de la guerre d'Indochine et du projet de son remplacement par Cam-Rahn.

mer. Le début de la guerre d'Indochine et la forte implication de la Marine française en Extrême-Orient ne facilitent pas la concrétisation de ce projet ambitieux.

Les coûts estimés pour la modernisation des bases s'élevaient entre 100 et 220 milliards de francs alors que budget des armées en 1946 était réduit à seulement 200 à 141 milliards de francs dont seulement 20 pour la Marine. « Seuls » 14 milliards de francs ont ainsi été investis pour les bases. En parallèle, la part de la Marine dans le budget de la Défense a diminué fortement par rapport à l'avant-guerre : 15% à la fin des années 40 contre 20 à 25% dans les années 30.

La menace nucléaire qui s'est rapidement concrétisée en 1946 (expérience atomique sur l'atoll de Bikini) et en 1949 (explosion de la première bombe atomique soviétique) n'a fait qu'intensifier cette tendance. L'apparente nécessité de conférer aux bases navales outre-mer une capacité de résilience face à une telle menace ne faisait qu'augmenter les coûts des travaux et dissuader le pouvoir politique d'investir une telle somme dans un projet qui apparaissait certes légitime mais non prioritaire.

Face à une telle situation économique, la priorité d'un recentrage « euro-nord-africain » a été fixée, il est en contradiction avec l'ambition stratégique d'un réseau mondial de bases navales souhaité par la Marine.

1949-1956 : d'une ambition mondiale à une ambition régionale

En 1949, avec la guerre froide et la signature du traité de l'Atlantique Nord, nous assistons à un changement de paradigme, il faut penser « défense collective » : la priorité n'est plus la défense nationale mais la défense de l'Europe occidentale face à la menace soviétique. Dans ce contexte, l'Afrique du Nord constitue une base de repli stratégique. Le développement de la forteresse « Afrique » est nécessaire pour reprendre d'assaut la forteresse « Europe ». Il ne s'agit pas de se contenter des bases navales (Mers-el-Kebir, Bizerte,...) mais de s'assurer d'un véritable arrière-pays industrialisé dans un souci d'autonomie. L'Afrique du Nord est considérée comme une zone stratégique qui doit être dotée « *des forces et équipements économiques indispensables au maintien de son existence propre.* »⁷. Mais le projet ambitieux de création des ZOIA (Zones d'organisation industrielles africaines) n'aboutira pas en raison des premiers événements liés au processus de décolonisation mais aussi et surtout à cause des contraintes économiques. Le commissariat général au Plan s'y oppose car les ressources financières sont insuffisantes malgré les crédits américains apportés par le plan Marshall. Des crédits OTAN seront malgré tout employés pour poursuivre le renforcement des bases navales outre-mer au risque, pour la France, de perdre une partie de son autonomie stratégique (avec notamment la possibilité pour les alliées d'utiliser les capacités de Mers-el-Kébir). A

⁷ **MISSONIER** (colonel), « Procès-verbal de la réunion interministérielle... », *op. cit.*

partir de 1953, c'est une augmentation de 45% des ressources financières consacrées aux infrastructures de la Marine qui est constatée mais son emploi se fait en grande partie au profit des deux seules bases nord-africaines.

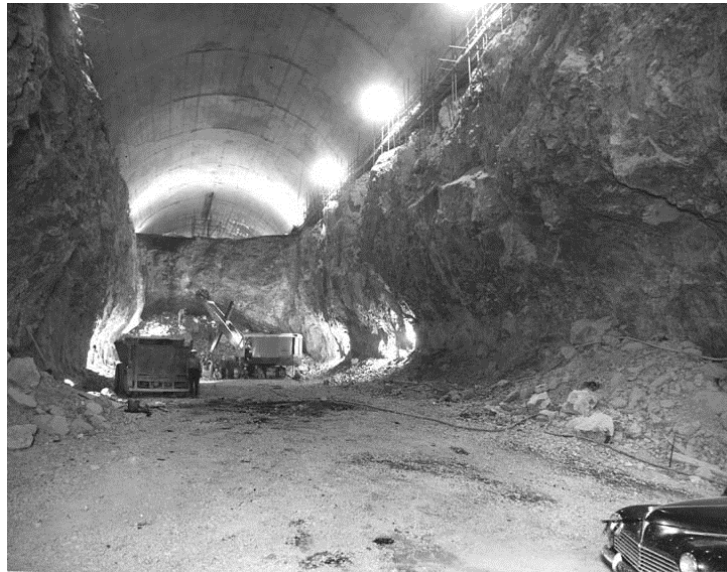


Figure 3: aménagement de souterrain dans la base navale de Mers-el-Kébir.



Figure 4: une des galeries souterraines de la base navale de Mers-el-Kébir en 1960 (on y circule en camion).

Les autres points d'appui outre-mer sont totalement négligés à l'image de ceux d'Indochine : malgré l'importance des moyens navals déployés (un tiers de la flotte et jusqu'à la moitié à la fin du conflit), aucun effort n'est fait pour développer un arsenal pourtant insuffisant. De la même manière, Dakar ou Diego-Suarez restent des « arsenaux de colonie aux possibilités limitées »⁸. Les conséquences

⁸ VIAL Philippe, « un impossible renouveau : bases et arsenaux d'outre-mer, 1945-1975 », in Comité pour l'histoire de l'armement du service Historique de la Marine éd., *Les bases et arsenaux français d'outre-mer, du Second Empire à nos jours*, op.cit., p.225-312.

financières de la guerre se font lourdement sentir pour ces deux ports que les accords de Genève, en mettant fin au conflit indochinois, ont finalement pratiquement sauvés.

Les ambitions de 1945 et le rapport du VA d'Argenlieu sont caduques. La France est maintenant dans une logique de maintien et non plus de développement de ses points d'appui.

La Marine n'a pas les moyens de ses ambitions. Faute d'argent, la priorité est donnée au renouvellement du corps de bataille au détriment du train d'escadre et des infrastructures. « *La flotte nouvelle qui va naître n'aura pas de berceau* » (Amiral Nomy, fin 1953).

Cette pénurie de moyens conduit clairement à un recentrage sur la Méditerranée et sur le triangle stratégique Toulon / Mers-el-Kebir / Bizerte.

Au milieu des années 50, nous assistons à un véritable reflux à la fois géographique et conceptuel après une phase de développement qui est finalement restée essentiellement théorique. Les autorités navales ont sans doute été trop ambitieuses et malgré des efforts de lucidité stratégique, elles n'ont pas pris la dimension de la cure d'austérité qui se dessinait pour de nombreuses années.

A cela s'ajoute le volet économique et la mauvaise rentabilité des arsenaux d'outremer. En effet, les ressources ne permettent pas de développer une flotte suffisamment nombreuse pour occuper tout l'espace maritime français, il en résulte un sous-emploi des bases navales d'outre-mer, les arsenaux tournent en sous-régime et le rapport coût/efficacité est prohibitif.

La flotte de souveraineté outre-mer est faite de « bricolage » : ce sont principalement de vieux navires cédés par les Etats-Unis ou la Grande-Bretagne, peu ou pas adaptés aux zones chaudes, qui la constituent (escorteurs, dragueurs côtiers,...).

1956-1963 : la fin des illusions

1956 est une année charnière pour les bases d'outre-mer (abandon de Cam-Rahn puis de Bizerte suite à l'indépendance de la Tunisie). Cette année est surtout marquée par :

- **la crise de Suez** qui révèle à la fois la faiblesse de notre flotte logistique et la nécessité de posséder un porte-avions. Ce deuxième constat ne fait d'ailleurs qu'accentuer la nécessité de combler le premier. Acquérir des bâtiments de soutien logistique (BSL) apparaît donc comme une priorité car ce type de navire constituerait une véritable base mobile permettant une exploitation optimale des bâtiments de projection et notamment d'un groupe aéronaval. Les atouts de la base mobile par rapport aux bases fixes sont ainsi mis en lumière : avantages financiers mais également opérationnels. Ne conserver qu'une seule base en Atlantique et une en Méditerranée est clairement évoqué au risque de choquer l'état-major.

- **L'accélération du processus de décolonisation.** Ce processus est inéluctable (indépendance de la Tunisie et du Maroc en 1956) : les amiraux et dirigeants politiques de la IV^{ème} République n'ont pas su l'anticiper. Certains hommes d'Etat avaient perçu l'impossibilité d'aller à l'encontre de la volonté d'émancipation des peuples: le général de Gaulle dès 1958 n'avait-il pas affirmé : « *La Communauté, c'est de la foutaise* » ?
- **L'intensification de ce que l'on n'appelle pas encore la guerre d'Algérie.** Le conflit ne fait qu'aggraver la situation budgétaire et la capacité pour la Marine d'investir dans le renforcement des points d'appui qui lui restent.

Le départ de la France d'Extrême-Orient conduit à négliger la base de Diego-Suarez et d'une manière plus générale l'Océan Indien qui ne devient qu'une zone de transit vers le Pacifique.

Restrictions budgétaires, décolonisation, menaces aériennes et surtout nucléaires : autant de facteurs de vulnérabilité pour des bases navales qui sont pourtant indispensables à la France pour lui permettre d'exercer sa souveraineté outre-mer. Ces événements sont la manifestation d'une véritable mutation politico-stratégique, l'avènement d'un **nouveau paradigme géopolitique qui est évoqué dans l'article du lieutenant vaisseau Lanxade qui paraît en 1959 dans la Revue maritime (« Marine et Communauté »)**. Ce dernier évoque notamment la volonté de concilier les trois logiques du moment :

- celle d'un empire qui n'est plus colonial (l'Union française ou la Communauté) ;
- celle de la construction européenne (les traités de Rome créant la communauté économique européenne ont été signés deux ans plus tôt) ;
- celle de la force de frappe (dont l'indépendance est plus que jamais d'actualité après le dénouement désastreux de l'opération Mousquetaire à Suez en 1956).

Avec l'avènement de la V^{ème} république et la Constitution de 1958, la Communauté française remplace l'Union française. Pour faire face aux difficultés budgétaires, les responsables militaires souhaitent solliciter l'assistance des alliés pour contribuer de façon significative à la modernisation des forces mais ils se heurtent à la politique d'indépendance du général de Gaulle. Ce dernier a également compris que la fin de l'empire colonial était inéluctable mais surtout que les nouveaux Etats ne souhaitaient pas intégrer la Communauté française. **L'empire colonial est devenu un instrument obsolète de puissance : en parallèle du processus de décolonisation, de Gaulle va faire accélérer l'acquisition d'une force de dissuasion crédible et indépendante qui constitue, dans le monde moderne post-seconde guerre mondiale, le seul et véritable outil de puissance capable de garantir à la France son autonomie stratégique. Décolonisation et dissuasion sont les deux faces d'une même médaille.**

Le processus de décolonisation va s'accélérer avec l'indépendance des anciens pays de l'Afrique Equatoriale Française (AEF) et de l'Afrique Occidentale Française (AOF) en 1960 et enfin les accords

d'Evian en 1962 qui donnent à l'Algérie son indépendance. Dans cette période de décolonisation, la possession de bases navales dans des pays tiers indépendants est perçue comme une véritable atteinte à leur souveraineté nationale...leur existence est dès lors compromise, c'est une question de temps.

* * *

Partie 1. 1963-1982 : Une réorganisation nécessaire.

Vers de nouveaux points d'appui et une flotte de souveraineté dédiée ?

Dès le début de cette période, l'avenir des bases navales, et donc le rôle des forces navales françaises outre-mer, semble bien compromis. Outre la fin du processus de décolonisation, deux facteurs essentiels y contribuent : le développement du concept séduisant de « base mobile » et surtout la priorité donnée à l'acquisition d'une force de dissuasion. Pour bien les appréhender, un retour de quelques années en arrière est nécessaire. La crise de Suez en **1956** a permis de dresser deux constats majeurs:

- **La pénurie criante de train d'escadre** pendant l'opération Mousquetaire, déjà évoquée plus haut et qui démontre la nécessité de construire une flotte logistique. C'est le début du principe de « base mobile » dont les avantages par rapport aux bases fixes sont nombreux (coût relatif et souplesse d'emploi).
- **La volonté française d'acquiescer son indépendance stratégique** vis-à-vis des américains et la décision d'accélérer le programme nucléaire. Une priorité stratégique qui va rapidement se traduire en contrainte budgétaire à la fois pour la flotte « classique » de surface mais également pour les bases navales.

Cette volonté d'accélérer le programme nucléaire va confirmer le besoin d'un train d'escadre pour ravitailler la force Alfa qui sera déployée pour mettre en œuvre le centre d'expérimentation du Pacifique (CEP). Ce train d'escadre permet de développer le concept de base mobile utile pendant les opérations extérieures (OPEX) qui vont se multiplier à partir des années 70. Mais il est également utile pour compenser le manque d'ateliers de soutien au sein des bases navales outre-mer⁹. **En 1968**, l'article du commissaire principal Bertrand dans la revue de défense nationale¹⁰ peut être considéré comme un acte de décès des bases navales outre-mer. Il met l'accent sur leurs faiblesses à la fois dans les domaines financiers et militaires et prône un recours massif au principe de « base mobile » et donc au développement d'un train d'escadre. Il écrit ainsi de façon lapidaire : « [...] *il serait sage que notre Marine puisse, à plus ou moins brève échéance, s'affranchir à peu près complètement de ce qui reste encore de notre réseau de bases outre-mer* ».

Sans aller jusqu'à cette solution sans doute trop radicale, nous allons assister pendant 20 ans à une réorganisation du dispositif français de souveraineté outre-mer. Les points d'appuis majeurs vont

⁹ Les meilleurs exemples sont les bâtiments de soutien logistique type « Rhin » et surtout le bâtiment-atelier polyvalent « Jules Verne » (cf. point 1.3).

¹⁰ **BERTRAND** (commissaire principal), « La Flotte logistique », RDN, août-septembre 1968, p1271.

changer et une flotte dédiée va difficilement émerger. **Face aux contraintes budgétaires et aux réalités géopolitiques, la politique de présence et de souveraineté dans les espaces ultramarins sera subie sans réelle anticipation ou vision stratégique à long terme.**

1.1 *Un politique de souveraineté outre-mer à redéfinir et à adapter*

Avec la décolonisation, l'espace maritime sous influence française est considérablement réduit. Comme le souligne Philippe Vial¹¹ : « *les littoraux [que la France] contrôlait auront diminué des deux tiers par rapport à 1939, passant d'environ 35 000 km à 13 000 km* ».

Dès 1960, la politique de souveraineté et de défense outre-mer doit prendre en compte les nombreux traités de défense et d'assistance signés avec les anciennes colonies. Le général de Gaulle souhaite que la présence militaire française dans ces anciennes colonies soit réduite au strict nécessaire car il s'agit de ne pas entraver le développement de la force de dissuasion qui remplace l'empire colonial comme principal outil de puissance.

Mais s'il n'y a plus de volonté d'occuper les territoires de l'ancien empire colonial, l'ambition de maintenir un réseau de bases demeure afin de conserver une capacité d'action à l'échelle mondiale. Comme le rappelle Dominique Guillemin¹², c'est le Comité de Défense restreint du 16 septembre 1960¹³ puis la directive du ministère de la Défense du 5 décembre 1960¹⁴ qui définissent les principes de la nouvelle organisation du dispositif français outre-mer. L'objectif étant de former les armées nationales africaines afin qu'elles assurent la sécurité intérieure et, dans une moindre mesure, participent à la sécurité collective. Par ailleurs, la présence française sera progressivement mais considérablement réduite : des forces françaises subsisteront pour maîtriser les grandes lignes de communication et garantir la liberté de manœuvre et l'accès aux ressources stratégiques. C'est dans ce cadre que six commandements supérieurs outre-mer sont créés¹⁵ et la hiérarchie des bases hors-métropole réorganisée¹⁶.

¹¹ **VIAL Philippe**, « La France et la mer depuis 1945 : une mutation inachevée », in *La mer dans l'Histoire, la période contemporaine*, Bydell press, 2017.

¹² **GUILLEMIN Dominique**, « Le rôle de la zone Sud de l'Océan Indien dans la politique de défense française, 1946-1986 », in BONIN Hubert (dir), *Mayotte en France, enjeux et tensions*, Les Indes savantes, 2018.

¹³ Service historique de la Défense, archives du ministère de la Guerre (SHD/GR), 11S carton 75, décision du Comité de Défense restreint du 16 septembre 1960, note n°3226 CDR.

¹⁴ SHD/GR 11S carton 75, directive pour la défense militaire outre-mer n°552 TS du 5 décembre 1960.

¹⁵ Note n°5692 EMGA/BOM/I/TS du 22 décembre 1960 sur la politique et les moyens militaires outre-mer. Les commandements sont identifiés ainsi : Groupe Antilles-Guyane, Groupe pacifique, Côte française des Somalis, et trois Zones d'outre-mer (ZOM) héritières des anciennes Zones stratégiques en Afrique, ZOM N°1 pour l'Afrique de l'ouest, ZOM n°2 pour l'Afrique centrale et ZOM n°3 pour l'océan Indien. La Zone stratégique d'Afrique du Nord a disparue et l'Afrique sub-saharienne est désormais divisée en deux commandements.

¹⁶ Les quatre bases principales outre-mer sont Dakar, Port Lamy, Diégo-Suarez et Djibouti ; les bases intermédiaires, indispensables pour le transit, sont Pointe Noire, Fort de France, Nouméa, Papeete, une escale aérienne dans le sud saharien et une autre en Afrique centrale ; les bases de remplacement sont le Cap Blanc et les Comores.

Le Centre d'Expérimentation du Pacifique (CEP) : le nucléaire au secours de l'outre-mer ?

En cette période de réorganisation du dispositif naval français outre-mer, le théâtre du Pacifique, et plus particulièrement celui de la Polynésie, fait figure d'exception. Les arbitrages politiques pour permettre à la France de conserver son autonomie stratégique se font clairement en faveur de la force de dissuasion et de sa composante sous-marine, au détriment de l'empire colonial puis de « l'Union française » ou de la « Communauté ».

Mais paradoxalement, le développement de l'arme nucléaire, qui a été un des principaux responsables de l'affaiblissement du réseau de bases navales d'outre-mer et de la flotte de surface, va directement inciter l'Etat à fournir, de l'autre côté du globe et de façon durable, l'un des plus importants efforts navals que la Marine ait connu. Papeete, qualifié de « petit port mal équipé » en 1964, va rapidement connaître d'importants travaux d'adaptation pour en faire le principal point de support logistique de la flotte du Pacifique. La création du CEP est décidée en juillet 1962¹⁷ et les travaux d'aménagement démarrent immédiatement. C'est un important effort financier qu'il est nécessaire de fournir dans la durée, effort d'autant plus impressionnant que l'on part *ex nihilo*. La création d'une flotte logistique, dont la carence était apparue au grand jour lors de l'opération Mousquetaire contre Suez en 1956, est ainsi aidée par la création du CEP avec la mise en chantier de cinq bâtiments de soutien logistique (BSL).

Finalement le nucléaire, qui avait plombé le budget alloué aux bases navales outre-mer dans les années 50, permet à la flotte française de développer un train d'escadre et d'affirmer (quelque peu) sa présence outre-mer : en océan Indien lors des phases de transit et de manière plus permanente (ou du moins régulière) dans le Pacifique.



Figure 5: le général de Gaulle assiste au 3^{ème} essais nucléaires à Mururoa depuis la passerelle du bâtiment de commandement et ex-croiseur *De Grasse* (C610)

¹⁷ Les accords d'Evian stipulent que les expérimentations nucléaires au Sahara devront être abandonnées en 1967.

