

PENSER LARGE, PENSER BPC !

Au moment où l'hebdomadaire « *Le Point* »¹ révèle certains essais difficiles du Mistral au large de Brest, que faut-il penser de ce nouveau fleuron des armées françaises ?

Sans nier les difficultés du programme, il convient de les relativiser tant le bâtiment de projection et de commandement (BPC) Mistral est un outil novateur. Le bâtiment amphibie devient, en effet, une plateforme modulaire capable non seulement de projeter des forces mais aussi de commander et de soutenir des opérations depuis la mer à un niveau inconnu jusqu'alors.

Une fois les difficultés techniques surmontées, un tout autre défi attend les armées : adapter la doctrine pour utiliser au mieux cette plateforme. En outre, ces adaptations ne présagent-elles pas une transformation vers une doctrine *from the sea* française voire européenne ?

Après avoir présenté les grands traits du BPC et son caractère résolument nouveau, nous étudierons les évolutions possibles de la doctrine et tenterons de montrer que le BPC peut être l'élément central d'une doctrine de projection renouvelée.

Le BPC : un outil novateur

Bien qu'il soit décrié du fait de ses défauts de jeunesse ou peut-être parce qu'il ne répond pas à une certaine image du bâtiment amphibie, c'est un outil qui préfigure l'engagement à venir de la marine et qui est un signe concret du caractère interarmées des opérations et de leur vision interalliés.

Sans retracer la genèse du programme, il convient de présenter succinctement le besoin et sa réalisation.

Deux BPC (Mistral et Tonnerre) ont été commandés pour remplacer les deux transports de chalands et de débarquement (TCD) de première génération type Ouragan vieillissants. Le but est de disposer de quatre TCD modernes : deux de type Foudre (de deuxième génération, âgés de moins de dix ans) et les deux BPC. Le besoin capacitaire est toutefois nettement plus ambitieux que

pour les TCD type Foudre. En effet, il s'articule autour de trois grandes fonctions : amphibie, santé et commandement.

Dans sa fonction première, l'amphibie, le BPC est adapté au concept français de projection de 1400 hommes et de leur soutien avec les quatre TCD/BPC. L'expérience acquise ces dernières années a conduit à mettre l'accent sur l'aéromobilité, le soutien et l'habitabilité. Les deux autres fonctions, santé et commandement, sont évidemment conçues pour soutenir une opération amphibie mais pas seulement. En effet, l'hôpital a une vocation plus large puisqu'il est à un niveau juste inférieur à celui d'un hôpital d'instruction des armées (HIA). Quant au commandement, le bâtiment doit pouvoir recevoir jusqu'à deux états-majors dont un de niveau opératif.

Quatre ans seulement après la commande, la réalisation est à la hauteur des objectifs. Le porteur, tout d'abord, est un bâtiment de vingt mille tonnes soit soixante-cinq pour cent de plus que le TCD Foudre pour un prix équivalent. La fonction amphibie ensuite offre :

- un pont continu permettant l'emploi simultané de six hélicoptères lourds ;
- une capacité d'accueil de passagers équivalente à celle des TCD Foudre mais selon des normes de confort bien supérieures qui permettent de durer à la mer plusieurs mois ;
- une capacité de stockage de véhicules supérieure de trente pour cent à celle des TCD Foudre permettant l'emport de tous types de véhicules actuels (char Leclerc) ou futurs (véhicule blindé de combat d'infanterie) ;
- un radier compatible avec les LCAC² américains.

La fonction santé a pour cœur un hôpital offrant un soutien santé de niveau 3³ (niveau 2 pour les TCD type Foudre), soit deux blocs opératoires et une équipe médicale de l'ordre de 80 personnes, pouvant être

¹ Jean Guisnel, « le Mistral en rade », *Le Point*, jeudi 1 décembre 2005 n° 1733, p 90.

² LCAC : *Land Cushion Amphibious Craft* : engin de débarquement sur coussins d'air.

³ Niveau 3 : sur une échelle OTAN comprenant 4 niveaux, le niveau 1 est le médecin sur le front et le 4 un HIA.

agrandi par l'ajout de containers modulaires santé pour former un hôpital de campagne (jusqu'à douze éléments techniques modulaires qui peuvent être des salles d'opération, de réanimation ou des laboratoires).

Enfin, première pour un bâtiment français, la fonction commandement se concentre dans une zone dédiée de 850m² très modulaire permettant l'accueil d'un Poste de Commandement (PC) de niveau tactique ou opératif pour une opération française, OTAN ou de coalition.