Cependant, il ne faut pas se fier aux apparences : malgré cette impression de puissance, l'impact du CEP sur la flotte de souveraineté outre-mer demeure globalement négatif. Il mobilise en effet une grande partie de la flotte dans une zone spécifique négligeant ainsi la présence militaire dans les autres espaces maritimes. Il continue surtout à impacter très fortement les budgets. En 1967, les dépenses dans le nucléaire représentent 30 % des autorisations de programmes et malgré une augmentation de son budget, la Marine nationale ne parvient pas à mener à termes les autres programmes qui avaient pourtant été officiellement décidés¹⁸.

Un tel déséquilibre dans la répartition des efforts n'est pas propice à une politique de souveraineté solide et cohérente. D'autant plus que durant ces deux décennies post-décolonisation, ce n'est pas dans la zone maritime du Pacifique que les enjeux stratégiques vont le plus évoluer mais bien dans l'Océan Indien qui devient, à plusieurs égards, un théâtre d'intérêt majeur...Face à cette situation et faute de moyens, les autorités de la Marine vont devoir s'adapter et improviser.

L'océan Indien dans les années 1960/1970 : des intérêts stratégiques toujours plus grands.

Si l'Atlantique et le Pacifique ont été les principaux théâtres d'affrontements navals pendant la seconde guerre mondiale, l'Océan Indien est resté beaucoup plus en retrait. A la sortie de la guerre, cette zone maritime reste encore peu militarisée mais tout va s'accélérer à partir de 1967 avec plusieurs évènements notables et lourds de conséquences :

- c'est tout d'abord **le retrait de la Grande-Bretagne de la zone** qui décide de concentrer ses efforts navals en restant à « l'Est de Suez ». Ce retrait, effectif en 1971, se traduit par un vide stratégique que les soviétiques ne manquent d'exploiter avec une présence accrue à partir de 1969. D'autant plus que les américains, embourbés au Vietnam, ne peuvent faire face.
- En 1967, c'est également **la guerre des Six jours qui conduit à la fermeture du canal de Suez**. Cette situation va non seulement contribuer à isoler davantage ce théâtre de l'Europe mais également à réorienter la totalité du flux maritime (et notamment le flux pétrolier en provenance du Moyen-Orient et à destination de l'Europe) vers le Cap de Bonne Espérance et surtout vers le canal du Mozambique et donc les îles éparses françaises.
- **L'influence chinoise commence à se faire sentir** avec la construction d'une base navale près de Dar-es-Salam inaugurée le 6 mai 1970 ; à cela s'ajoute enfin la montée en puissance progressive des marines riveraines.

¹⁸ Cette situation va d'ailleurs conduire, en mai 1970, à la démission du chef d'état-major de la Marine, l'amiral Patou qui est en désaccord avec le ministre de la Défense nationale Michel Debré.

- Cette période est également marquée par une **nouvelle vague d'indépendance pour les territoires français d'outre-mer** puisque Les Comores accèdent à l'indépendance en 1975 et Djibouti en 1977. La France doit réagir pour ne pas perdre son influence dans la région.

Consciente de cette évolution, la France se décide à réinvestir et agir dans la zone. Cette décision se traduit concrètement dès 1972 par le déploiement du groupe « Mascareigne », la création perspicace du poste opérationnel d'amiral commandant la zone maritime de l'océan Indien (Alindien) en 1973, la réalisation des missions de déminage « Decan I et II » lors de la réouverture du canal de Suez en 1975 ou encore les opérations Saphir I (1975) et Saphir II (1977) qui permettent de garantir la sécurité et l'indépendance de la République de Djibouti et préserver ainsi un point d'appui essentiel dans la zone.

Mais la France doit surtout faire face aux troubles internes malgaches en 1972 qui vont conduire à abandonner sa base navale de Diego-Suarez et réorganiser tout son dispositif de points d'appui dans la zone sud (cf. point 1.2).

Le plan bleu avorté sous Pompidou

Dans une période où toute la politique de défense française est tournée vers la force de dissuasion, l'affirmation de la présence d'une flotte de souveraineté permanente outre-mer n'est pas la priorité du gouvernement. A titre d'illustration, le livre blanc de la défense nationale de 1972 évacue rapidement le sujet : « *notre présence outre-mer, dans nos propres départements et territoires comme dans les pays auxquels nous lient des accords d'assistance, est limitée à un niveau relativement faible, suffisant pour démontrer notre détermination et assurer notamment la sécurité des points névralgiques, escales maritimes ou aériennes, bases logistiques* ». Pour la Marine, le modèle de flotte préconisé se limite à « *9 avisos-escorteurs, quelques bâtiments de faible tonnage et des engins de débarquement* ». Un modèle que l'on peut qualifier finalement de juste suffisant face à un niveau de menace permanente encore assez faible ; il est bien sûr prévu d'acheminer des renforts de métropole en cas d'élévation significative de ce niveau de menace (exemple de l'Océan Indien dans les années 70). Il est évident que ce livre blanc avait surtout comme objectif d'inscrire dans le marbre la dissuasion nucléaire.

Le plan naval ou « plan bleu », lancé durant la présidence de Georges Pompidou et adopté par décret du 03 mars 1972, définit les missions de la Marine nationale : riposte nucléaire, défense des approches maritimes de la France et des départements et territoires d'outre-mer et action en haute mer¹⁹. Ce plan semblait enfin démontrer la volonté de la France de mener une politique maritime et navale très ambitieuse. Trop ambitieuse au regard des moyens ?

Comme la volonté de créer un réseau de bases navales en 1945, certains responsables politiques et militaires ont fait preuve d'une ambition démesurée qui n'était pas en cohérence avec les réalités

¹⁹ Cf. site netmarine.net : « La genèse des patrouilleurs rapides ».

économiques et budgétaires du pays. Certains jeunes officiers supérieurs de l'école de guerre ne manquaient pas de critiquer ces ambitions démesurées et irréalistes²⁰. Le premier choc pétrolier en 1973 et la crise qui a suivi ont vite fait de ramener les autorités politico-militaires à la raison et revoir leurs ambitions à la baisse.

Cette description du contexte géopolitique et des priorités stratégiques et budgétaires fixées par les autorités politiques durant cette période (1963-1982) permet ainsi de mieux comprendre la nécessaire réorganisation des points d'appui outre-mer et le renouvellement de la flotte de souveraineté.

1.2 La fin d'un empire : la Marine vers de nouveaux points d'appui stratégiques

La décolonisation s'est nécessairement accompagnée d'une volonté d'émancipation de la part des nouveaux Etats souverains. Le départ des forces françaises des anciennes colonies a été progressif mais inéluctable. Il a conduit à une réorganisation de notre réseau de bases outre-mer indispensable pour soutenir la flotte de souveraineté. Dans son article de la Revue de Défense nationale écrit en 1965²¹, Le contre-amiral de Bazelaire, alors adjoint au major général de la Marine, classe les bases navales en quatre catégories en fonction de leur capacité de soutien et de ravitaillement: les bases principales, les bases secondaires, les points d'appui et les ports de relâche. Il est alors intéressant de constater qu'en 1965, date à laquelle est définitivement achevé le processus de décolonisation, aucune base outre-mer n'est classée « base principale ». Dakar et Diego-Suarez sont des bases secondaires, Mers-El-Kébir, Fort-de-France, Nouméa et Djibouti sont des points d'appui et Papeete est seulement considéré comme port de relâche ! Faible considération pour le port tahitien qui, comme l'admet d'ailleurs le CA de Bazelaire, est considérablement renforcé durant cette période pour devenir le principal point d'appui logistique des forces affectées au Centre d'Expérimentation du Pacifique.

En Extrême-Orient :

Dès 1954 et la fin de la guerre d'Indochine, les Français évacuent le Nord-Vietnam et donc le port de Haïphong.

Deux ans plus tard, c'est au tour de la base navale de Cam-Rahn d'être évacuée. **Ainsi dès 1956, la France a perdu tous ses points d'appui sur le continent**



Figure 6 : le croiseur *La Motte-Picquet* à Haïphong en 1938

²⁰ LANXADE Jacques (amiral), ALINDIEN de 1986 à 1988, CEMP de 1989 à 1991 et CEMA de 1991 à 1995, Entretien oral libre qui s'est déroulé le 14 mars 2018 au domicile parisien de l'amiral.

²¹ BAZELAIRE, de (contre-amiral), « La Marine et les bases », RDN, novembre et décembre 1965, p 1672-1682 et p. 1865-1877.

asiatique en Extrême-Orient²². C'est finalement Nouméa qui devient, à partir de cette période et encore jusqu'à nos jours, le plus proche point d'appui de la flotte pour la zone d'Extrême-Orient.

En Méditerranée :

Le retrait de la Marine nationale des ports nord-africains, va s'effectuer de façon conflictuelle. Lors de l'indépendance de la Tunisie en 1956, Habib Bourguiba concède au Français le droit d'utiliser Bizerte dont l'importance géostratégique a souvent été démontrée depuis 20 ans.

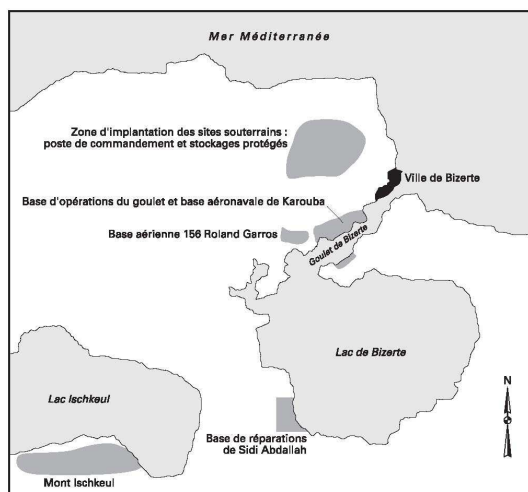


Figure 7: base stratégique de Bizerte

La rade est considérée comme la mieux protégée de Méditerranée. Cependant, de vives tensions apparaissent avec la population et de violents incidents surviennent en juillet 1961 entre manifestants armés et forces françaises. Le départ de la base devient alors inéluctable et s'opère en 1963. Au Maroc, l'évacuation de la base de Casablanca est actée dès juin 1958 à travers la signature d'un accord entre la France et son ancienne colonie. Cette évacuation sera effective en 1960.

En Algérie, les accords d'Evian signés en 1962 exigeaient un départ immédiat de la Marine nationale de sa base d'Alger mais permettaient à la France de conserver le Sahara (pour ses ressources pétrolières et ses installations nucléaires) ainsi que la base navale de Mers-el-Kébir.



Figure 8: base navale de Mers-el-Kébir en 1956

Mais comme en Tunisie, les fortes tensions liées à la présence des Français après l'indépendance conduisent la Marine à évacuer la base navale en 1968. D'autant plus que la France, qui a développé le CEP et ne considère plus le Sahara algérien avec le même intérêt, tient à son autonomie stratégique et ne souhaite pas conserver un point d'ancrage dont l'emploi serait tributaire du bon vouloir d'un pays tiers.

La perte des deux ports nord-africains ne peut finalement pas être considérée comme tragique d'un point de vue stratégique. Toulon est en effet capable d'assumer les enjeux maritimes et militaires dans la zone.

²² Cet abandon semble donner raison à certains théoriciens ou géographes comme Onésime Reclus qui, au début du XX^{ème} siècle, militait pour un recentrage de la politique coloniale sur la seule Afrique considérant l'Indochine comme trop lointaine et indéfendable.

En Océan Indien :

Le redéploiement des points d'appui de la flotte en Océan Indien est intervenu plus tard mais il a été relativement compliqué notamment dans la partie sud. Malgré l'indépendance de Madagascar en 1960, les accords de coopération permettent à la France d'utiliser la base de Diego-Suarez mais les événements vont s'accélérer à partir de 1972.

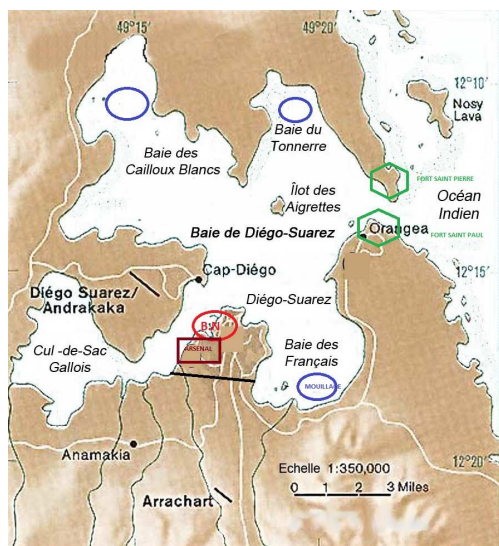


Figure 9: rade de Diego-Suarez

Durant les années 60, le théâtre de l'Océan Indien ne présente pas d'enjeu majeur pour la France, la flotte de souveraineté qui stationne à Diego-Suarez est très réduite et l'arsenal n'est pas du tout rentable. C'est l'entretien de la flotte du Pacifique puis de bâtiments civils à partir de 1968 qui permet finalement d'apporter un regain d'activité indispensable à sa survie. Mais en 1972, la crise politique interne finit par emporter le gouvernement francophile du président Tsiranana et les accords de coopération et de défense qui avaient été signés entre les deux pays sont dénoncés en 1973. Les forces françaises doivent quitter le territoire au plus vite, seule la Marine obtient un sursis afin notamment de transférer aux cadres malgaches la gestion de l'arsenal de Diego-Suarez. Paradoxalement, et comme nous le verrons plus bas, cette évacuation a lieu alors que la Marine nationale était en train d'opérer un véritable retour en puissance dans l'Océan Indien. Diego-Suarez s'était alors révélé un point d'appui utile et la perte des infrastructures industrielles et portuaires apparaît comme un coup dur pour la Marine. Il a alors été envisagé de redéployer les forces navales de souveraineté à Mayotte mais au prix d'investissements trop lourds pour que cette solution soit finalement entérinée. C'est donc l'île de la Réunion qui est choisie comme point de repli et le développement des infrastructures portuaires du port de la Pointe des Galets permet la construction d'un quai capable d'accueillir un porte-avions à partir de 1980. Mayotte reste un point d'appui secondaire mais utile.

Dans la partie nord de l'Océan Indien, c'est le *statu quo*. Malgré l'indépendance de Djibouti en 1977, la France a pu conserver sa base navale dont l'intérêt n'a pas faibli au cours de l'Histoire : son emplacement stratégique facilite la surveillance des flux maritimes vers le canal de Suez.

Contrairement à l'Extrême-Orient, des bases navales ont donc pu être conservées en Océan Indien qui va progressivement se révéler être un véritable nœud stratégique mondial²³.

²³ La création de la base navale d'Abu Dhabi en 2009 ne viendra que confirmer cette tendance.

Djibouti pour la partie Nord de l'Océan Indien, Ports-des-Galets (dans une moindre mesure Mayotte) pour la partie sud vont ainsi constituer les deux points d'appui principaux des forces navales de souveraineté déployées dans la zone à partir de la fin des années 70.

En Atlantique :

Comme l'océan Indien durant les années 60, l'Atlantique Sud est un théâtre d'opération secondaire pour la France. L'arsenal de Dakar est sous-exploité et c'est l'ouverture à l'entretien des bâtiments stationnés aux Antilles ou des navires civils qui permet d'en garantir la viabilité. Cette situation explique en partie les accords franco-sénégalais de mars 1974 qui prévoient un allègement du dispositif militaire français et la dissolution de la base stratégique. Cette dissolution s'accompagne également d'une réorganisation du commandement avec la création des Forces françaises du Cap-Vert. Ce n'est qu'en 1980 que l'arsenal et les infrastructures portuaires de Dakar sont solennellement restitués aux autorités sénégalaises. La Marine nationale y reste cependant présente et le port Dakar demeure un point d'ancrage dans un théâtre dont les enjeux, au cours de cette période, n'évoluent pas autant qu'en Océan Indien²⁴.

Dans le Pacifique :

En cette période troublée pour les bases navales d'outre-mer, le théâtre du Pacifique fait figure d'exception. La montée en puissance du Centre d'Expérimentation du Pacifique (CEP) va en effet contribuer à faire de Papeete un port incontournable. L'avènement de l'arme nucléaire va conduire la France dans une entreprise gigantesque avec la création d'un centre d'essais situé à 20 000 km de la métropole et constitué des sites de tir de Mururoa et Fangataufa et d'une base avancée (Hao). Le port de Papeete va devenir le point d'appui majeur d'une flotte qui atteindra jusqu'à 120 000 tonnes suivant les périodes et la programmation des campagnes de tir.

Aux Antilles et en Guyane :

Dans la zone Antilles-Guyane, le port de Fort-de-France reste le point d'appui majeur de la flotte. Le vieux port de Cayenne, saturé, sera remplacé en 1974 par le port de Dégrad-des-Cannes.

Ainsi, entre 1956 (départ des Français d'Indochine) et 1976 (abandon de Diego-Suarez), le réseau des bases navales d'outre-mer s'est totalement réorganisé. Le processus de décolonisation a conduit à définir de nouveaux points d'appui qui n'évolueront pratiquement plus jusqu'à aujourd'hui (ouverture de la base navale d'Abu Dhabi en 2009 et fermeture de la base navale de Dakar en 2010).

²⁴ Ce n'est qu'en 2010, d'un commun accord entre les deux pays, que la France fermera définitivement la base navale de Dakar.

1.3 Vers l'emploi d'une flotte dédiée mais encore trop hétérogène

Les avisos-escorteurs, épine dorsale de la flotte de souveraineté :



Figure 10: l'avisos-escorteur *Balny* (F 729)

La France a enfin pris conscience de la nécessité de se doter de bâtiments spécifiquement conçus pour stationner dans les zones chaudes. Dès 1958 débute la construction des avisos escorteurs. Cette série de neuf bâtiments initialement désignés « escorteur de l'Union française » a été conçue pour assurer les missions de présence et de souveraineté dans les territoires d'outre-mer.

Le premier de la série, le *Commandant Rivière*, entrera en service en 1962 soit la même année que la signature des accords d'Evian. L'arrivée (progressive) d'une flotte de souveraineté spécifiquement dédiée à l'outre-mer coïncide donc avec l'indépendance de la dernière grande « colonie » française²⁵ c'est à dire l'acte de décès de l'Empire colonial.

Ces navires sont destinés à remplacer les avisos coloniaux de type Bougainville qui avaient été construits durant les années 30 mais la seconde guerre mondiale puis la guerre d'Indochine les avaient largement détournés de leur mission initiale de souveraineté outre-mer. La moitié d'entre eux connurent d'ailleurs une fin tragique entre 1940 et 1945²⁶. Les avisos-escorteurs peuvent donc être considérés comme les premiers bâtiments véritablement dédiés à l'outre-mer. Ils étaient notamment équipés d'air conditionné et d'équipements adaptés aux patrouilles en mer chaude. Hormis le *Balny*, admis au service actif en 1969, ils sont tous entrés en service entre 1962 et 1965. Déplaçant 2170 tonnes à pleine charge et équipés d'un armement conséquent, ils étaient surtout dotés d'une excellente autonomie qui leur permettait de franchir 7500 Nq à 16,5 nds. Leur principal défaut pour assurer des missions de souveraineté dans des zones aussi vastes était l'absence d'hélicoptère embarqué. Il n'en demeure pas moins qu'ils ont rapidement donné satisfaction et constitué, tant par leur tonnage que leurs capacités, **la première véritable épine dorsale de la flotte de souveraineté outre-mer**. Ils ont essentiellement été stationnés et déployés en océan Indien et dans le Pacifique.