Cette réussite est autant due à une bonne utilisation de l'expérience acquise (à tous les niveaux : marine, interarmées, interalliés) qu'à une approche novatrice aux niveaux étatique comme industriel. En effet, le programme est résolument interarmées sous la direction de l'EMA (pour les exigences futures notamment) avec une imbrication forte de la marine, de l'EMIA-FE⁴ (pour la définition de la zone de commandement) et de l'armée de terre (pour une prise en compte au plus tôt de ses exigences). En outre, le montage industriel est innovant : partenariat public/privé, durée contrainte, coûts limités auxquels se rajoute un changement de statut pour DCN en cours de programme. C'est, en effet, la première fois qu'un navire est construit à deux endroits par deux industriels : aux Chantiers de l'Atlantique la moitié avant comprenant principalement l'hôtellerie, à DCN la maîtrise d'œuvre d'ensemble et la partie arrière plus militaire. Le gain est de trois ordres et a une portée qui dépasse largement ce programme pour préfigurer les grands programmes à venir : FREMM⁵ ou PA2⁶. Gain technique tout d'abord car il revient à faire appel aux meilleures compétences et à utiliser les normes les plus pertinentes (en particulier la norme de construction civile Véritas chaque fois que cela est possible). Gain financier ensuite, puisque la réduction de la durée de construction et l'emploi massif de technologies civiles entraînent des réductions de coûts. Gain politique enfin puisqu'il permet à la Défense d'avoir un pôle industriel

⁴ EMIA-FE : état-major interarmées de force et d'entraînement situé à Creil.

⁵ FREMM : frégate européenne multi-missions construite en coopération avec les Italiens

⁶ PA2 : second porte-avions construit en coopération avec les Britanniques.

indépendant plus compétent, tentant ainsi d'éviter les déboires de GIAT Industries.

Comme le note « *Le Point* », le Mistral connaît des retards dus à des difficultés techniques. S'agit-il de défauts de jeunesse ou est-ce la conséquence de compromis financiers pour un bâtiment construit « à l'économie » ?

Soulignons tout d'abord que le bâtiment est toujours en essais sous la responsabilité de l'industriel et donc qu'il est normal que des défauts soient identifiés. De plus, comme les armées ne peuvent commencer à tester les capacités opérationnelles du navire qu'après sa livraison (à l'issue des essais industriels), nous sommes dans une situation où les attentes sont nombreuses alors que le bâtiment est encore mal connu. Le Mistral serait ainsi, toutes proportions gardées, dans la phase douloureuse qu'a connue le porte-avions Charles De Gaulle avant son admission au service actif. Aussi, pour éviter tout jugement trop rapide, il convient de rappeler que la plupart des défauts sont réglés, ou en passe de l'être, à l'image :

- du phénomène de tempête de radier⁷ qui rendait dangereux le débarquement amphibie par la mer dans certaines conditions de houle. Bien que ce phénomène existe sur chaque bâtiment amphibie, un travail est réalisé sur la porte du radier par DCN pour l'atténuer et le domaine d'emploi est mieux cerné par l'équipage, ce qui borne ce risque à un niveau normal ;
- des déplacements des hélicoptères dans le hangar qui étaient rendus dangereux au point d'en interdire leur emploi. L'industriel a intégralement corrigé ce défaut ;
- du système de combat qui ne fonctionne pas correctement. Thales et la DCN travaillent ardemment à sa résolution sachant que chaque jour de retard supplémentaire est facturé sous forme de pénalité ;
- des Systèmes d'Information et de Commandement (SIC) dédiés à l'état-major de commandement embarqué

⁷ Radier : dans un navire amphibie, le radier est le port interne qui est mis en eau par un système de ballastage et qui permet aux chalands de débarquement de faire débarquer troupes et véhicules sur une plage.

dont la compatibilité avec les normes OTAN n'est pas garantie. Ce défaut devrait être traité après la livraison afin de garantir les rendez-vous opérationnels du Mistral en 2007 au sein de la *NATO Response Force* (NRF).

A coté de ces défauts conjoncturels ou de jeunesse, d'autres sont structurels. Il convient alors de garder à l'esprit que le Mistral répond à un cahier des charges, compromis entre le coût, le délai, la performance et des exigences opérationnelles imaginées il y a plus de cinq ans. La modularité et la grande évolutivité du bâtiment devraient permettre de l'adapter, à l'image de :

- la capacité SIC jugée trop limitée, en particulier dans la gamme HF pour l'armée de terre, sera augmentée à court terme ;
- la capacité autodéfense, limitée face à la menace asymétrique, qui pourrait être augmentée par l'ajout de canons;
- la capacité passagers jugée aujourd'hui insuffisante qui pourrait être accrue par l'ajout de containers vie.

Il n'y a finalement pas de défaut bloquant ou pour lequel il n'y ait une solution. De plus, il faut relativiser le retard actuel du programme qui reste de l'ordre de quelques mois et qui ne remet pas en cause les échéances opérationnelles programmées dès 2007. Enfin, il faut plutôt considérer le saut réalisé entre les deux générations et conserver à l'esprit que les avantages du Mistral n'ont de sens que si la doctrine parvient à les prendre en compte.

Evolutions de la doctrine

Contrairement aux précédents bâtiments, le BPC fera avant son admission au service actif une validation des capacités militaires (VCM) au lieu de la traditionnelle traversée de longue durée. Au-delà de la différence sémantique, ce sera l'occasion de tester toutes ses grandes configurations et non seulement de confirmer la capacité du Mistral à être à la pointe de la doctrine actuelle des opérations amphibies mais aussi de démontrer que ses qualités permettent d'élargir le spectre d'emploi.

Le BPC reste par essence un navire conçu pour les opérations amphibies avec l'armée de terre, mais avec des capacités qui permettent de les mener autrement.

Tout d'abord, grâce à ses capacités aéromobiles (emploi simultané de six hélicoptères lourds, emport de seize hélicoptères), le BPC permet d'effectuer une opération aéromobile de la mer directement vers l'objectif sans passer par la plage. Le bâtiment reste donc au large et aéroporté essentiellement des forces légères pour des opérations ciblées. Cette option, qui ne sera nominale qu'avec le couple hélicoptères Tigre et NH90, est largement concevable avec le couple actuel Gazelle/Puma et nécessite l'acquisition d'un savoir faire tant de la part de l'aviation légère de l'armée de terre⁸ (ALAT), des troupes embarquées que du commandement encore très centrés sur l'idée de débarquement *via* une plage. Ces capacités aéromobiles décuplées induisent une complexité de gestion et de coordination et offrent des possibilités d'emploi nouvelles (protection du BPC dont la défense face aux menaces asymétriques est faible par exemple). Il devient urgent de reconsidérer l'emploi de ses hélicoptères et leur chaîne de commandement opérationnelle.

Ensuite, grâce à l'interopérabilité de ses moyens avec l'OTAN (le pont d'envol accepte des hélicoptères lourds de type Merlin ou Chinook, le radier des LCAC), le BPC permet un travail en coalition beaucoup plus efficace, dépassant les simples échanges de moyens lors des exercices comme c'est encore trop souvent le cas. Là encore, la maîtrise de la doctrine d'emploi de ces moyens reste à acquérir, en particulier pour les LCAC, à mi-chemin entre navire et avion avec tout ce qu'elle sous entend d'emploi mais également de base de données de sites de « plageage » adaptés.

Enfin, la zone de commandement permet d'accueillir un PC de CATF/CLF⁹ apte à commander une opération importante et multinationale. La France acquière ainsi un moyen pour commander une opération amphibie à la mer, ce qu'elle n'avait que très partiellement sur les TCD. Elle se voit

⁸ L'ALAT travaille sur le thème d'une opération aéromobile dans le cadre d'un mandat fixé par le CEMA en commission interarmées des études amphibies (CIEA).

⁹ CATF: *Commander Amphibious Task Force* (officier de marine commandant l'opération amphibie)
/ CLF : *Commander Landing force* (officier de l'armée de terre commandant les forces débarquées).

d'ailleurs confier cette responsabilité dès 2007 pour le compte de l'OTAN dans le cadre de la NRF.

Au-delà des opérations amphibies, le BPC est un atout pour le développement de la doctrine de *Sea Basing*¹⁰ dans les armées françaises car il devrait permettre de valider et d'approfondir les nombreuses réflexions dans ce domaine. Il peut, par exemple être utilisé comme une base de soutien mobile d'une opération dans au moins trois domaines :

- aéronautique tout d'abord, car les capacités de mise en œuvre et de maintenance des hélicoptères offrent au commandement l'équivalent d'une véritable base d'hélicoptères dont les deux principaux atouts sont la mobilité et surtout une certaine invulnérabilité ;
- technique ensuite, car même si ce n'est pas prévu dans les spécifications du Mistral, les hangars véhicules offrent des capacités de soutien des véhicules, en particulier pour effectuer la maintenance lourde. Outre la réduction de l'emprise au sol, cela permet d'entretenir sur place et d'éviter des retours longs et coûteux en métropole ;
- médical enfin, car même si le soutien santé est calibré pour soutenir une opération amphibie majeure, l'hôpital peut bien sûr soutenir tous les types d'opérations, remplaçant une structure lourde à terre ou étant déployé devant une côte sinistrée lors d'une catastrophe humanitaire.