²⁵Bien que l'Algérie n'était pas une colonie mais un département et que les Comores (jusqu'en 1975) et Djibouti (jusqu'en 1977) soient toujours des possessions françaises, l'année 1962 constitue indiscutablement une date symbolique de la fin du processus de décolonisation.

²⁶ Le *Bougainville*, premier de la série, fut d'ailleurs coulé par son sister-ship, le *Savorgnan de Brazza*, le 09 novembre 1940 au large de Libreville dans la lutte fratricide entre les FNFL et les forces restées fidèles à Vichy.

Une flotte en forte augmentation mais en trompe l'œil

En 1963, le reste de la flotte de souveraineté demeure très hétérogène, elle est constituée de navires dont la grande majorité, de faible tonnage, n'a pas été conçue pour opérer dans les mers chaudes. Il s'agit souvent d'anciens bâtiments britanniques ou américains cédés à la Marine nationale pendant la seconde guerre mondiale ou d'anciens navires ennemis récupérés par la France au titre des dommages de guerre. C'est par exemple le cas de l'avisos-escorteur *Francis Garnier* (F730) qui appartenait à la marine italienne et a été donné à la France en 1948, il sera affecté aux forces maritimes du Pacifique de 1955 à 1966.



Figure 11: l'avisos-escorteur *Francis Garnier* (F730)



Figure 12: le patrouilleur et ex-dragueur de mines *Jasmin* (M663)

La plupart des autres bâtiments de souveraineté sont des dragueurs transformés en patrouilleurs tels que le dragueur de mines *Jasmin* (M663) appartenant à l'US Navy et transféré en 1944 à la Marine nationale (jaugeant à peine 280 tonnes, il était stationné à Djibouti de 1955 à 1963). Les dragueurs côtiers *Arcturus* (M746), *Altair* (M736), construits à Cherbourg et lancés en 1954 et 1956, étaient quant à eux stationnés aux Antilles avant d'être retirés du service en 1982.



Figure 13: les dragueurs côtiers *Altair* (M 736) et *Croix-du-Sud* (M 734)

Ainsi ces unités réaffectées se voient confier des missions pour lesquelles elles n'étaient pas initialement dédiées et témoignent des carences d'une flotte de souveraineté pratiquement inexistante au début des années 60.

C'est à partir de cette période que la taille de la flotte de souveraineté va véritablement exploser : d'un tonnage total estimé à moins de **20 000 tonnes en 1962, il va passer à plus de 85 000 tonnes en 1970** ! C'est bien sûr le centre d'Expérimentation du Pacifique (CEP) qui va capter l'immense majorité des cette ressource puisque qu'en 1970, pas moins de **73 000 tonnes** seront destinées à la flotte du Pacifique. Le tableau de répartition de la flotte présenté en annexe 2 illustre le nombre et la diversité des navires dédiés au CEP.

Outre le croiseur *de Grasse* (C610), reconverti en bâtiment de commandement, cinq avisos-escorteurs²⁷ et quatre dragueurs-côtiers (reconvertis en patrouilleurs)²⁸ sont stationnés à Tahiti en 1970. On y trouve également une grande quantité de bâtiments de soutien dont certains spécialement construits pour supporter le CEP. C'est notamment le cas des bâtiments de soutien logistique *Garonne* (A617), *Rhin* (A771), *Tarn* (A621) et *Rance* (A618). Ce dernier, mis en service en 1966, était spécialisé dans la sécurité radiologique. Il était doté de laboratoires et d'installations de décontamination radioactive.

Au milieu des années 70, **cette armada donne finalement une image tronquée de la flotte permanente de souveraineté outre-mer**. On ne peut nier la forte présence française en Polynésie mais les investissements réalisés dans cette zone pour le développement de la force nucléaire se font au détriment du reste du domaine maritime français à travers le monde. Ce n'est que trois avisos-escorteurs et six anciens dragueurs-côtiers convertis en patrouilleurs qui étaient stationnés sur les autres théâtres en 1970 (Dakar, l'océan Indien, les Antilles et la Nouvelle-Calédonie). A la fin de la période considérée et au moment de la signature de la convention de Montego-Bay (1982), cette capacité sera à peine renforcée par le premier bâtiment de transport léger (BATRAL) *Francis Garnier* (L9031) basé à Fort-de-France dès son admission au service actif en 1974²⁹ puis par le bâtiment atelier polyvalent (BAP) *Jules Verne* (A620) admis au service actif en 1976 et essentiellement basé à Djibouti. Deux types de navires à dominante logistique dont l'arrivée au sein de la flotte de souveraineté mérite d'être évoquée :

- **les bâtiments de transports léger ou BATRAL** illustrent la volonté française, déjà initiée avec la série des avisos-escorteurs, de disposer d'une flotte dédiée pour les théâtres ultramarins. Si les deux premiers de la série entrent au service actif relativement tôt (1974), il faudra attendre presque 10 ans pour que les trois derniers de la série puissent intégrer la flotte (1983 puis 1987).

²⁷ On y trouve le *CDT Rivière* (F733), l'*Amiral Charner* (F727), le *Doudart de la Grée* (F728), le *Protet* (F748) et l'*EV Henry* (F749).

²⁸ On y trouve *La Dunkerquoise* (M726), *La Malouine* (M728), *La Paimpolaise* (M729) et *La Lorientaise* (M731).

²⁹ Le premier bâtiment de la série des BATRAL, le *Champlain* (L9030) était quant à lui affecté à Toulon lors de sa mise en service en 1974 et ne rejoindra un port outre-mer qu'en 2000.



Figure 14: le BATRAL Dumont d'Urville (L 9032) dans le Pacifique

- **Le BAP Jules Verne** restera le seul de la série (qui n'en est finalement pas une....) mais il est l'héritage de cette volonté affichée (notamment suite à la crise de Suez de 1956) de disposer d'un train d'escadre et d'appliquer le concept de « base mobile » déjà évoqué.



Figure 15: le BAP Jules Verne (A 620)

Au début des années 80, nous assistons progressivement à l'émergence d'une flotte de navires totalement dédiés à l'outre-mer. Cette émergence correspond à un nouveau contexte juridique avec la signature en 1982 de la Convention de Montego-Bay qui constitue une véritable révolution dans le domaine du droit maritime international. La France va cependant mettre du temps à en prendre toute la mesure : à la fois sur ces nouvelles obligations en matière de protection de l'environnement et de surveillance des espaces maritimes mais surtout sur les opportunités que lui offre un tel domaine maritime notamment dans l'exploitation des ressources.

* * *

Partie 2. 1982-1995 : vers un effort de cohérence entre missions et moyens

Une politique de souveraineté enfin assumée ?

2.1 La convention de Montego-Bay ou le renouveau stratégique de l'outre-mer

La liberté des mers s'était imposée dès la fin des guerres napoléoniennes mais concernait uniquement la circulation maritime, il s'agissait d'un droit coutumier. La première conférence des Nations-Unies sur le droit de la mer s'est réunie en 1958 et a permis une codification de ce droit coutumier.

Après l'échec de la seconde conférence en 1960 qui portait notamment sur la largeur des mers territoriales, la troisième s'est réunie de 1974 à 1982 et s'est penchée sur des problématiques beaucoup plus complexes puisqu'il s'agissait de légiférer sur un espace maritime dont on commençait à percevoir les richesses potentielles qu'il renfermait : ressources halieutiques bien sûr mais également ressources énergétiques ou minérales.

Un consensus international ayant un impact stratégique majeur pour les territoires français d'outre-mer.

Le 10 décembre 1982, 119 Etats ont signé à Kingston en Jamaïque la convention désormais connue sous le nom de convention de Montego Bay. Cet accord répondait à une nécessité en termes de géopolitique maritime afin d'éviter ou du moins limiter les litiges entre Etats. Mais il s'agit surtout d'une véritable réussite diplomatique internationale même si, dans les faits, cette réforme du droit de la mer s'appliquait avant la signature de la convention. Dès la fin des années 70, un nouveau droit coutumier s'était en effet instauré avec la reconnaissance des eaux territoriales jusqu'à 12 nautiques et d'une zone économique exclusive (ZEE) jusqu'à 200 nautiques. En France, une loi est votée le 16 juillet 1976 afin de créer un ZEE propre et se prémunir des actions de « pillage ».



Figure 16: ZEE françaises, 11 millions de km²

Outre les nombreuses dispositions adoptées par la convention de Montego Bay en termes de droit maritime internationale, c'est surtout la notion de ZEE qui marque un véritable tournant pour la France et **son espace outre-mer dont l'importance stratégique prend alors une toute autre dimension**. On comprend alors mieux le rôle grandissant que va jouer la flotte de souveraineté stationnée outre-mer. Avec la convention de Montego Bay et la création de la ZEE, c'est en effet la reconnaissance officielle pour la France d'un droit d'exploitation des richesses halieutiques, énergétiques, minérales et biologiques sur un espace de plus de 11 millions de km² soit « *vingt fois la superficie de la métropole et beaucoup mieux, que les conquêtes de Charlemagne, Louis XIV et Napoléon réunis... Mieux que la France coloniale à son apogée (8 millions de km² en 1939)...* »³⁰. **Pour les territoires d'outre-mer, le potentiel de croissance et de richesse le plus important n'est plus sur la terre mais en mer**. Cependant, si la convention de Montego Bay octroie des droits, elle impose également des devoirs, notamment en matière de protection de l'environnement³¹.

Une opportunité qui n'est pas immédiatement perçue....

Sans en négliger la portée, il faut cependant relativiser les conséquences de cet événement en tenant compte d'au moins trois facteurs:

1. **la difficulté d'accéder et d'exploiter ces immenses richesses**. Au début des années 80, les défis technologiques³² à relever sont encore nombreux pour rentabiliser l'exploitation des ressources énergétiques et minérales. Il n'est donc pas facile de convaincre l'opinion publique de l'immense opportunité qui s'offre à la France.
2. Le deuxième élément est le corollaire du précédent. Malgré des mesures concrètes prises par les autorités (notamment la construction de moyens dédiés et mieux adaptés aux missions de souveraineté), **l'atout stratégique offert à la France par la convention de Montego-Bay n'a pas été perçu à sa juste mesure par les autorités politiques et même militaires**³³. Il faudra attendre 1996 pour que la France ratifie la Convention de Montego Bay et peu de projets scientifiques, économiques ou industriels sont lancés pour réellement mettre en avant ces

³⁰ **VIAL Philippe**, « La France et la mer depuis 1945 : une mutation inachevée », in *La mer dans l'Histoire, la période contemporaine*, Bydell press, 2017.

³¹ Il faut avoir conscience du contexte de l'époque, les catastrophes écologiques de grande ampleur qui surviennent à la fin des années 70 marquent l'opinion publique française et internationale, le naufrage de l'Amoco Cadiz en 1978 en est le meilleur exemple.

³² Au cours des années, si les défis technologiques seront progressivement relevés, de nouvelles contraintes apparaissent pour exploiter ces ressources notamment dans les domaines juridiques et environnementaux.

³³ Et ce, malgré le travail de sensibilisation mené par l'Institut de la mer (qui deviendra l'Institut français de la mer en 1975), fondé en 1971 par Jean Morin. On peut notamment évoquer le lancement de la *Revue maritime* et des Journées nationales de la Mer en 1983.

nouvelles richesses. Comme nous le verrons plus bas, il faudra attendre les années 2010, pour voir émerger une réelle prise de conscience et l'élaboration d'une stratégie maritime adaptée.

3. Enfin, **certaines frontières des ZEE françaises ne sont pas clairement définies**. Suite à la convention de Montego-Bay, de nombreux accords binationaux ont été signés pour clarifier les délimitations mais certains espaces restent contestés par des Etats riverains³⁴. C'est ce que rappelle le rapport d'information du sénat d'avril 2014 sur les ZEE ultramarines³⁵ qui précise notamment que « *l'absence d'accords sur les délimitations de nos ZEE ultramarines tient dans certains cas à une contestation de la souveraineté de la France sur les territoires concernés* ».

Une véritable chance pour la France et l'outre-mer ?

Il convient cependant d'insister sur l'impact majeur qu'a eu la convention de Montego Bay sur l'intérêt stratégique des océans et de l'outre-mer pour la France. C'est notamment ce que cherche à faire comprendre le groupe de travail sur la vocation océanique de la France et les DOM/TOM présidé par le contre-amiral Olivier Sevaistre et qui publie en janvier 1986 un article pertinent dans la Revue de Défense Nationale³⁶. Il explique notamment que la France se trouvait au « *carrefour des intérêts qui ont triomphé dans la convention* ». C'est également l'analyse faite presque 20 ans après par la délégation sénatoriale à l'outre-mer dans l'introduction de son rapport sur les ZEE ultramarines³⁷.

Sans les territoires d'outre-mer, la France n'aurait que le 45^{ème} domaine maritime mondial, derrière la Corée du Sud et juste devant la Libye. Dans l'article du contre-amiral Sevaistre de 1986, le pillage de nos ressources halieutiques par les pêcheurs du sud-est asiatique ou encore les richesses minérales de nos fonds marins sont déjà évoqués. Mais l'article souligne également le fait que seule la France, dans certaines régions du monde, possède des moyens navals en mesure d'assurer les missions de surveillance ou de sauvetage. Certes, on peut y voir une contrainte mais il s'agit également d'une opportunité : celle d'ancrer sa présence dans des zones à risque potentiel, de développer les partenariats ou les actions de coopération avec les pays riverains, de prépositionner des forces pour prévenir et agir sur les foyers de crise, de continuer de faire de la Marine un acteur direct de la

³⁴ C'est essentiellement le cas dans le canal du Mozambique avec les îles éparses ou à Clipperton.

³⁵ **Délégation sénatoriale à l'outre-mer**, *Les zones économiques exclusives (ZEE) ultramarines : le moment de vérité*, Rapport d'information n°430, 09 avril 2014, 382 pages

³⁶ **SEVAISTRE Olivier** (contre-amiral, dir), « Le nouveau droit de la mer, la France et les départements et territoires d'outre-mer », RDN n°461, janvier 1986

³⁷ **Délégation sénatoriale à l'outre-mer**, *Les zones économiques exclusives (ZEE) ultramarines : le moment de vérité*, Rapport d'information n°430, 09 avril 2014, 382 pages

politique extérieure. **Une diversité des missions pour la flotte outre-mer sur laquelle nous aurons l'occasion de revenir.**

Même si la convention de Montego-Bay constitue un tournant majeur dans le rôle grandissant que la France doit faire jouer à sa flotte de souveraineté outre-mer, il convient de ne pas perdre de vue les missions essentielles que celle-ci doit continuer d'assurer. Une flotte de souveraineté qui va clairement évoluer durant les années 80 en qualité mais pas nécessairement en quantité.

2.2 L'acquisition d'une flotte outre-mer entièrement dédiée mais encore limitée...

Parallèlement aux travaux de la troisième conférence des Nations-Unies qui ont conduit à la signature de la convention de Montego-Bay, le dispositif maritime est réorganisé et la flotte de souveraineté outre-mer renouvelée. Ainsi, dans le prolongement des avisos-escorteurs, de nouvelles séries de navires spécialement dédiés à l'outre-mer sont lancées. Si les caractéristiques requises pour ces navires sont globalement au rendez-vous, leur nombre reste encore insuffisant pour assurer efficacement les missions de surveillance et de contrôle dans ces ZEE dont la souveraineté de la France est maintenant officiellement reconnue mais aussi régulièrement contestée.

Le rôle spécifique des bâtiments de transports légers dans les missions de souveraineté :

Les deux premiers **bâtiments de transports légers (BATRAL)** sont lancés en 1974 mais il faudra attendre 1983 puis 1987 pour voir arriver les derniers de la série. Initialement conçus pour le transport de troupes motorisées et plus particulièrement pour le déploiement d'une compagnie « guépard » de l'armée de terre, ils se sont révélés très utiles. Utilisés pour de missions de présence et de police dans les ZEE françaises, leur mission principale restait le soutien amphibie aux troupes de l'armée de terre prépositionnées dans les DOM-TOM et le transport logistique.

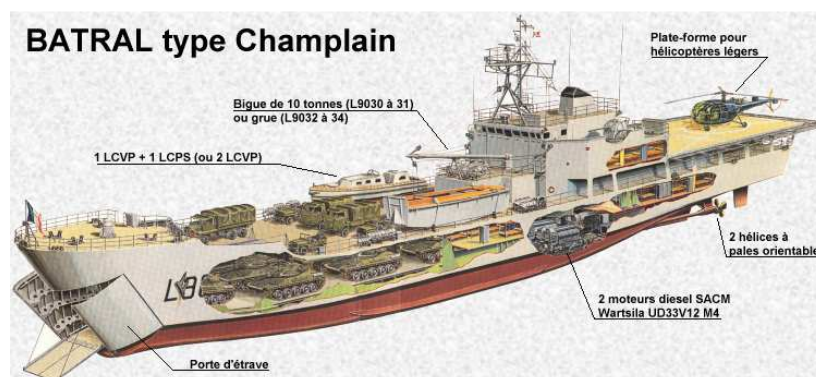


Figure 17: BATRAL type Champlain

Ils disposaient en effet d'une capacité de « beachage » qui les rendait très utiles pour le ravitaillement des nombreuses îles isolées au sein des zones maritimes françaises notamment en Polynésie ou dans le

canal du Mozambique (missions de ravitaillement des îles éparses). Leurs capacités de stockage et de manutention permettaient également d'apporter rapidement une aide humanitaire dans les territoires d'outre-mer ou les pays voisins touchés par des catastrophes naturelles. Le cyclone Irma qui a ravagé l'île de Saint-Martin en 2017, seulement quelques mois après le désarmement du *Dumont d'Urville* (L9032), a cruellement démontré l'apport indispensable de ce type de navire et son prépositionnement nécessaire dans des zones de plus en plus soumises au risque de catastrophes naturelles.

L'échec des patrouilleurs rapide type TRIDENT et l'arrivée des patrouilleurs P400 :

L'étendue des ZEE à surveiller a nécessité, dès les années 70, d'envisager le remplacement des vieux dragueurs côtiers par des navires mieux adaptés : c'est le programme **des patrouilleurs rapides (ou PATRA)** lancé au milieu des années 70. Imaginées dans le cadre de l'ambitieux plan bleu de 1972 (déjà évoqué), ces unités devaient être utilisées en métropole comme outre-mer. Il était prévu la construction d'une série de 30 navires pour assurer la surveillance et le contrôle de l'ensemble des approches maritimes. Un nombre d'unité qui semblait démesuré au regard des contraintes budgétaires mais finalement cohérent avec l'immensité du domaine maritime français. Ces patrouilleurs rapides étaient prévus d'être équipés de 6 missiles SS12M, une propulsion leur permettant d'atteindre la vitesse de 26 nœuds et un système d'air conditionné pour opérer sous toutes les latitudes.



Figure 18: patrouilleur rapide *Trident* (P 670) en essai à la mer devant Arcachon en 1976

C'est finalement un échec puisqu'on constate rapidement qu'ils sont inadaptés à l'outre-mer en raison de leur taille réduite et surtout de leur autonomie limitée, caractéristique pourtant essentielle pour n'importe quel navire prévu d'être employé dans les espaces ultramarins. Le programme est donc arrêté dès la 4^{ème} unité puisque la 5^{ème} de la série est vendue à la Mauritanie. Devant les difficultés constatées et en raison d'un besoin toujours d'actualité, les PATRA ne resteront que 10 ans en service

au sein de la Marine nationale³⁸ et seront remplacés par la série des **patrouilleurs de type P400**. La construction de ces derniers est donc directement inspirée des patrouilleurs de type TRIDENT tout en prenant soin d'en corriger les défauts : allongement de 14 mètres, meilleures autonomie et capacité de transport accrue. Construites au sein des chantiers de la CMN³⁹, 12 unités étaient initialement prévues mais la série fut finalement réduite à 10 navires. Ils connaîtront malheureusement des erreurs de conception du système propulsif qui devra être adapté : une vraie difficulté pour Alsthom-Atlantique qui espérait percer sur le marché international dans le créneau des vedettes rapides⁴⁰. Malgré ces difficultés de jeunesse, la série des patrouilleurs type P400 a marqué et continue de marquer durablement l'histoire des ports d'outre-mer.



Figure 19: le patrouilleur P400 La Glorieuse (P 686)

Mises en service entre 1986 et 1988, ces 10 unités sont globalement bien adaptées aux missions de souveraineté qui leur sont confiées sur toutes les espaces maritimes français. Essentiellement employées pour la présence, le contrôle et la surveillance des ZEE, elles permettent également d'assurer des actions de coopération avec les pays voisins ou des missions de soutien humanitaire.

Les bâtiments de soutien mobile (BSM) et le bâtiment atelier polyvalent : utiles mais vraiment indispensables ?

L'absence de train d'escadre mais également le nécessaire appui des bâtiments affectés au CEP ont justifié le lancement des BSM, initialement appelés bâtiments de soutien logistique (BSL). Ils sont entrés en service entre 1964 et 1967 et ont presque tous été affectés outre-mer. C'est à partir des

³⁸ Seuls deux d'entre eux serviront effectivement outre-mer : le Trident (P670) aux Antilles et l'Épée (P672) à Mayotte.

³⁹ CMN : Constructions Mécaniques de Normandie

⁴⁰ Pour l'anecdote, les déboires des systèmes propulsifs des patrouilleurs P400 inspirèrent l'humoriste Coluche : « Après l'Audacieuse, la boudeuse, la Capricieuse,...voici venu le temps de la Dépanneuse ! »

années 80 qu'ils ont pris le nom de BSM puisqu'ils étaient davantage affectés au soutien des bâtiments stationnés outre-mer qu'au soutien logistique direct d'une force navale déployée. Palliant efficacement l'absence ou l'insuffisance des ateliers de soutien des bases navales dans les années 80 et 90, ces navires n'ont malgré tout pas joué le rôle de véritable base mobile au point de remplacer et de « tuer » les bases navales d'outre-mer comme cela a été suggéré à une période⁴¹.



Figure 20 : Le BSM Rhin (A 621) à Dégrad des Cannes en soutien des P400

De son côté le **bâtiment atelier polyvalent (BAP) Jules Verne (A620)** est admis au service actif en 1976. D'un tonnage trois fois supérieur à celui des BSM, il est affecté pendant 20 ans à Djibouti et détient une capacité de soutien et de réparation telle qu'il peut assurer les périodes d'entretien lourd de tous les navires affectés sur le théâtre de l'Océan Indien. Il est également utilisé lors des déploiements du groupe aéronaval en Océan Indien ou en Méditerranée. Il représente ainsi, beaucoup plus que les BSM, le concept de base mobile en étant un élément essentiel d'endurance d'une force navale sur un théâtre d'opération.

Les frégates de surveillance, des navires aux normes civils et bien adaptés :

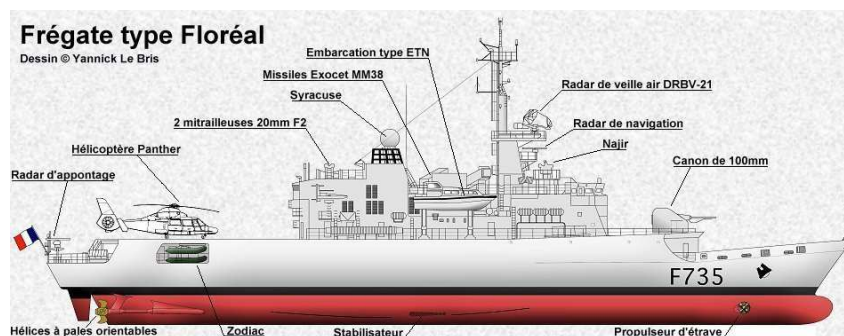
La période 1982-1995 est donc marquée par le lancement de nouveaux types de bâtiments dédiés outre-mer (P400, Batral,...) mais également par la volonté de renouveler la série des avisos-escorteurs, première « épine dorsale » de la flotte de souveraineté et qui commence à être à bout de souffle après 30 ans de service.

C'est ce à quoi ambitionne de répondre le programme des frégates de surveillance. L'expression de besoin date de 1987 et c'est en avril 1988 que le projet est finalement confié aux chantiers de l'Atlantique. Ce sont 6 navires qui seront rapidement mis en service puisqu'à peine 4 ans s'écoulent entre la mise sur cale de la première frégate en avril 1990 (frégate *Floréal*) et l'admission au service

⁴¹ Voir article du CRP Bertrand déjà évoqué: **BERTRAND** (commissaire principal), « La Flotte logistique », RDN, août-septembre 1968, p1271.

actif de la dernière en mai 1994 (frégate *Germinal*). Malgré une conception basée sur les normes civiles et donc un emploi réservé aux zones de basse et moyenne intensité, ces navires vont se révéler bien adaptés pour faire face aux menaces qui vont se généraliser et se diversifier à partir des années 90 (lutte contre le narcotrafic, lutte contre la piraterie, surveillance et présence en ZEE, lutte contre le pillage des ressources,...). Le coût d'acquisition demeure relativement faible et les capacités requises ont été bien anticipées:

- la **présence d'un hélicoptère embarqué** qui permet d'allonger considérablement les capacités de détection et de surveillance ;
- une **autonomie de 50 jours** qui permet de rentabiliser les déploiements et de couvrir une grande partie de la ZEE ;
- une **capacité d'accueil de commandos** pour réaliser des actions de vive force;
- un **effet dissuasif** grâce à un armement relativement important pour un navire de souveraineté (missiles exocet, tourelle 100 mm, affûts de 20 mm,...).



Il convient cependant de noter que 6 frégates de surveillance sont construites pour remplacer 9 avisos-escorteurs... Certes leurs capacités sont accrues, notamment grâce à la présence d'un hélicoptère embarqué, mais cette réduction du nombre d'unités dédiées laisse présager le déclin progressif de la flotte de souveraineté au cours des 20 prochaines années. Un déclin d'autant plus préjudiciable qu'outre-mer, les menaces ne vont pas disparaître avec la guerre froide, bien au contraire.

2.3 ...dans un contexte géopolitique aux enjeux multiples

Les missions de souveraineté au sein des zones maritimes : ni négligées, ni prioritaires :

Au cours de la période considérée (1982-1995), la défense des ZEE ne demeure pas une priorité malgré la signature récente de la convention de Montego-Bay. Cette vision stratégique de la part des responsables politiques et militaire s'explique compte tenu du contexte géopolitique marqué à la fois :

- par des **tensions exacerbées entre les deux blocs en pleine guerre froide** au début des années 80 : intervention russe en Afghanistan, crise des euromissiles en Europe et « guerre des

étoiles » lancée par le président Reagan. Dans ce contexte, l'attention de l'état-major de la Marine est portée vers le théâtre Atlantique et la menace sous-marine russe.

- Par **les opérations extérieures**⁴² avec le déploiement du groupe aéronaval d'abord au large du Liban dans le cadre des missions *Olifant* puis en Océan Indien lors de l'opération *Prométhée* à la fin de la guerre Iran/Irak.

Dans ce contexte, les missions de souveraineté ne sont pas totalement négligées et l'effort consenti pour renouveler la flotte de souveraineté stationnée outre-mer en est l'illustration. Bien qu'insuffisante pour surveiller l'ensemble des zones maritimes, cette flotte de qualité permet à la France d'intervenir sur tous les théâtres avec des missions de présence, de sauvetage et d'assistance dans le Pacifique⁴³, des missions de police des pêches essentiellement dans les terres australes et antarctiques françaises (TAAF) et en Guyane, la surveillance du centre spatial guyanais, la poursuite des essais nucléaires au CEP, le contrôle des routes maritimes.....

Des moyens de présence et de souveraineté qui n'en sont pas moins qualifiés de « *notoirement insuffisants* » par le député Michel Voisin dans son rapport d'information de décembre 1990⁴⁴. Il évoque ainsi une « *insuffisance quantitative globale* » marquée à la fois par une suractivité des navires⁴⁵ et l'existence de besoins non satisfaits : luttes contre le narcotrafic dans les caraïbes, montée en puissance de l'activité du centre spatial guyanais, nécessité de surveiller l'immensité des ZEE accordées par la convention de Montego Bay et des ressources potentielles qu'elles renferment, émergence des micro-états insulaires, apparition de nouvelles puissances navales parmi lesquelles sont notamment évoqués le Japon, la Chine, le Brésil et l'Inde.

Un prépositionnement utile pour des missions variées

Limiter l'intérêt d'une flotte outre-mer aux seules missions de présence et de souveraineté dans les ZEE serait une erreur. Si elles demeurent les plus courantes, ces missions ne sont pas les seules. Le prépositionnement des moyens joue en effet un rôle essentiel dans la préparation des grands déploiements opérationnels depuis la métropole. Les missions de coopération et l'entretien régulier de relations avec les marines riveraines permet d'approfondir considérablement la connaissance d'un théâtre d'opération. De plus, lorsqu'une crise survient, l'envoi quasi-immédiat sur zone d'un bâtiment de la Marine nationale permet de délivrer un message diplomatique fort. Aucun théâtre n'a aussi bien

⁴² Dans la continuité de ce qui avait été initié en océan Indien dans les années 70 avec les opérations DECAN, SAPHIR,....

⁴³ Assistante au 39 survivants d'un caboteur en avril 1990 dans le secteur de Tuamotu, assistance humanitaire après le passage des cyclones Ofa et Peni,...

⁴⁴ **Voisin Michel** (député), *Les moyens de présence actuels et futurs de la Marine nationale*, Rapport d'information n°1806 de l'assemblée nationale, 11 décembre 1990, 105 pages.

⁴⁵ Suractivité à l'image des avisos escorteurs qui, en 1989, atteignent un taux d'activité supérieure de 38% à la norme (qui est de 100 jours de mer par an).

illustré ces principes que celui de l'Océan Indien. Celui que l'amiral Labrousse a appelé le « *véritable océan des français* » démontre chaque année et depuis la fin des années 60 son importance stratégique majeure et se révèle être un véritable foyer de crise.

Comme le précise Dominique Guillemin dans son article sur le rôle de la zone sud de l'océan Indien dans la politique de défense française⁴⁶ : « *les forces armées deviennent des acteurs à part entière de la politique extérieure plutôt que de simples agents d'exécution : à court terme, elles contribuent au contrôle des crises par différents moyens de gesticulation (diplomatie navale, occupation des îles Éparses, exercices...), tandis qu'à long terme elles favorisent l'ancrage de la France dans la région par leur présence dissuasive, leurs actions de coopération, voire leur intervention dans le cadre d'accords bilatéraux* ». Cette analyse peut clairement s'appliquer à l'ensemble de la zone de l'Océan Indien mais également à l'ensemble des zones maritimes. La création de la fonction d'Alindien en 1973 et le prépositionnement de son état-major sur un navire de commandement ont ainsi été des décisions pertinentes qui ont permis aux forces armées et à la Marine nationale, à travers sa flotte de souveraineté outre-mer, de jouer un rôle de premier plan dans la politique extérieure française. L'amiral Lanxade, qui a occupé les fonctions d'Alindien de 1986 à 1988, insiste ainsi sur le rôle essentiel qu'ont joué les forces de présence permanente (et notamment le bâtiment de commandement et ravitaillement qui hébergeait son état-major) dans la préparation de l'opération *Prométhée*⁴⁷. Plus qu'un échelon précurseur, le prépositionnement des unités françaises a permis une entrée en matière immédiate et efficace du groupe aéronaval. Cet épisode illustre donc la diversité des missions que peuvent être amenées à remplir des forces de souveraineté prépositionnées. **Il démontre l'indispensable complémentarité qu'il existe au sein de la Marine nationale entre navires faiblement armés (marine « bas du spectre ») et navires de 1^{er} rang (marine « haut du spectre »). Les forces navales françaises outre-mer se révèlent être un outil précurseur essentiel pour assurer une montée en puissance progressive de la Marine nationale sur un théâtre d'opération. Il existe bien une seule Marine dont la polyvalence des unités permet une diversité des missions mais également une progressivité dans l'intensité des modes d'action.**

En parallèle des opérations extérieures en Océan Indien ou en Méditerranée orientale, les menaces permanentes sur la souveraineté française dans les ZEE ultramarines s'intensifient ou sont du moins plus visibles : elles contribuent à démontrer l'insuffisance des moyens mis en œuvre et la nécessité parfois de recourir à des solutions originales pour combler un déficit capacitaire. C'est notamment le cas de la pêche illégale aux Kerguelen dans les années 80.

⁴⁶ **GUILLEMIN Dominique**, « Le rôle de la zone Sud de l'Océan Indien dans la politique de défense française, 1946-1986 », in BONIN Hubert (dir), *Mayotte en France, enjeux et tensions*, Les Indes savantes, 2018.

⁴⁷ **LANXADE Jacques** (amiral), ALINDIEN de 1986 à 1988, CEMP de 1989 à 1991 et CEMA de 1991 à 1995, Entretien oral libre qui s'est déroulé le 14 mars 2018 au domicile parisien de l'amiral.

L'histoire particulière de l'Albatros :

L'exploitation des richesses halieutiques attise nécessairement les convoitises d'autres pays et le pillage des telles ressources devient une réelle préoccupation. Il s'agit bien sûr d'une atteinte à la souveraineté à laquelle la France se doit de réagir sous peine de perdre en crédibilité. Dans les eaux des terres australes et antarctiques française (TAAF), la pêche illégale et le pillage de la légine conduit la Marine à acquérir en 1983 le *Névé*, un ancien chalutier congélateur construit en 1966 pour la société navale caennaise.



Adapté et rebaptisé l'Albatros, ce navire désormais patrouilleur austral a assuré pendant plus de 30 ans des missions de souveraineté dans le grand sud et a permis l'interception et l'arraisonnement de nombreux contrebandiers et pêcheurs illicites. Son histoire et les conditions particulières de sa mise en service témoignent de l'impétueuse nécessité pour l'Etat de trouver les moyens nécessaires pour faire face aux nombreuses menaces.



Figure 21 : le patrouilleur austral Albatros (P 681) en mission aux Kerguelen

Cet exemple illustre ainsi les limites des forces navales françaises stationnées outre-mer pour garantir la souveraineté et contrer les menaces qui, au cours des années, vont avoir tendance à s'intensifier et à se diversifier.

Intensification et diversification des menaces dans les ZEE, atteinte à la souveraineté française, multiplication des opérations extérieures sur des théâtres dont la connaissance préalable est indispensable, émergence de nouvelles puissances maritimes et navales...Paradoxalement c'est dans ce contexte incertain que les efforts, pourtant nécessaires, vont être fortement réduits. Cela va impacter de façon significative les forces navales françaises stationnées outre-mer.

* * *

Partie 3. 1995-2009 : un manque de continuité préjudiciable

Vers un déclin programmé de la flotte de souveraineté

3.1 Un contexte géostratégique et une situation politique propices au relâchement ?

La fin de la guerre froide et les dividendes de la paix : une douce illusion ?

Avec la fin de la guerre froide et l'effondrement de la menace soviétique, la France comprend que le monde change mais n'en perçoit pas encore tous les nouveaux enjeux. Pour mieux aborder ce nouveau paradigme géopolitique post-guerre froide, une deuxième version du livre blanc sur la défense est édité en 1994 : à aucun moment il n'est fait mention des ZEE et les forces navales prépositionnées outre-mer ne sont que vaguement évoquées dans le chapitre 5 relatif à la capacité des forces armées⁴⁸.

Aveuglés par une fausse impression de sécurité, les dirigeants politiques, notamment à partir de 1995, vont considérablement réduire les budgets de la défense pour profiter des « dividendes de la paix ».

Le ralentissement du renouvellement de la flotte est l'illustration de ce que l'on considère comme un « désarmement silencieux ». Le nombre de bâtiments diminue progressivement passant de 189 en 1980 à 123 en 1996 puis 92 en 2012⁴⁹. Une érosion des moyens qui va s'accélérer en 1995 avec la professionnalisation. Cette réduction quantitative est néanmoins compensée d'un point de vue qualitatif⁵⁰.

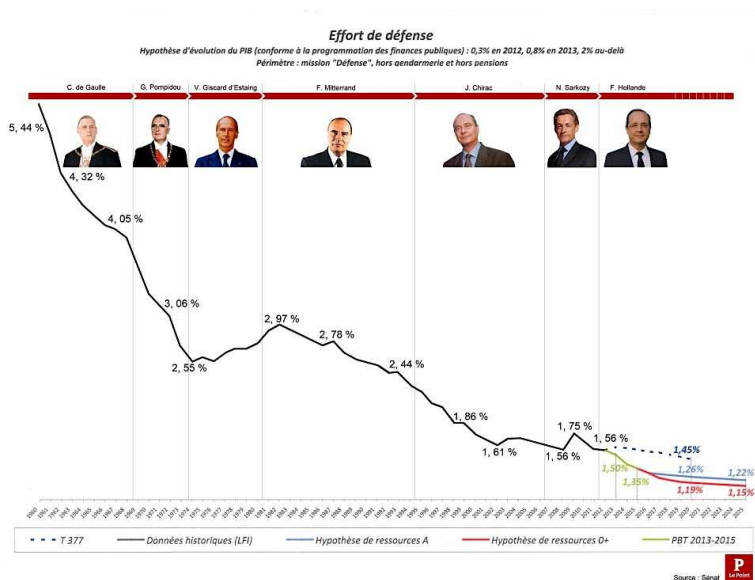


Figure 22: l'évolution de l'effort de défense depuis 1960

⁴⁸ Livre blanc sur la Défense – 1994.

⁴⁹ **VIAL Philippe**, « La France et la mer depuis 1945 : une mutation inachevée », in *La mer dans l'Histoire, la période contemporaine*, Bydell press, 2017.

⁵⁰ En 2001, l'opération Héraklès, qui est le premier engagement du nouveau porte-avions nucléaire Charles de Gaulle en soutien des opérations en Afghanistan, marque un tournant.

Face aux restrictions budgétaires, priorité est donnée aux unités de 1^{er} rang.

Soucieux de préserver tout le spectre des capacités d'une marine de 1^{er} rang, les autorités de la Marine vont s'attacher à privilégier la qualité des outils plutôt que la quantité des moyens. Le peu de ressources allouées aux armées va ainsi être consacré à l'adaptation et la préservation des unités de ce que l'on appelle « le haut du spectre » : porte-avions, sous-marins, frégates de 1^{er} rang⁵¹.

D'autant plus qu'en 1991, outre les faiblesses de la chaîne de commandement français et sa nécessaire réorganisation, la première guerre du Golfe a mis en évidence les carences de la Marine nationale et de son groupe aéronaval dans les conflits modernes post-guerre froide à dominante aéroterrestre. Présente mais mise en retrait tout au long de l'opération « *Desert storm* », la Marine nationale comprend la nécessité d'adapter ses outils pour acquérir une réelle capacité de projection de puissance contre terre. Un effort progressif est mené durant les années 90 dans la conduite des opérations extérieures, effort qui va se concrétiser en 1999 avec l'emploi réussi du groupe aéronaval autour du *Foch* pendant l'opération Trident au large du Kosovo.