Pour clore le chapitre des évolutions doctrinales, il convient de revenir sur la fonction commandement. Sans reparler du commandement des opérations amphibies, la capacité du BPC à accueillir un commandement de niveau opératif ouvre de nouvelles perspectives car pour la première fois cet état-major dispose d'une zone dédiée. Toutefois, cette évolution est presque déjà une certaine forme de révolution qui place la mer, dans certaines situations, au centre du dispositif opérationnel de théâtre.

Révolution doctrinale

Au-delà de ces évolutions envisageables, le BPC apparaît aussi comme un outil de rupture car il permet d'imaginer une opération interarmées *from the sea* pour laquelle la contribution de la marine va encore se renforcer dans les années à venir.

Un outil performant pour commander sur le théâtre peut contribuer à mieux positionner le commandement opératif dans les opérations. En effet, l'expérience des crises actuelles, en République de Côte d'Ivoire (RCI) par exemple, tend à laisser penser que tout en accordant un rôle théorique essentiel au commandement opératif, la réalité est assez différente puisque les niveaux tactiques et opératifs sont quasi-fusionnés. La conséquence peut en être une vision centrée sur le niveau tactique au détriment d'une réelle vision interarmées. En utilisant le BPC pour ses opérations futures, l'EMIA-FE peut ainsi mieux mettre en valeur un niveau de commandement opératif réellement indépendant tout en réaffirmant sa prééminence par rapport à tous les états-majors tactiques.

Par ailleurs, le BPC peut être la clé de voûte d'une doctrine *from the sea*. De son rôle le plus courant de moyen de transport, il peut, en effet, devenir le cœur d'un groupe de combat expéditionnaire (selon l'idée de l'*expeditionary strike group* ou ESG américain) qui combine un groupe d'escorte de frégates, un ou plusieurs BPC, un sous-marin nucléaire d'attaque et un porte-avions. L'ensemble offre ainsi un coût complet de projection de puissance et de force. De plus, la réelle capacité à durer à la mer en attente devant un théâtre décrite précédemment peut permettre d'envisager de tels déploiements pour une période de l'ordre de quatre à six mois. Le remplacement à terme des frégates et des sous-marins actuels par des FREMM et des Barracuda qui pourront tous deux tirer des missiles de croisière renforcera encore la puissance d'un tel groupe de combat pour en faire un outil de gestion de crise particulièrement dissuasif et redoutablement efficace dès lors que cette option semble appropriée au théâtre.

Enfin, même si ce n'est pas une vraie révolution doctrinale, le BPC peut aussi devenir un navire école et remplacer le porte-

¹⁰ *Sea basing* : doctrine qui a pour objectif de réduire l'empreinte au sol d'une opération.

CAPITAINE DE FREGATE DELEPOULLE
MARINE / FRANCE

hélicoptères Jeanne d'Arc vieillissant. Ce bâtiment, dont la vocation première est un navire école, a d'expérience une mission annexe mais non moins importante qui est de porter secours lors de catastrophes (cette terrible loi empirique se vérifie malheureusement chaque année). Le BPC peut bien sûr répondre à ce double besoin dans des conditions bien supérieures à celles de la Jeanne d'Arc actuelle. De plus, son interopérabilité forte avec l'OTAN ou l'Union européenne permettrait une intégration facile dans un groupe école européen, première étape vers une Ecole navale européenne.

Alors que l'amphibie français renaissait de ses cendres il y a une quinzaine d'années, le voici parvenu, avec le BPC, à un nouveau seuil. Les capacités étonnantes de ce bâtiment permettent, en effet, d'imaginer des évolutions voire des ruptures impensables avec la précédente génération des TCD type Foudre. Ceci ne sera possible que si les armées ont la volonté d'adapter et de diversifier leurs doctrines, ce qui est, à n'en point douter, le défi majeur de ces prochaines années.

En outre, l'arrivée du BPC montre qu'il ne s'agit plus seulement d'un navire amphibie dédié à l'armée de terre mais que c'est un excellent outil polyvalent de gestion des crises, à la disposition de la France naturellement mais également de l'Union européenne dans le cadre des missions de Petersberg. Compte tenu du nombre de configurations et d'emplois possibles, aurons-nous assez d'unités avec deux bâtiments ? Ne faudrait-il pas profiter de son coût raisonnable et de l'effet de série pour en augmenter le nombre sans même évoquer le remplacement de la Jeanne d'Arc ?

Enfin, il reste à souhaiter à ce navire le même succès à l'exportation que la série des frégates type La Fayette (FLF) et à espérer que, forte de ce succès, DCN saura devenir le véritable chantier qui inscrira avec fierté et efficacité la marine dans le XXI^{ème} siècle.