Malgré tout, ce nécessaire effort de modernisation et d'adaptation des unités de 1^{er} rang se fait au détriment des autres-moyens jugés moins prioritaires et notamment des forces navales outre-mer qui vont sérieusement en faire les frais.

Cependant, il serait trop facile d'expliquer ce dépérissement de la flotte outre-mer par la seule volonté de la Marine, ou même du ministère de la Défense, de sacrifier cet outil pour préserver en priorité les capacités de lutte haute-intensité. Il faut prendre de la hauteur en se plaçant au niveau interministériel pour constater également le manque d'investissement des autorités dans une politique maritime dont l'ambition était pourtant légitime compte tenu du potentiel de la France dans ce domaine.

Une politique maritime qui peine à s'affirmer

Malgré l'évolution profonde du monde maritime, les pouvoirs publics ont du mal à s'organiser et à se coordonner. Des initiatives prometteuses avaient pourtant été prises à la fin des années 70 et au début des années 80 avec la création de la Mission interministérielle de la mer (MISMer) et d'un Comité interministériel de la mer (CIMer) en août 1978. La MISMer, structure de coordination interministérielle, se révèle vite insuffisante et l'arrivée au pouvoir du président Mitterrand en 1981 voit la création d'un ministère de la mer entièrement dédié, il est confié à Louis Le Penec. En 1984, est créée l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (IFREMER).

⁵¹ Entre 1995 et 2010, c'est la construction du porte-avions *Charles de Gaulle*, la livraison des SNLE NG et le lancement et la construction des frégates Horizon et FREMM et des bâtiments de projection et de commandement type Mistral.

Le ministère de la mer ne va cependant pas survivre puisqu'il devient secrétariat d'Etat à la mer en 1991 puis disparaît totalement du scope avant de réapparaître au sein d'un secrétariat d'Etat aux Transports et à la mer en 2002⁵².

Cette évolution de la place accordée à la mer au sein des gouvernements successifs à partir des années 90 illustre bien le désintérêt progressif des autorités politiques pour ce sujet et les difficultés que rencontre la France pour développer une véritable politique maritime.

Les différentes instances n'arrivent pas à se stabiliser à l'image du CIMer qui se réunit suivant une périodicité totalement aléatoire⁵³. En parallèle, c'est le déclin progressif du Commissariat général au Plan.

En mars 1998, un rapport d'information sur les actions menées en faveur de la politique maritime et littoral de la France est rédigé⁵⁴. L'étude, menée par le Commissariat général du Plan, révèle « *une situation fragile dans un contexte de concurrence accrue* ». Il est d'ailleurs demandé à l'Etat « *d'exercer une action globale pour enrayer la dégradation rapide et préoccupante de la situation observée* ». Le constat est alarmant, il souligne une réduction de 40 % en 10 ans, du nombre de navires à la fois pour la flotte de commerce et la flotte de pêche. Mais le plus frappant dans ce rapport est le manque d'investissement de la France dans le secteur maritime par rapport à ses concurrents étrangers. Par ailleurs, une meilleure « *coordination des acteurs de la filière maritime* » est fortement suggérée.

En résumé, le volontarisme français de la fin des années 70 et du début des années 80 est en train de s'éroder sérieusement au cours des années 90 : la mondialisation permet progressivement de constater le manque de compétitivité de la France par rapport aux autres puissances dans un secteur clé.

Le manque de dynamisme et d'efficacité de la politique maritime française traduit ainsi une « *sous-estimation des enjeux maritimes de long terme [qui] ne permet pas toujours d'anticiper correctement les besoins en équipements de la Marine.* »⁵⁵.

Le début des années 90 marque donc le début d'une période noire pour la flotte de souveraineté et la prise en compte des enjeux maritimes, notamment outre-mer. La forte réduction des budgets militaires, amorcée en 1991 dans un contexte post-guerre froide, n'explique pas tout. Le France est

⁵² La MISmer est remplacé en 1995 par le Secrétariat général de la mer (SGMer) placé sous l'autorité directe du premier ministre.

⁵³ Il se passe parfois 4 ans sans que le CIMer ne soit réuni.

⁵⁴ **Marini Philippe** (sénateur), *Les actions menées en faveur de la politique maritime et littorale de la France*, Rapport d'information n°345 du Sénat et n°771 de l'Assemblée nationale, 06 mars 1998.

⁵⁵ **LORGEUX Jeanny et TRILLARD André** (sénateurs, dir), *La maritimisation*, Rapport d'information n°674 du Sénat, 17 juillet 2012, 226 pages.

rattrapée par ces travers : l'inconstance d'une politique maritime ambitieuse et cohérente. Il faudra attendre l'année 2009 et le Grenelle de la mer pour voir s'amorcer une véritable démarche publique de réflexion visant à mieux prendre en compte les enjeux maritimes.

Mais si une prise de conscience émerge en 2009, la flotte d'outre-mer devra attendre 2016 pour entrevoir le bout du tunnel et l'arrivée de nouvelles unités dédiées.

3.2 Flotte outre-mer : un outil progressivement condamné...

Les choix politiques et économiques des années 90 et 2000 vont lourdement peser sur les projets de renouvellement de la flotte d'outre-mer. Avec l'inertie⁵⁶, les effets néfastes de cette politique ne vont se faire ressentir qu'au début des années 2010 avec le vieillissement et le désarmement inévitable de la flotte dédiée (P400, Batral,...) qui avait été judicieusement lancée lors de la signature de la convention de Montego-Bay. Cela se traduit par des ruptures temporaires de capacités ou le recours à des solutions alternatives avec l'emploi de navires initialement non dédiés.

Des programmes sans cesse reportés

Entre 1994, année d'admission au service actif de la frégate *Germinal* (dernière unité de la série des FS) et 2016, année d'admission au service actif du bâtiment multi-missions *D'Entrecasteaux* (première unité de la série des B2M⁵⁷), **le nombre de nouveaux navires construits et dédiés pour l'outre-mer parle de lui-même : zéro en 22 ans !**

D'un point de vue capacitaire, ce désintérêt pour les enjeux ultramarins est « masqué » par l'état relativement jeune de la flotte dédiée (BATRAL, FS, P400) dont la moyenne d'âge reste inférieure à 15 ans en 2000. Le déclin progressif et inéluctable de la flotte outre-mer est cependant confirmé par les chiffres: le nombre d'unités stationnées outre-mer est passé de 33 en 1990 à 19 en 2016 et le tonnage a chuté de 46% sur cette même période. **Quant à l'âge moyen de la flotte, il est passé de 10 à 25 ans entre 1995 et 2015.**

⁵⁶ La durée de vie moyenne des navires est de 25 ans soit 5 fois la durée moyenne d'une loi de programmation militaire ou d'une législature : pour peu qu'un navire ait moins de 15 ans d'ancienneté, les soucis de renouvellement n'entrent pas toujours dans le scope des préoccupations prioritaires (surtout pour les bâtiments de second rang...).

⁵⁷ B2M : bâtiment multi-missions

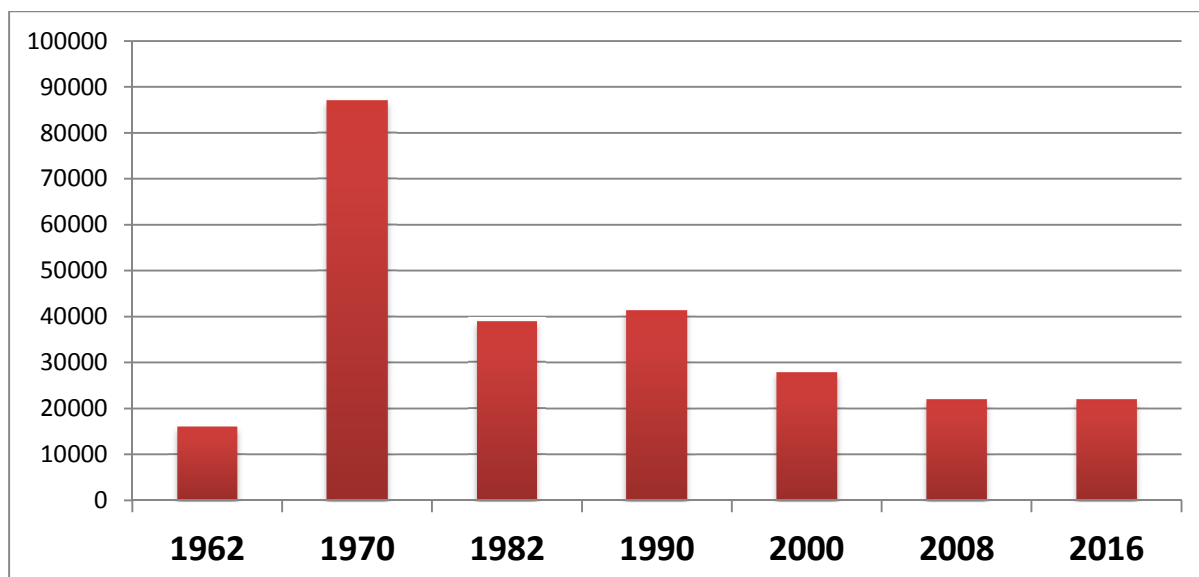


Figure 23: évolution du tonnage de la flotte française d'outre-mer depuis 1962

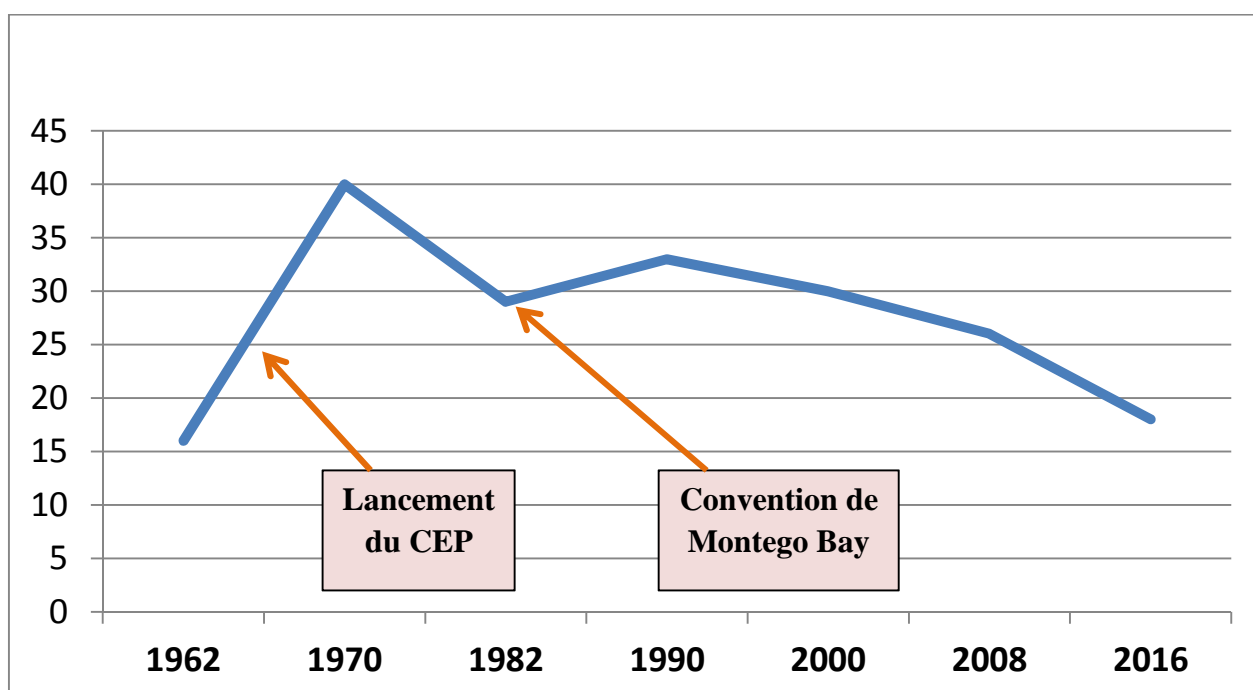


Figure 24 : évolution du nombre d'unités de la flotte française d'outre-mer depuis 1962

Le contexte évoqué au paragraphe précédent explique en grande partie les raisons d'une telle situation, inédite dans l'histoire de la Marine. Les programmes de remplacement des bâtiments vieillissants (notamment les séries des Batral et des patrouilleurs type P400) ont été reportés à plusieurs reprises car jugés non prioritaires au vu des ressources financières disponibles mais également des enjeux de souveraineté et de défense considérés. On retrouve la double problématique politique et économique déjà évoquée.

Durant cette période, au moins deux programmes méritent d'être considérés car ils illustrent les difficultés rencontrées par la Marine pour renouveler ses unités stationnées outre-mer : il s'agit des bâtiments d'intervention et de souveraineté (BIS) et des bâtiments de surveillance et d'intervention maritime (BATSIMAR).

Le projet de remplacement des bâtiments de transport légers (BATRAL) : une régression ?

Les BATRAL avaient été construits pour une durée de vie de 25 ans mais ils ont été désarmés après 32 années de service en moyenne⁵⁸. Leurs capacités de transport de fret et de projection amphibie étaient très appréciables notamment pour ravitailler des zones dépourvues d'infrastructures portuaires (îles Eparses ou territoires touchés par une catastrophe naturelle). Il a fallu attendre 2006⁵⁹ pour que les débats relatifs à leur remplacement se cristallisent et que le Service des Programmes Navals lance une étude technico-opérationnelle sur le Bâtiment d'Intervention et de Souveraineté ou BIS.



Figure 25: le projet de BIS prévu en remplacement du BATRAL mais qui ne verra jamais le jour

Le financement de ces unités était prévu d'être inscrit dans la loi de programmation militaire 2009-2014 mais les tergiversations sur le programme (nombre d'unités, réel besoin d'une capacité amphibie,...) et son coût conduisent finalement la Marine à un abandon temporaire (*sic*) pour basculer sur une version moins ambitieuse et moins adaptée mais plus à même de voir le jour. Un nouveau marché public de la DGA est publié en février 2011 : on passe de six BIS à « quatre bâtiments multi-missions (B2M) hauturiers et polyvalents [...], d'une longueur de l'ordre de 60 à 80 mètres et d'un déplacement supérieur à 1000 tonnes ». Ce sont finalement trois B2M qui seront commandés en décembre 2013 avant que l'achat d'un quatrième ne soit confirmé en 2015 lors de l'actualisation de la loi de programmation militaire (LPM) 2014-2019.

⁵⁸ Et jusqu'à 37 ans de service pour le *Francis Garnier* (L9031).

⁵⁹ Soit 32 ans après le lancement du premier de la série.

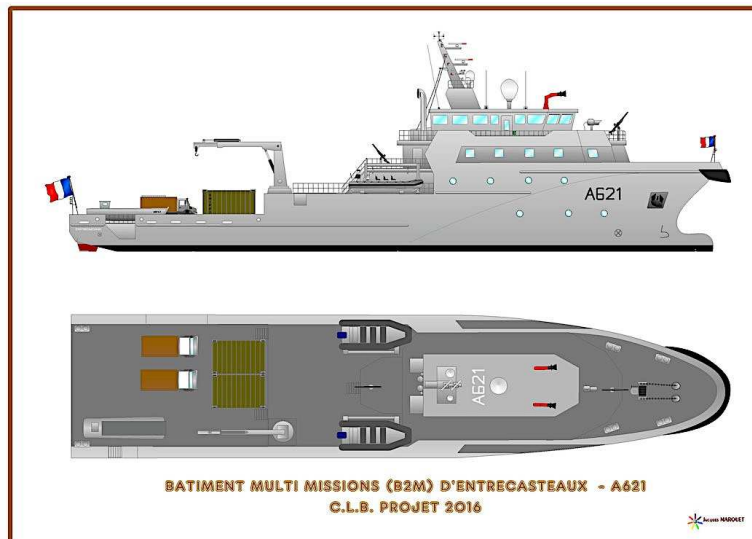


Figure 26: le projet B2M commandé en 2013

Certes polyvalents et endurants, ces bâtiments ont cependant perdu la capacité de « beachage » du BATRAL qui étaient pourtant envisagée sur les BIS. Du BATRAL au B2M en passant par le projet du BIS, la Marine a tardivement et difficilement réussi à conserver une capacité logistique sur les territoires d’outre-mer, une capacité logistique mais pas amphibie... Une contrainte qui commence déjà à se faire cruellement ressentir notamment dans des zones maritimes où le « beachage » demeure le moyen le mieux adapté pour ravitailler certaines îles isolées.

Le projet BATSIMAR : un combat sans fin ?

C’est dans le but de remplacer les patrouilleurs de type P400 (mis en service entre 1986 et 1988) mais également les patrouilleurs de haute mer (ex-avisos A69) et les patrouilleurs de service public type Flamant, que la Marine et la DGA lancent en 2008 les premières études du programme BATSIMAR. Comme le précise l’étude du sénat sur le projet de loi de finance pour 2009, ce programme vise à mieux faire face aux menaces rencontrées dans les espaces ultramarins. Par rapport aux patrouilleurs type P400, la Marine souhaite des unités plus grandes (1000 tonnes environ), endurantes, autonomes et capables d’embarquer des commandos ainsi que des moyens de surveillance adaptés (hélicoptère ou drone). L’ambition est surtout de remplacer par un seul et même programme à la fois les bâtiments de souveraineté stationnés en métropole (PHM et PSP) et ceux stationnés outre-mer (P400) : un type de navire unique qui permettrait d’optimiser les coûts de maintien en condition opérationnelle (MCO).

Les contraintes budgétaires conduisent à repousser par deux fois l’inscription de ce programme à la loi de programmation militaire⁶⁰. Il est vrai, comme l’indique l’amiral Rogel, chef d’état-major de la

⁶⁰ La Marine a demandé l’inscription de ce programme lors des LPM 2009-2014 puis 2014-2019 mais il a été à chaque fois refusé et n’a finalement été adopté que partiellement lors de la dernière LPM 2019-2025. Pour des raisons de coûts, la

marine, lors d'une audition par le sénat en 2012, que « *le livre blanc de 2008 n'a pas particulièrement mis l'accent sur les moyens à déployer outre-mer.* »⁶¹.

Des solutions palliatives : une flotte à l'image de celle des années 60 ?

Le vieillissement de la flotte outre-mer à la fin des années 2000 et l'absence totale d'investissement pour remplacer des unités à bout de souffle (P400 et BATRAL notamment) va ainsi conduire la Marine à déclarer des ruptures temporaires de capacités en attendant l'arrivée des B2M, des BATSIMAR ou encore des patrouilleurs légers guyanais (PLG).

Pour faire face à cette situation, des navires vont être réaffectés dans certains ports d'outre-mer : un recours au « système D » qui n'est pas sans rappeler les années 60 et l'utilisation des anciens dragueurs côtiers pour remplir les fonctions de patrouilleur dans les espaces maritimes français. C'est le cas des « nouveaux » patrouilleurs *Arago* (P675) et *Le Malin* (P701) qui seront respectivement affectés en Polynésie et en océan Indien pour faire face tant bien que mal à la pénurie de moyens.



Figure 27: le patrouilleur et ancien bâtiment hydrographique *Arago* (P675)

Le patrouilleur *Arago* (P675), ancien bâtiment hydrographique basé à Papeete, est rapatrié à Toulon en 2002 pour être transformé en patrouilleur de service public. Il est renvoyé à Tahiti en 2011 pour remplacer les P400 *La Railleuse* (P689) et *La Tapageuse* (P691), tous deux retirés du service actif. Bien qu'adapté pour remplir ce type de mission, l'*Arago* ne détient pas les mêmes qualités que ses deux prédécesseurs puisque sa vitesse maximale est

nettement inférieure (15 nds contre 23 nds) et ne permet donc pas aussi facilement de chasser et appréhender les navires suspectés de trafics illicites dans une ZEE aussi immense que celle de la Polynésie.

La problématique est similaire pour *Le Malin* (P701), cet ancien palangrier construit en 1994, a été arraisonné en 2004 par la Marine nationale alors qu'il était en action de pêche illégale dans la ZEE des Kerguelen. Saisi par l'Etat français, il est récupéré par la Marine nationale qui en fait un bâtiment de soutien auxiliaire avant de le transformer en 2011 en patrouilleur de service public. Il est alors envoyé à La Réunion pour pallier le retrait du service actif des deux patrouilleurs type P400 qui y étaient

Marine a du accepter de scinder le programme BATSIMAR en deux programmes distincts : un programme de patrouilleurs pour la métropole et un programme de patrouilleurs outre-mer (POM) aux capacités réduites.

⁶¹ **Délégation sénatoriale à l'outre-mer**, *Les zones économiques exclusives (ZEE) ultramarines : le moment de vérité*, Rapport d'information n°430, 09 avril 2014, 382 pages



Photo © Michel Floch

Figure 28 : le patrouilleur et ancien palangrier *Le Malin* (P701)

affectés : *La Boudeuse* (P683) et *La Rieuse* (P690). Comme en Polynésie, les moyens de souveraineté sont réduits tant en quantité qu'en termes de performance puisque *Le Malin* est limité par sa vitesse de chasse qui demeure inférieure à celles des P400 (18 nds contre 23 nds).

Ces deux exemples illustrent ainsi la situation préoccupante de la flotte dédiée aux missions de souveraineté dans les espaces ultramarins. Une situation d'autant plus dangereuse que ces solutions provisoires ne doivent pas être considérées comme suffisantes et donc définitives par les autorités politiques.



Figure 29: les bases navales outre-mer en 2016

3.3 *...malgré des menaces qui se multiplient et se diversifient*

Tout le paradoxe de cette période (1995-2009) réside dans le fait que le délaissement de la flotte de souveraineté outre-mer est concomitant à une véritable résurgence des menaces.

De nouvelles menaces qui conduisent à faire évoluer le cadre juridique en haute-mer

La fin du monde bipolaire, la diminution de la présence des forces navales mais également la mondialisation et la maritimisation de l'économie ont nettement contribué au développement des activités criminelles en mer : pêche illicite, trafic de stupéfiants, immigration clandestine, piraterie, terrorisme,.....

Le livre blanc sur la défense de 1994 évoque d'ailleurs les nouvelles menaces liées au contexte post-guerre froide, il précise notamment que « *l'analyse des risques auxquels nous pouvons être confrontés dans le nouveau contexte stratégique serait incomplète sans l'évocation des menaces non militaires qui pèsent sur notre sécurité. Celles-ci, exploitant des vulnérabilités nationales, sont souvent facilitées ou stimulées par la mondialisation des échanges et des flux, dont il importe de tenir compte de plus en plus pour la définition de la stratégie de défense.* »⁶². Les activités illicites en mer ne sont pas explicitement citées mais elles sont directement concernées à travers les thèmes évoqués dans ce livre blanc : terrorisme, trafics de drogue, mondialisation des échanges...

A tout cela s'ajoute le développement des technologies qui permet maintenant à n'importe quel individu non qualifié de « tenter sa chance » en haute mer avec une embarcation équipée de puissants moteurs hors-bords, de réserves de carburant et d'un GPS. L'emploi des go-fast pour le trafic de stupéfiants ou la piraterie en sont les meilleurs exemples.

Au début des années 90, l'Etat constate un vide juridique qui ne permet pas de lutter efficacement contre ces nouvelles menaces en haute mer. La Marine nationale est en effet la seule administration en mesure d'intervenir en haute mer mais elle ne détient pas les pouvoirs de police judiciaire nécessaires pour lutter efficacement contre ces activités illicites.

Comme le précise Florence Le Guellaff dans un article paru en 2005 dans la RDN : « *depuis la dernière décennie du XX^e siècle, le développement des trafics illicites en mer a conduit les États à atténuer la portée de certains principes juridiques traditionnels du droit de la mer qui avaient été consacrés par la Convention de Montego Bay* »⁶³. En France, c'est la loi n° 94-589 du 15 juillet 1994 qui permet d'encadrer l'emploi de la force en mer et d'étendre l'habilitation à constater des infractions en mer aux commandants des unités de la Marine nationale.

Les lacunes de la convention de Montego Bay vont ainsi être progressivement comblées tout au long des décennies 90 et 2000⁶⁴. En France, la Marine nationale est ainsi passée en 2002 d'une posture de sûreté militaire à une posture permanente de sauvegarde maritime. Une évolution qui traduit bien cette

⁶² Livre blanc sur la défense de 1994, p. 22.

⁶³ **LE GUELLAFF Florence**, « La lutte en mer contre les trafics illicites », RDN, janvier 2005.

⁶⁴ Outre la loi nationale du 15 juillet 1994, ont également été signées, entre autres, les conventions de Vienne et de Rome en 1988 et la convention de Palerme contre la criminalité transnationale en 2000.

résurgence des menaces qui ne sont plus uniquement de nature militaire et leur prise en compte du point de vue juridique.

Des menaces qui concernent toutes les zones ultramarines

Toutes les ZEE ultramarines sont concernées par l'intensification des activités illicites observée depuis le début des années 90.

Aux Antilles, la multiplicité des micro-états côtiers a fortement complexifié la coordination dans le domaine judiciaire et la coopération internationale. Une faiblesse exploitée par les trafiquants et qui a favorisé le développement du trafic de stupéfiants en provenance d'Amérique du Sud et à destination de l'Europe ou des Etats-Unis. Face à cette situation, la Marine nationale a progressivement établi une doctrine à partir de 1994 mais il a fallu attendre 1997 pour assister aux premières opérations de lutte contre le narcotrafic avec des résultats encore peu concluants. C'est au cours des années 2000 que cette lutte a pris un véritable essor pour devenir aujourd'hui une spécialité des forces navales basées à Fort-de-France.



Figure 30: narcotrafic aux Antilles

En Guyane, les deux principaux enjeux pour la flotte de souveraineté sont :

- la surveillance des abords maritimes du centre spatial de Kourou dont l'activité n'a cessé d'augmenter depuis le premier lancement en 1979⁶⁵.
- La pêche illicite, notamment contre les pêcheurs brésiliens. Depuis les années 90, il y a une nette augmentation du nombre de contrevenants mais également du niveau de violence. La détermination des pêcheurs illicites conduit la Marine nationale à faire régulièrement intervenir, en renfort des patrouilleurs, des commandos marine pour arraisonner les navires en action de pêche illégale dans la ZEE.

⁶⁵ De 3 à 4 par an dans les années 80, le nombre de lancements est passé de 6 à 7 au début des années 90 et de 9 à 11 à partir de 1995.



Figure 31: surveillance de zone maritime par le P400 *La Gracieuse* (P 687) pendant un tir de fusée Ariane

Dans le Pacifique, la pêche illicite constitue également l'une des principales menaces aussi bien en Polynésie qu'autour de l'atoll isolé de Clipperton. Ce dernier n'est visité en moyenne qu'une à deux fois par an par les navires de la Marine nationale offrant ainsi le champ libre aux pêcheurs illicites.

En Océan Indien, les menaces sont plus diversifiées. Les activités de pêche illicite sont à déplorer dans toutes les ZEE, aussi bien au large de La Réunion que dans le canal du Mozambique ou dans les terres australes. Comme en Guyane, les impacts sur l'économie locale sont significatifs. La lutte contre l'immigration clandestine depuis les Comores et à destination de Mayotte constitue également un enjeu important. Malgré la contribution de tous les organismes concernés (Marine nationale, gendarmerie maritime, douanes), le manque de moyens dédiés ne suffit pas à endiguer la situation qui contribue progressivement à déstabiliser ce département français d'outre-mer.

Les forces navales de l'océan Indien, et notamment les frégates de surveillance, ont également été sollicitées pour faire face à la piraterie qui s'est intensifiée au large de la Somalie à partir du milieu des années 2000. La multiplication des menaces sur différents théâtres (des Kerguelen jusqu'au détroit de Bab-el-Mandeb) contribue ainsi à la dispersion des moyens de souveraineté.

Il convient enfin d'évoquer le risque climatique avec des cyclones plus fréquents et plus violents notamment dans les zones Pacifique Sud et Antilles. Les opérations d'assistance aux populations sont d'autant plus difficiles à assurer que les forces navales stationnées outre-mer ont perdu leur capacité amphibie depuis le retrait du service actif des BATRAL.

Des contestations de souveraineté et des remises en cause du droit maritime

Outre les activités illicites de contrevenants ou d'organisations criminelles, la contestation de souveraineté sur les ZEE françaises ou la remise en cause du droit maritime international par d'autres Etats sont également des menaces à prendre en compte. Déjà présentes après la signature de la Convention de Montego Bay, de telles menaces se sont intensifiées ces dernières années avec la maritimisation de l'économie, le développement des technologies qui facilite l'accès aux ressources des fonds marins ainsi que l'émergence de nouvelles puissances maritimes comme la Chine.

En se penchant sur le déclenchement du conflit des Malouines en 1982, il est intéressant de constater que le retrait du seul patrouilleur de la Royal Navy qui y était stationné a été perçu par les Argentins comme un désintérêt des Britanniques pour leur souveraineté sur ces îles. Une analyse qui a conduit la junte militaire à envisager une action sans risque de représailles...Ce fait historique suffit à rappeler tout l'intérêt de la présence de forces de souveraineté outre-mer.

Dans la grande majorité des cas, seuls les navires battant pavillon national sont en mesure d'affirmer l'autorité ou la souveraineté de l'Etat français dans des zones contestées. Hormis le cas de Mayotte, revendiqué depuis toujours par la république des Comores, la souveraineté française est contestée sur des îlots de petite dimension et non habitables. Ce sont surtout les droits que ces îlots confèrent sur d'immenses zones économiques exclusives qui poussent les Etat à de telles revendications:

- Maurice revendique l'île de Tromelin situé au nord de La Réunion. Un projet d'accord relatif à la cogestion économique, scientifique et environnementale de cet îlot et de ses espaces maritimes environnants devait être ratifié par le parlement français en janvier 2017 mais face à l'opposition de nombreux députés qui dénonçaient une véritable perte de souveraineté, cette ratification a été reportée. Tout l'enjeu de cette revendication réside dans la ZEE de 280.000 km² qui renferme potentiellement d'importantes richesses naturelles (hydrocarbures, minerais,...).
- Madagascar revendique les îles éparses situées dans le canal du Mozambique⁶⁶. Les raisons sont bien sûr similaires puisque la ZEE représente un espace maritime de 425 000 km² c'est à dire les deux tiers du canal du Mozambique. Comme le précise le rapport d'information du sénat sur les ZEE ultramarines : « en 2003, une étude réalisée par TGS-Nopec, société d'exploration pétrolière norvégienne, avait en effet pu comparer « le canal du Mozambique à la mer du nord dans le milieu des années soixante ». Depuis, les actions de prospection se multiplient. Au large de Juan de Nova, la France a ainsi accordé des permis d'exploration par deux arrêtés publiés au Journal officiel français du 30 décembre 2008 »⁶⁷.
- Le Mexique revendique l'atoll de Cliperton situé dans l'océan Pacifique à 690 milles nautiques des côtes mexicaines. La souveraineté française sur ce territoire a été reconnue en 1931 suite à un arbitrage international entre les deux pays. La ZEE de 434 000 km² est particulièrement poissonneuse mais elle n'a été mise en exploitation qu'à partir de 2005. Comme le précise le rapport d'information du sénat : « le 29 mars 2007, la France a signé un accord avec le

⁶⁶ Il s'agit des îles d'Europa (28 km²), de Juan de Nova (4,4 km²) de l'archipel des Glorieuses (7 km²) et des terres émergées de Bassas da India (0,2 km²).

⁶⁷ **Délégation sénatoriale à l'outre-mer**, *Les zones économiques exclusives (ZEE) ultramarines : le moment de vérité*, Rapport d'information n°430, 09 avril 2014, 382 pages.

Mexique, octroyant à ce dernier pays des facilités de pêche dans les espaces maritimes français de l'île. Cet accord de pêche, « négocié » par le ministère des Affaires étrangères a été très critiqué comme mettant en péril la crédibilité de la souveraineté de la France sur Clipperton »⁶⁸. La présence française sur zone, tant de la part de la marine nationale que des pêcheurs français venant de Polynésie, n'est pas suffisamment fréquente ce qui encourage d'autant plus les revendications mexicaines.

- Le Vanuatu conteste la souveraineté française sur les îles Mathew et Hunter situées dans le Pacifique sud non loin de la Nouvelle-Calédonie.

Afin d'illustrer les convoitises d'autres Etats sur les ZEE françaises, il est intéressant de citer l'exemple du *Pacific Falcon*, ce navire scientifique a été surpris en septembre 2013 par la frégate Nivôse de la Marine nationale en pleine action de prospection pétrolière dans la ZEE de l'île d'Europa. Armé par la compagnie singapourienne Swire Pacific Offshore, ce navire ne disposait, d'après la préfecture de la Réunion, que "*des titres mozambicains l'autorisant à effectuer des travaux de recherche au large des côtes mozambicaines*".

Les forces navales d'outre-mer doivent donc veiller au respect de la souveraineté française contestée par d'autres Etats dans les ZEE. Mais leur prépositionnement permanent permet également de les employer pour des actions dans les eaux internationales pour affirmer l'autorité de l'Etat. L'envoi régulier d'un navire de la Marine nationale en mer de Chine en est le meilleur exemple. Ces missions de présence visent à démontrer l'attachement de la France au principe de la liberté de navigation en mer et contribue à renforcer la crédibilité de l'Etat vis-à-vis des autres puissances maritimes.

A l'aube des années 2010, la situation des forces navales françaises d'outre-mer apparaît donc préoccupante. Sous-dimensionnées, devant faire face au désarmement d'unités vieillissantes et non remplacées, elles ont de plus en plus de difficultés à remplir les missions qui leur sont confiées.

Comme le rappelle le rapport d'information du Sénat de 2012 sur la maritimisation, « *le bilan annuel des missions de souveraineté et d'assistance dans les espaces maritimes de l'outre-mer, établi par le Secrétariat général à la mer en Septembre 2010, montre que, dans certains domaines, les moyens actuels de la Marine ne permettent plus de remplir les missions traditionnelles de l'Etat en mer* »⁶⁹. La

⁶⁸ *Ibid*

⁶⁹ **LORGEUX Jeanny et TRILLARD André** (sénateurs, dir), *La maritimisation*, Rapport d'information n°674 du Sénat, 17 juillet 2012, 226 pages.

Guyane, la zone sud de l'océan Indien et dans une moindre mesure la Polynésie sont les zones les plus impactées par les ruptures temporaires de capacité des moyens de souveraineté. La Nouvelle-Calédonie et les Antilles (où les moyens de lutte contre les narcotrafics ont été renforcés) sont moins impactées. Ces ruptures temporaires de capacité ne pourront être comblées qu'avec l'arrivée du programme BATSIMAR qui ne sera finalement voté que lors de la LPM 2019-2025

Une situation morose qu'il convient malgré tout de relativiser...

* * *

Conclusion : 2010-... : une prise en compte encore inaboutie des enjeux maritimes

Vers une relance des moyens de souveraineté pour valoriser un espace maritime à peine exploité ?

La maritimisation de l'économie, l'intensification des flux maritimes et l'interdépendance des Etats dans un monde globalisé sont autant de facteurs qui démontrent l'importance pour la France de disposer de points d'appui pour sécuriser ses approvisionnements et réagir plus rapidement face aux menaces. Si les territoires d'outre-mer constituent des points d'ancrage solides sur tous les océans, ils permettent également d'exploiter des ZEE qui sont de plus en plus facteurs de croissance et donc sources de convoitise. Dans ce contexte, les forces navales françaises stationnées outre-mer ont un rôle de plus en plus déterminant mais que l'on ne doit pas limiter au seul cadre de l'AEM⁷⁰ ...

Un potentiel de richesse toujours plus grand

Depuis les années 1970, les importantes quantités de ressources énergétiques, biologiques et minérales contenues dans les océans sont connues et évoquées mais c'est seulement depuis les années 2000 que l'évolution des nouvelles technologies permet de mieux les exploiter. Plus qu'un enjeu, cette exploitation va devenir une nécessité compte tenu de la raréfaction des ressources accessibles depuis la terre. Elle doit cependant s'exercer dans un contexte économique, juridique, environnemental et géostratégique de plus en plus difficile à maîtriser.

Nous avons pu constater que la France détenait un remarquable potentiel dans ce domaine grâce à l'immense étendue de sa ZEE mais également grâce aux capacités technologiques et industrielles de ses entreprises pour explorer, extraire ou encore distribuer ces ressources⁷¹.

Les ressources sont de natures diverses et peuvent être classées en grandes catégories :

- **les ressources hydrocarbures** (pétrole et gaz) qui sont déjà exploitées à grande échelle depuis plusieurs décennies. La production profonde offshore a été multipliée par cinq entre 2002 et 2012. L'évolution des nouvelles technologies et une meilleure connaissance de la géophysique permettent en effet d'augmenter la production et la rentabilité. L'espace maritime français est potentiellement concerné avec des gisements au large de la Guyane, de Saint-Pierre et Miquelon et dans le golfe du Lion.
- **les énergies marines renouvelables** qui sont en pleine expansion. Le vent en mer, les courants de marées, les vagues, les gradients de température sont autant de vecteurs énergétiques qui sont et seront exploités par ces technologies en plein essor : énergie éolienne, énergie

⁷⁰ Action d'Etat en mer.

⁷¹ Rien que dans le domaine de l'offshore, la France est bien représentée avec plusieurs compagnies parmi les leaders mondiaux de leur domaine: Total, CGC (sismique), Technip (construction), Bourbon (supply)...

hydrolienne, énergie marémotrice , énergie houlomotrice et enfin énergie thermique des mers qui est particulièrement adaptée dans les départements d'outre-mer où les gradients de températures entre les eaux de surface chaudes et les eaux froides en profondeur sont plus importants qu'en métropole. Le principal projet français se situe en Martinique ;

- **les ressources biologiques**, avec en premier lieu la pêche et un potentiel halieutique outre-mer encore peu exploité (à l'image de la ZEE de Clipperton). La faune et la flore marine apparaissent également comme des réservoirs de médicaments, de cosmétiques, de biotechnologies au sens large ;
- **les ressources minérales** comme les nodules ou les hydrates de gaz dont l'exploitation est encore à l'état de projet notamment dans les grands fonds marins.

L'actualité internationale, comme les fortes tensions en mer de Chine, illustrent l'intérêt croissant des Etats pour ce type de ressources. Les enjeux sont immenses et dans cette compétition à l'échelle mondiale, le pouvoir politique a des responsabilités qu'il doit assumer.

L'ampleur des investissements et le gigantisme des infrastructures industrielles nécessaires aux activités offshores exigent une stabilité politique et une sécurité durable des zones maritimes, des axes de communication et des détroits qui les relient. Ce sont autant de points sensibles aux moindres bouleversements politiques, aux convoitises territoriales, aux attaques terroristes ou aux actes de piraterie. **Les puissances mondiales, et en premier lieu desquelles la France, ne peuvent alors faire l'économie de moyens de souveraineté permettant d'y défendre leurs intérêts au risque de se voir dépasser dans cette course qui a déjà commencé.**

Une prise de conscience qui peine à se concrétiser

Fin 2006, le rapport rédigé par le groupe Poséidon (associant le SGMer et le Centre d'analyse stratégique) et intitulé *Une ambition maritime pour la France*⁷² marque les esprits. Il propose une vision d'avenir pour la mer et souligne l'absence d'une politique maritime ambitieuse pour la France malgré de « remarquables opportunités ». Des recommandations concrètes sont émises, le domaine de la sûreté et la sécurité maritime est identifiée comme un « *champ d'action préalable à renforcer* ». Ce rapport ambitieux marque le premier jalon d'une (nouvelle) prise de conscience des enjeux maritimes à l'échelon national. Il permet d'ouvrir la voie vers le Grenelle de la mer qui se tient en 2009 et marque une véritable rupture puisqu'il s'agit d'une concertation publique qui regroupe l'Etat, les

⁷² **HIRTZMAN Philippe (dir)**, Une ambition maritime pour la France, Rapport d'information du Groupe de travail « Politique maritime pour la France » (Poséidon), Centre d'analyse stratégique et SGMer, décembre 2006, 161 pages.

collectivités territoriales, les acteurs économiques et la société civile. Il débouche sur le **Livre bleu Stratégie nationale pour la mer et les océans adopté le 8 décembre 2009 par le CIMer**.

Cependant, si la France, à travers le rapport Poséidon, a jeté les bases d'une stratégie maritime, le livre blanc sur la défense et la sécurité nationale de 2008 ne prend pas suffisamment en compte ces enjeux. C'est ce que déplore le sénat dans son rapport d'information de juillet 2012 sur la maritimisation, le constat est cinglant : « *Même si le Livre blanc reconnaît la dimension stratégique des flux, il n'a pas perçu que la mondialisation se traduisait par une fluidification des échanges, synonyme, le plus souvent, d'une maritimisation.*

La compétition pour l'accès aux ressources off-shore, la concentration des richesses sur les littoraux, notre dépendance à l'égard des flux ne sont pas perçues comme des éléments stratégiques structurants.

A l'heure où cette mondialisation nous rend davantage dépendants de ce qui se passe loin de la France, le Livre blanc s'est avant tout focalisé sur la métropole en omettant même une véritable réflexion stratégique sur la position de la France dans le monde et sur l'importance des DOM/COM. De ce fait l'importance stratégique des espaces sous souveraineté française ou ceux sur lesquels la France a une autorisation exclusive d'exploitation n'est pas clairement désignée et défendue.

La sensibilité croissante des Etats en matière de souveraineté et les tensions liées à l'exploitation des ressources naturelles qui pourraient entraîner des revendications croissantes de territorialisation des espaces maritimes non déclarés ne sont pas perçues comme des évolutions majeures du contexte géostratégique »

Le rapport du Sénat fait date et l'analyse fait mouche, le tir est corrigé dès la nouvelle édition de 2013 qui reconnaît que : « *le livre blanc de 2008 avait acté le principe d'un dimensionnement de la présence militaire dans les outre-mer aux besoins correspondant strictement aux missions des armées et d'un renforcement des moyens civils (...). Il en résulte aujourd'hui un risque important de rupture capacitaire à court et moyen terme, qui pourrait entraîner l'État à ne plus pouvoir remplir de façon appropriée l'ensemble des missions qui lui incombent dans les outre-mer ».*

Outre les différents écrits publiés depuis 2006 (rapports d'information, stratégies nationales, livres blancs de la défense et la sécurité,...), le renouveau d'intérêt pour les enjeux maritimes se traduit également au sein des instances nationales:

- depuis 2009, les réunions du CIMer sont devenues bisannuelles et régulières. Les plus hautes autorités de l'Etat interviennent lors des assises de l'économie de la mer.

- En parallèle le monde maritime s'organise, le Cluster Maritime Français qui regroupe les grands acteurs du monde maritime est lancé en 2006, il entend jouer le rôle d'un véritable lobby économique.
- En mai 2009, les dossiers relatifs au programme EXTRAPLAC (pour une demande d'extension du plateau continental français) ont été déposés devant la commission compétente de l'ONU.

Cependant en 2018, ces bonnes intentions peinent à se concrétiser. Certains secteurs du monde maritime, pourtant prometteurs, sont encore trop peu développés à l'image des énergies marines renouvelables⁷³. De plus, les enjeux environnementaux ne sont pas toujours compatibles avec les enjeux économiques. L'exploitation des gisements offshore au sein de l'espace maritime français (Guyane, Saint-Pierre et Miquelon et golfe du Lion) semblait prometteuse mais ces ambitions sont déjà annihilées par le discours du premier ministre lors des assises de la Mer au Havre en novembre 2017 qui, pour des raisons environnementales, annonce « *une loi qui interdira, sur notre espace maritime, la recherche et la production d'hydrocarbures* ». Dans le domaine des ressources minérales présentes dans les grands fonds marins, la France avance prudemment, il existe des contraintes juridiques mais surtout des interrogations sur les impacts environnementaux.

Dans son édition du 10 mai 2018, le journal *Le Marin* dresse un point de la situation outre-mer et les difficultés rencontrées pour faire aboutir les différents projets⁷⁴. Si la France a enfin une stratégie nationale pour la mer, elle cherche encore à la décliner et à l'appliquer.

Il est pourtant essentiel que la politique maritime mise en œuvre apporte rapidement des résultats concrets ou en tous cas perceptibles par l'opinion publique. Tant qu'elles ne seront pas rentables et efficacement exploitées, les ZEE ultramarines apparaîtront comme sources d'ennuis et de contraintes (surveillance de la souveraineté, responsabilités environnementales,...) et non comme sources de richesse et de croissance.

Sans un retour sur investissements, les discours prometteurs sur la vocation maritime de la France, bien que légitimes, risquent de laisser une opinion publique sans doute trop impatiente et qui demande de l'emploi et de la croissance.

⁷³ La France dispose d'un fort potentiel de développement dans les EMR compte tenu de l'étendue de sa ZEE. La ressource connue est estimée entre **2000 et 3000 MW**. Des entreprises françaises sont présentes sur toutes les technologies d'EMR. Cependant, malgré un nombre important de projets, aucune éolienne offshore n'est opérationnelle en France début 2018. L'usine marémotrice de la Rance est, depuis 1966, la seule source d'EMR alimentant le réseau public. D'autres pays européens, comme le Danemark et surtout le Royaume-Uni, ont investi beaucoup plus efficacement dans ce domaine (1 GW de concessions déjà accordées par le Royaume-Uni pour un potentiel estimé à plus de 10 GW). Plusieurs raisons expliquent le retard pris par la France dans ce domaine et notamment la complexité de la gouvernance et la lenteur des procédures juridictionnelles (entre 7 et 9 ans).

⁷⁴ **STORME Kevin**, « Outre-mer : l'économie bleue entre deux eaux », *Le Marin*, jeudi 10 mai 2018

La défense de nos ressources maritimes passe sans doute par la présence régulière de forces de souveraineté mais surtout par leur exploitation : des richesses inexploitées sont toujours davantage contestées. En affirmant que « *la sûreté et la sécurité des activités maritimes sont des conditions préalables à l'objectif de création de richesses sur mer comme sur terre, en métropole autant qu'outre-mer* », le rapport Poséidon prend le problème à l'envers. En effet, si la France attend d'avoir des forces de souveraineté suffisamment dimensionnées pour exploiter enfin ses propres richesses, la croissance maritime restera au point mort. La fin n'a jamais permis de justifier les moyens, il faut donc créer ou du moins alimenter ce besoin de sécurité. La balle est dans le camp du monde civil : des investisseurs, des industriels et du pouvoir politique qui doivent passer du discours aux actes. C'est la création de richesses depuis la mer qui permettra sans doute de prendre conscience de la nécessité de se doter de moyens encore plus conséquents que ceux dont la Marine devrait disposer d'ici 2025 grâce à la nouvelle loi de programmation militaire (LPM)...

Les forces navales d'outre-mer : vers la juste suffisance ?

Porté par l'attention des pouvoirs publics sur les enjeux maritimes mais également par l'actualité⁷⁵, le renouvellement des forces navales d'outre-mer a enfin été voté dans le cadre de la LPM 2019-2025. En 2025, le format de la flotte outre-mer devrait ainsi se rapprocher de celui des années 80. Mais sera-t-il suffisant pour appuyer la nouvelle stratégie maritime française ? Encore faut-il que celle-ci soit effectivement et efficacement mise en œuvre par les pouvoirs publics.

Comme le précise l'amiral Prazuck, chef d'état-major de la Marine, lors de son audition à l'assemblée nationale en octobre 2017 : « *Notre ZEE, qui représente l'équivalent de la surface des États-Unis et du Mexique réunis, doit être surveillée, sauf à être pillée et contestée. Mais nous n'avons pas besoin de moyens colossaux pour ce faire. Mon ambition, c'est de revenir aux moyens, en nombre et en qualité, que nous avions en 1982, au moment de la signature de la convention de Montego Bay. C'est-à-dire : deux patrouilleurs par territoire ou collectivité d'outre-mer, un bâtiment logistique – le B2M –, et une frégate pour aller un peu plus loin. Pas plus* »⁷⁶. L'emploi de moyens de surveillance complémentaires est tout de même évoqué par le CEMM (drones, satellites) pour mieux orienter les moyens d'interception.

Cependant, la situation des années 2020 n'est pas celle des années 1980. La maritimisation de l'économie, le développement des technologies et donc l'accès aux ressources maritimes ont contribué

⁷⁵ Le cyclone Irma qui a frappé l'île de Saint-Martin en septembre 2017 a démontré le manque de moyens prépositionnés pour assister les DOM-COM face aux catastrophes naturelles. Cet événement est intervenu en pleine période de préparation de la loi de programmation militaire.

⁷⁶ **Assemblée nationale**, Commission de la défense nationale et des forces armées, *Audition de l'amiral Christophe Prazuck, chef d'état-major de la marine, sur le projet de loi de finances pour 2018*, 11 octobre 2017.

à intensifier les activités licites ou illicites en mer. L'émergence de nouvelles puissances maritimes et navales contribue à élargir la liste des acteurs susceptibles de nuire aux intérêts de la France⁷⁷. Les navires stationnés outre-mer risquent d'être fortement sollicités pour faire face aux différentes menaces. D'autant plus que leurs missions (du moins celles des frégates de surveillance) ne sont pas cantonnées à celles de l'AEM au sein des ZEE. Comme l'histoire de ces 70 dernières années et l'actualité internationale l'ont démontré, les forces navales d'outre-mer sont régulièrement sollicitées sur l'ensemble des théâtres. De façon permanente, elles assurent un niveau nécessaire de coopération militaire avec les pays riverains et participent ainsi directement aux deux fonctions stratégiques que sont la « prévention » et la « connaissance/anticipation »⁷⁸. Les frégates de surveillance du Pacifique sont régulièrement déployées en mer de Chine, au large des îles Spratleys, pour marquer l'attachement de la France au principe de la liberté de navigation en haute mer⁷⁹.

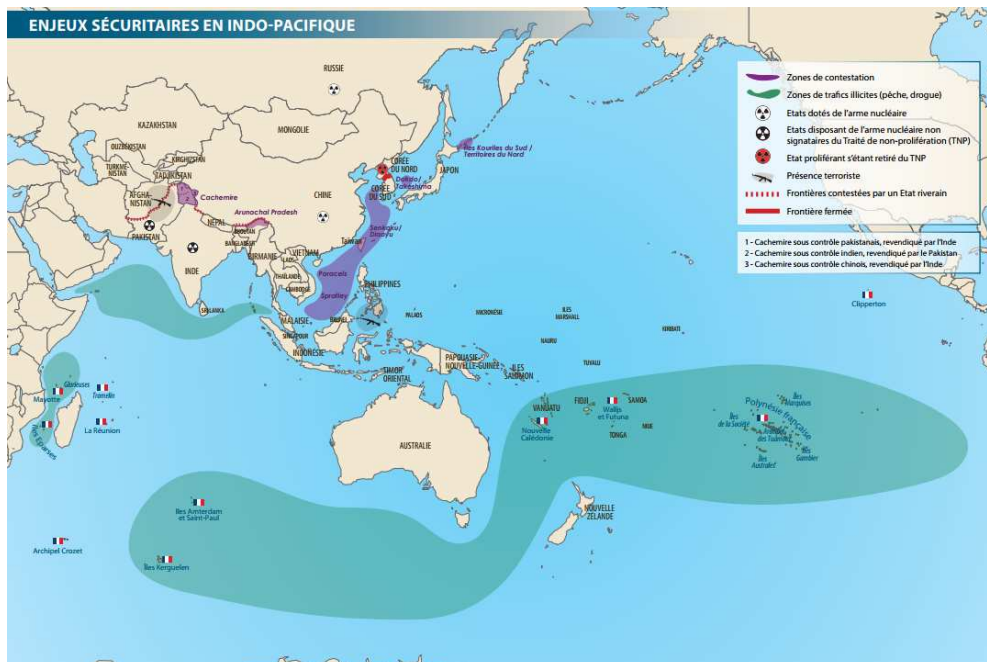


Figure 32: le théâtre indo-pacifique en 2018, des enjeux sécuritaires majeurs pour la France

De manière plus sporadique, les forces navales d'outre-mer peuvent également constituer les éléments précurseurs des grandes opérations militaires. Premières unités présentes sur le théâtre d'opération, elles manifestent une volonté politique dans la résolution d'une crise.

⁷⁷ L'intérêt porté par la Chine au canal du Mozambique et sa plus grande présence dans cette zone en est une illustration.

⁷⁸ Les frégates de surveillance stationnées à Nouméa (*Vendémiaire*), Tahiti (*Prairial*) ou La Réunion (*Nivôse* et *Floréal*) participent régulièrement à des actions de coopération avec les pays riverains (Seychelles, Kenya, Inde, Malaisie, Japon, Australie, Chili,...). Les exercices *Varuna* menés avec l'Inde en 2018 en sont une illustration.

⁷⁹ L'évolution du contexte géostratégique, notamment dans le Pacifique et en mer de Chine, conduit la France à repenser sa stratégie militaire et navale dans une région qui se militarise de plus en plus : le nombre de pays riverains se dotant de forces sous-marines est en constante augmentation. Pour rester dans le jeu des grandes puissances, la question du redéploiement de nos unités doit se poser. Pour marquer sa présence, la France doit-elle déployer plus régulièrement des navires de 1^{er} rang depuis la métropole ou solliciter encore davantage les frégates stationnées outre-mer ?

La Marine nationale ne serait-elle donc pas assez ambitieuse pour demander à ce que soit renforcée sa présence outre-mer ?

La réponse n'est pas si simple. De tels moyens ne doivent pas s'acquérir au détriment de la force de dissuasion et de capacités indispensables à une marine de 1^{er} rang (frégates multi-missions, sous-marins, missiles de croisière naval, système de guerre des mines du futur...). Si les enjeux stratégiques de l'outre-mer sont globalement bien compris au sein des armées⁸⁰, le discours maintenant bien rodé sur la maritimisation devient difficilement audible et peut même avoir tendance à agacer au sein d'un ministère qui n'intervient qu'à la marge dans l'organisation de l'AEM⁸¹.

Quoiqu'il en soit, les efforts que la Marine nationale a fournis pour retrouver une flotte de navires correctement dimensionnée pour l'outre-mer doivent se poursuivre à l'échelon interministériel, d'autres organismes et institutions doivent maintenant prendre le relais. **Il est louable de vouloir renforcer un dispositif de surveillance et d'intervention qui permettrait à la France d'assumer ses ambitions maritimes mais la Marine nationale ne doit pas s'épuiser dans un combat qui n'est pas uniquement le sien...**

Une approche interministérielle est en effet nécessaire et le ministère des armées ne peut pas et ne doit pas seul supporter la totalité de l'effort financier. A l'image du patrouilleur polaire *Astrolabe*, mis en service en 2017, des solutions existent pour mieux coordonner les efforts. Ce navire, basé à La Réunion, est armé par la Marine nationale mais sa construction a été financée par l'administration des TAAF et l'institut Paul-Emile Victor.



Figure 33: le patrouilleur polaire *Astrolabe* (P 800) en mission de ravitaillement en terre Adélie

⁸⁰ Et cela est confirmé par la Revue stratégique de défense et de sécurité nationale de 2017.

⁸¹ Le Centre de Planification et de Conduite des Opération n'intervient en effet pas directement dans la chaîne de mise en œuvre des moyens militaires dédiés à l'action de l'état en mer. Une situation unique qui peut surprendre.

Tout l'enjeu consiste donc à dépasser le cadre trop restrictif du ministère pour qu'une véritable synergie interministérielle permette de développer et d'optimiser les moyens tout en gardant à l'esprit leur nécessaire polyvalence.

Peut-être parviendrons-nous alors à faire mentir André Yché dont la formule illustre malheureusement bien l'histoire de la marine et notamment de ses forces navales d'outre-mer: « *L'histoire de la marine est celle d'une grande inconstance, d'une succession de longues périodes de désintérêt, entrecoupées de phases de mobilisation aux effets spectaculaires.* »⁸²

⁸² Yché André, *Quelle défense pour la France ?*, Economica, 2012

Annexe 1

Sources

Bibliographie :

MISSONIER (colonel), « Procès-verbal de la réunion interministérielle... », *op. cit.*

VIAL Philippe, « un impossible renouveau : bases et arsenaux d'outre-mer, 1945-1975 », in Comité pour l'histoire de l'armement du service Historique de la Marine éd., *Les bases et arsenaux français d'outre-mer, du Second Empire à nos jours, op.cit.*, p.225-312

BERTRAND (commissaire principal), « La Flotte logistique », RDN, août-septembre 1968, p1271.

VIAL Philippe, « La France et la mer depuis 1945 : une mutation inachevée », in *La mer dans l'Histoire, la période contemporaine*, Bydell press, 2017

GUILLEMIN Dominique, « Le rôle de la zone Sud de l'Océan Indien dans la politique de défense française, 1946-1986 », in BONIN Hubert (dir), *Mayotte en France, enjeux et tensions*, Les Indes savantes, 2018

Service historique de la Défense, archives du ministère de la Guerre (SHD/GR), 11S carton 75, décision du Comité de Défense restreint du 16 septembre 1960, note n°3226 CDR.

SHD/GR 11S carton 75, directive pour la défense militaire outre-mer n°552 TS du 5 décembre 1960.

Note n°5692 EMGA/BOM/I/TS du 22 décembre 1960 sur la politique et les moyens militaires outre-mer.

BAZELAIRE, de (contre-amiral), « La Marine et les bases », RDN, novembre et décembre 1965, p 1672-1682 et p. 1865-1877.

Délégation sénatoriale à l'outre-mer, *Les zones économiques exclusives (ZEE) ultramarines : le moment de vérité*, Rapport d'information n°430, 09 avril 2014, 382 pages

SEVAISTRE Olivier (contre-amiral, dir), « Le nouveau droit de la mer, la France et les départements et territoires d'outre-mer », RDN n°461, janvier 1986

VOISIN Michel (député), *Les moyens de présence actuels et futurs de la marine nationale*, Rapport d'information de l'assemblée nationale n°1806.

Marini Philippe (sénateur), *Les actions menées en faveur de la politique maritime et littorale de la France*, Rapport d'information n°345 du Sénat et n°771 de l'Assemblée nationale, 06 mars 1998

LORGEUX Jeanny et TRILLARD André (sénateurs, dir), *La maritimisation*, Rapport d'information n°674 du Sénat, 17 juillet 2012, 226 pages

LE GUELLAFF Florence, « La lutte en mer contre les trafics illicites », RDN, janvier 2005.

HIRTZMAN Philippe (dir), Une ambition maritime pour la France, Rapport d'information du Groupe de travail « Politique maritime pour la France » (Poséidon), Centre d'analyse stratégique et SGMer, décembre 2006, 161 pages

STORME Kevin, « Outre-mer : l'économie bleue entre deux eaux », *Le Marin*, jeudi 10 mai 2018

Assemblée nationale, Commission de la défense nationale et des forces armées, *Audition de l'amiral Christophe Prazuck, chef d'état-major de la marine, sur le projet de loi de finances pour 2018*, 11 octobre 2017

LANXADE Jacques et FRANIATTE Bernard, « Marine et Communauté », in *La revue maritime n°158*, août-septembre 1959.

VIAL Philippe (dir), *L'Histoire d'une révolution*, Centre d'études supérieures de la Marine, Etudes Marine, 2013, 195 pages

P. COUTANSAIS Cyril (dir), *Outre-mer*, Centre d'études stratégiques de la Marine, Etudes Marine, 2015, 129 pages

Livre blanc sur la défense nationale, 1972, TOME I

Livre blanc sur la Défense, 1994, La documentation française

Livre blanc sur la défense et la sécurité nationale 2008, publié le 17 juin 2008

Livre blanc sur la défense et la sécurité nationale 2013, publié le 29 avril 2013

Revue stratégique de défense et de sécurité nationale 2017, publiée le 13 octobre 2017

CHAROLLAIS François et RIBES Jean (de), *Le défi de l'outre-mer*, Fondations pour les Etudes de la défense nationale, cahier n°26, Les sept épées, 1983, 329 pages

HOUZY-BEZAUX Patrick et DUCRIS Jacques, *Les avisos-escorteurs type Commandant Rivière*, Edition Lela Presse,

MASSON Henri (Le), *Les Flottes de Combats 1962*, éditions maritimes et d'outre-mer, Paris, 1962

MASSON Henri (Le), *Les Flottes de Combats 1970*, éditions maritimes et d'outre-mer, Paris, 1969

LABAYLE-COUHAT Jean, *Les Flottes de Combat 1982*, éditions maritimes et d'outre-mer, Paris, 1981

PREZELIN Bernard, *Flottes de Combat 1990*, éditions maritimes et d'outre-mer, Paris, 1989

PREZELIN Bernard, *Flottes de Combat 2000*, éditions maritimes et d'outre-mer, Paris, 1999

PREZELIN Bernard, *Flottes de Combat 2008*, éditions maritimes et d'outre-mer, Paris, 2007

PREZELIN Bernard, *Flottes de Combat 2016*, éditions maritimes et d'outre-mer, Paris, 2015

Entretien :

LANXADE Jacques (amiral), ALINDIEN de 1986 à 1988, CEMP de 1989 à 1991 et CEMA de 1991 à 1995, Entretien oral libre qui s'est déroulé le 14 mars 2018 au domicile parisien de l'amiral.

Annexe 2

Liste des navires stationnés outre-mer (1962 à 2016)

Cette liste a été établie à partir :

- des ouvrages *Flottes de combat des années 1962, 1970, 1982, 1990, 2000, 2008 et 2016* ;
- de certains numéros de *Cols Bleus* des mêmes années ;
- du site *netmarine.net* (<http://www.netmarine.net>) créé par le CF Jean-Michel Roche.

Cette liste n'a pas la prétention d'être exhaustive mais elle est suffisamment précise et détaillée pour évaluer et apprécier l'évolution des forces navales françaises d'outre-mer depuis la fin de la guerre d'Algérie.

Type	Nom	Mise en service	Port d'attache	Tonnage à vide
1962				
Aviso escorteur	F733 CDT Rivière	1962	Tahiti (1962) puis Lorient (1984)	1750
Aviso escorteur	F725 Victor Schoelcher	1962	Océan Indien	1750
1-ex aviso italien	F730 Francis Garnier	1937	Pacifique	2172
Escorteur	F707 L'Aventure	1944	surveillance Terre-Neuve et Groënland	1450
Escorteur / bâtiment hydro	F750 La Pérouse	1947	Océan Indien	1370
Escorteur / bâtiment hydro	F751 Beautemps-Beaupré	1947	Afrique Occidentale	1370
Escorteur	F745 La Capricieuse	1939	Pacifique	640
Dragueur côtier	M736 Altaïr	1956	Antilles	365
Dragueur côtier	M746 Arcturus	1954	Antilles	365
Dragueur côtier	M734 Croix du Sud	1956	Dakar	365
Dragueur	M663 Jasmin	1941	Djibouti	280
Dragueur	P656 Lotus	1941	Tahiti	280
Dragueur	P657 Tiare	1941	Nouvelle-Calédonie	280
Dragueur de rade et d'estuaire	P696	1942	Djibouti	110
BDC	L9003 Argens	1960	Mers-el-Kébir (1960 à 1964)	1750
BDC	L9009 Blavet	1961	Bizerte(1961 à 1964 puis Tahiti de 1965 à 1984)	1750
				16047
1970				
Bâtiment de commandement	C610 De Grasse	1956	Tahiti (1966 à 1972)	9000
Aviso escorteur	F733 CDT Rivière	1962	Tahiti (1962) puis Lorient (1984)	1750
Aviso escorteur	F725 Victor Schoelcher	1962	Océan Indien	1750
Aviso escorteur	F726 CDT Bory	1964	Dakar (1964) puis Diego Suarez (1967) puis Papeete (1978)	1750
Aviso escorteur	F727 Amiral Charner	1962	Tahiti (1962) puis Djibouti (1980) puis Nouméa (1987)	1750
Aviso escorteur	F728 Doudart de la Grée	1963	Tahiti	1750

Aviso escorteur	F729 Balny	1969	Tahiti (à partir de 1976)	1750
Aviso escorteur	F740 CDT Bourdais	1963	Diego Suarez (1973 à 1983)	1750
Aviso escorteur	F748 Protet	1964	Tahiti (OI de 1971 à 1974 puis de 1976 à 1978 puis à partir de 1982)	1750
Aviso escorteur	F749 Enseigne Henry	1965	Tahiti (Diego-Suarez de 1970 à 1972)	1750
Dragueur côtier	M736 Altaïr	1956	Diego Suarez (1970 à 1983)	365
Dragueur côtier	M746 Arcturus	1954	Antilles	365
Dragueur côtier	M734 Croix du Sud	1956	Dakar	365
Dragueur côtier	M754 Canopus	1955	Antilles	365
Dragueur côtier	M726 La Dunkerquoise	1954	Tahiti	370
Dragueur côtier	M727 La Malouine	1954	Tahiti	370
Dragueur côtier	M728 La Bayonnaise	1954	Nouvelle-Calédonie	370
Dragueur côtier	M729 La Paimpolaise	1954	Tahiti	370
Dragueur côtier	M730 La Dieppoise	1954	Djibouti	370
Dragueur côtier	M731 La Lorientaise	1954	Tahiti	370
Transporteur ravitailleur	A733 Saintonge	1965	Tahiti (de 1965 à 1976) puis La Réunion de 1976 à 1980	990
Transporteur ravitailleur	A735 Guyenne		CEP	990
Transporteur ravitailleur	A643 Aunis	1966	Tahiti de 1966 à 1970 pour CEP	2700
Transporteur ravitailleur	A644 Berry	1966	Tahiti de 1966 à 1970 pour CEP	2700
Transporteur ravitailleur	A645 Anjou	1966	Tahiti de 1966 à 1970 pour CEP	2700
Transporteur ravitailleur	A750 Liamone		CEP	1350
Transporteur ravitailleur	A740 Hanap		CEP	1350
Transporteur ravitailleur	A741 Giboulée		CEP	1350
Pétrolier	A630 Lac Tchad		CEP	2700
Pétrolier	A629 Lac Chambon		CEP	2700
Pétrolier	A631 Lac tonlé Sap		CEP	2700
Pétrolier	A634 Verdon		CEP	6000
Pétrolier	A675 Isère		CEP	8000
Pétrolier	A626 Charente		CEP	10000
BDC	L9008 Dives	1961	Tahiti (de 1964 à 1978)	1750
BDC	L9009 Blavet	1961	Bizerte(1961 à 1964 puis Tahiti de 1965 à 1984)	1750
BDC	L9007 Trieux	1960	Tahiti de 1966 à 1988	1750
BSL	A618 Rance	1966	Mururoa	2075
BSL	A617 Garonne	1965	Mururoa	2320
BSL	A771 Tarn	1952	Mururoa	2200
	LCT 9061		Diego suarez	500
				87005
1982				
Aviso escorteur	F733 CDT Rivière	1962	Tahiti (1962) puis Lorient (1984)	1750

Aviso escorteur	F725 Victor Schoelcher	1962	Océan Indien	1750
Aviso escorteur	F726 CDT Bory	1964	Dakar (1964) puis Diego Suarez (1967) puis Papeete (1978)	1750
Aviso escorteur	F727 Amiral Charner	1962	Tahiti (1962) puis Djibouti (1980) puis Nouméa (1987)	1750
Aviso escorteur	F728 Doudart de la Grée	1963	Tahiti	1750
Aviso escorteur	F729 Balny	1969	Tahiti (à partir de 1976)	1750
Aviso escorteur	F740 CDT Bourdais	1963	Diego Suarez (1973 à 1983)	1750
Aviso escorteur	F748 Protet	1964	Tahiti (OI de 1971 à 1974 puis de 1976 à 1978 puis à partir de 1982)	1750
Aviso escorteur	F749 Enseigne Henry	1965	Tahiti (Diego-Suarez de 1970 à 1972)	1750
Patrouilleurs	P653 La Dunkerquoise	1954	Tahiti	370
Patrouilleurs	P652 La Lorientaise	1954	Tahiti	370
Patrouilleurs	P657 La Paimpolaise	1954	Tahiti	370
Patrouilleurs	P655 La Dieppoise	1954	Djibouti	370
Patrouilleurs	P656 Altaïr	1956	Diego Suarez (1970 à 1983)	400
Patrouilleurs	P650 Arcturus	19784	Antilles	400
Patrouilleurs	P659 Canopus	20424	?	400
Patrouilleurs	P670 Trident	1976	Antilles	115
Patrouilleurs	P672 Epée	1976	Antilles	115
BDC	L9009 Blavet	1961	Bizerte(1961 à 1964 puis Tahiti de 1965 à 1984)	1750
BDC	L9007 Trieux	1960	Tahiti de 1966 à 1988)	1750
BATRAL	L9031 Francis Garnier	1974	Antilles	770
Pétrolier	A625 Papenoo	1969	Tahiti	1195
Pétrolier	A632 Punaruu	1969	Tahiti	1195
EDIC			Mayotte	250
EDIC			Dakar	250
BSM	A621 Rhin	1964	Océan Indien de 1982 à 1996 puis Fort-de-France de 1997 à 2002	2075
BSM	A617 Garonne	1965	Mururoa de 1965 à 1973 puis La Réunion de 1974 à 1976 puis Martinique de 1982 à 1986 puis finira à La Réunion	2320
BSL	A618 Rance	1966	Mururoa	2075
BAP	A620 Jules Verne	1976	Djibouti	6485
				38775
1990				
Aviso escorteur	F726 CDT Bory	1964	Dakar (1964) puis Diego Suarez (1967) puis Papeete (1978)	1750
Aviso escorteur	F727 Amiral Charner	1962	Tahiti (1962) puis Djibouti (1980) puis Nouméa (1987)	1750
Aviso escorteur	F728 Doudart de la Grée	1963	Tahiti	1750
Aviso escorteur	F729 Balny	1969	Tahiti (à partir de 1976)	1750
Aviso escorteur	F740 CDT Bourdais	1963	Diego Suarez (1973 à 1983)	1750

Aviso escorteur	F748 Protet	1964	Tahiti (OI de 1971 à 1974 puis de 1976 à 1978 puis à partir de 1982)	1750
Aviso escorteur	F749 Enseigne Henry	1965	Tahiti (Diego-Suarez de 1970 à 1972)	1750
frégate de surveillance	F730 Floréal	1990	La Réunion	2600
BATRAL	L9031 Francis Garnier	1974	Antilles	770
BATRAL	L9032 Dumont d'Urville	1983	Tahiti	770
BATRAL	L9033 Jacques Cartier	1983	Nouméa	770
BATRAL	L9034 La Grandière	1987	La Réunion	770
BSM	A621 Rhin	1964	Océan Indien de 1982 à 1996 puis Fort-de-France de 1997 à 2002	2075
BSM	A617 Garonne	1965	Mururoa de 1965 à 1973 puis La Réunion de 1974 à 1976 puis Martinique de 1982 à 1986 puis finira à La Réunion	2320
BSL	A618 Rance	1966	Mururoa	2075
BAP	A620 Jules Verne	1976	Djibouti	6485
Patrouilleur océanique	P681 Albatros	1984	La Réunion	1940
P400	P683 La Boudeuse	1986	Mayotte	373
P400	P684 La Capricieuse	1986	Martinique de 1987 à 1990 puis Guyane de 1990 à 2015	373
P400	P685 La Fougueuse	1987	La Réunion puis Fort de France	373
P400	P686 La Glorieuse	1987	Nouméa	373
P400	P687 La Gracieuse	1987	Papeete de 1987 à 1996 puis Guyane de 1996 à 2005 puis Brest de 2005 à 2009 puis Martinique de 2009 à 2015	373
P400	P688 La Moqueuse	1987	Nouvelle-Calédonie	373
P400	P689 La Railleuse	1987	Tahiti	373
P400	P690 La Rieuse	1987	La Réunion	373
P400	P691 La Tapageuse	1988	Tahiti	373
Pétrolier	A625 Papenoo	1969	Tahiti	1195
Pétrolier	A632 Punaruu	1969	Tahiti	1195
EDIC	L9052 Dague	1987	Djibouti	282
RR	A634 Rari	1985	Tahiti	1035
RR	A635 Révi	1985	Tahiti	1035
RP	A637 Maroa	1984	Tahiti	228
RP	A638 Manini	1985	Tahiti	228
				41380
2000				
frégate de surveillance	F730 Floréal	1990	La Réunion	2600
frégate de surveillance	F731 Prairial	1991	Tahiti	2600
frégate de surveillance	F732 Nivôse	1991	Nouvelle-Calédonie	2600
frégate de surveillance	F733 Ventôse	1992	Antilles	2600

frégate de surveillance	F734 Vendémiaire	1992	Nouvelle-Calédonie	2600
Patrouilleur	P681 L'Albatros	1967	La Réunion	1940
P400	P683 La Boudeuse	1986	Mayotte	373
P400	P684 La Capricieuse	1986	Martinique de 1987 à 1990 puis Guyane de 1990 à 2015	373
P400	P685 La Fougueuse	1987	La Réunion puis Fort de France	373
P400	P686 La Glorieuse	1987	Nouméa	373
P400	P687 La Gracieuse	1987	Papeete de 1987 à 1996 puis Guyane de 1996 à 2005 puis Brest de 2005 à 2009 puis Martinique de 2009 à 2015	373
P400	P688 La Moqueuse	1987	Nouvelle-Calédonie	373
P400	P689 La Railleuse	1987	Tahiti	373
P400	P690 La Rieuse	1987	La Réunion	373
P400	P691 La Tapageuse	1988	Tahiti	373
Patrouilleur	P740 Fulmar	1991	St Pierre et Miquelon	550
Patrouilleur	P722 Violette	1997	Antilles	80
Patrouilleur	P721 Jonquille	1996	La Réunion	82
Patrouilleur	P723 Jasmin	1997	Tahiti	82
BATRAL	L9030 Champlain	1974	Antilles	770
BATRAL	L9031 Francis Garnier	1974	Antilles	770
BATRAL	L9032 Dumont d'Urville	1983	Tahiti	770
BATRAL	L9033 Jacques Cartier	1983	Nouméa	770
BATRAL	L9034 La Gandière	1987	La Réunion	770
EDIC	L9052 Dague	1987	Djibouti	282
BSM	A617 Garonne	1965	La Réunion	2300
BH	A795 Arago	1991	Tahiti	850
RR	A635 Révi	1985	Tahiti	1035
RP	A637 Maroa	1984	Tahiti	228
RP	A638 Manini	1985	Tahiti	228
				27864
2008				
frégate de surveillance	F730 Floréal	1990	La Réunion	2600
frégate de surveillance	F731 Prairial	1991	Tahiti	2600
frégate de surveillance	F732 Nivôse	1991	La Réunion	2600
frégate de surveillance	F733 Ventôse	1992	Antilles	2600
frégate de surveillance	F734 Vendémiaire	1992	Nouvelle-Calédonie	2600
P400	P682 L'Audacieuse	1986	Guyane	373
P400	P683 La Boudeuse	1986	La Réunion	373
P400	P684 La Capricieuse	1986	Martinique de 1987 à 1990 puis Guyane de 1990 à 2015	373
P400	P685 La Fougueuse	1987	La Réunion puis Fort de France	373
P400	P686 La Glorieuse	1987	Nouméa	373
P400	P688 La Moqueuse	1987	Nouméa	373
P400	P689 La Railleuse	1987	Tahiti	373

P400	P690 La Rieuse	1987	La Réunion	373
P400	P691 La Tapageuse	1988	Tahiti	373
Patrouilleur	P740 Fulmar	1991	St Pierre et Miquelon	550
Patrouilleur	P722 Violette	1997	Antilles	80
Patrouilleur	P721 Jonquille	1996	La Réunion	82
Patrouilleur	P723 Jasmin	1997	Tahiti	82
BATRAL	L9031 Francis Garnier	1974	Antilles	770
BATRAL	L9032 Dumont d'Urville	1983	Tahiti puis Antilles de 2010 à 2016	770
BATRAL	L9033 Jacques Cartier	1983	Nouméa	770
BATRAL	L9034 La Gandière	1987	La Réunion	770
EDIC	L9052 Dague	1987	Djibouti	282
RR	A635 Révi	1985	Tahiti	1035
RP	A637 Maroa	1984	Tahiti	228
RP	A638 Manini	1985	Tahiti	228
				22004
2016				
frégate de surveillance	F730 Floréal	1990	La Réunion	2600
frégate de surveillance	F731 Prairial	1991	Tahiti	2600
frégate de surveillance	F732 Nivôse	1991	La Réunion	2600
frégate de surveillance	F733 Ventôse	1992	Antilles	2600
frégate de surveillance	F734 Vendémiaire	1992	Nouvelle-Calédonie	2600
frégate de surveillance	F735 Germinal	1993	Antilles depuis 2010	2600
P400	P684 La Capricieuse	1986	Martinique de 1987 à 1990 puis Guyane de 1990 à 2017	373
P400	P686 La Glorieuse	1987	Nouméa	373
P400	P687 La Gracieuse	1987	Papeete de 1987 à 1996 puis Guyane de 1996 à 2005 puis Brest de 2005 à 2009 puis Guyane de 2010 à 2017	373
P400	P688 La Moqueuse	1987	Nouvelle-Calédonie	373
Patrouilleur	P701 Le Malin	1997	La Réunion depuis 2011	1100
Patrouilleur	P675 Arago	1990	Papeete depuis 2011	830
Patrouilleur	P740 Fulmar	1991	St Pierre et Miquelon	550
Patrouilleur	P722 Violette	1997	Antilles	80
Patrouilleur	P723 Jasmin	1997	Tahiti	82
BATRAL	L9032 Dumont d'Urville	1983	Tahiti puis Antilles de 2010 à 2016	770
RR	A635 Révi	1985	Tahiti	1035
RP	A637 Maroa	1984	Tahiti	228
RP	A638 Manini	1985	Tahiti	228
				21995