



épondre à une nouvelle donne stratégique.]

Toutes les opérations extérieures récentes, de l'Ex-Yougoslavie à la Côte d'Ivoire, ont démontré la nécessité pour les armées de disposer de moyens de projection conséquents. Ces moyens doivent permettre soit une intervention dans les zones de crises où nous ne disposons pas de forces prépositionnées, soit de renforcer ces dernières lorsqu'elles existent.

L'espace maritime international, par la liberté d'agir qu'il apporte et les capacités d'emports inégalées des grands bâtiments, place la marine au premier plan dans la projection de forces.

Ce constat a conduit l'état-major de la marine à entreprendre la rénovation et le renforcement de ses capacités amphibies. L'outil, pour être efficace, devait pouvoir rallier la zone d'opérations en sûreté, y durer et, le moment venu, pouvoir débarquer puis diriger des forces terrestres suffisamment conséquentes.

Le concept national des opérations amphibies (CNOA), approuvé en juin 1997 par le chef d'état-major des armées, a conclu à la nécessité de pouvoir projeter depuis la mer un groupe interarmées embarqué (GIE) de quatre compagnies de combat, soit 1 400 hommes et 280 véhicules, et 30 hélicoptères.

Jusqu'à-là constitué des deux TCD type O (*Orage* et *Ouragan*) et des deux TCD type F (*Foudre* et *Sirocco*), le groupe amphibie français manquait des capacités aéromobiles et de commandement conformes au CNOA. La nécessité de relever les TCD type O, admis au service en 1965 et 1968, fut l'occasion de concevoir un type de bâtiment de projection totalement nouveau, adapté aux exigences de l'armée de Terre et portant les capacités du groupe amphibie au niveau requis par le chef d'état-major des armées. Le programme NTCB était né.

[L'ébauche NTCB.]

BPC classe *Mistral* : fer de lance de la projection de forces

État-major du BPC *Mistral*

Afin de conférer aux opérations amphibies une rapidité d'exécution et une capacité d'action dans la profondeur compatibles avec les opérations modernes, le CNOA exige une capacité aéromobile importante. L'hélicoptère, par sa souplesse et son allonge, permet en effet de projeter, appuyer et soutenir les forces terrestres engagées. Il dynamise l'action amphibie.

En outre, le format imposé par le CNOA dans le domaine d'emport de troupes et de matériel nécessitait une nette augmentation des capacités des hangars véhicules et des logements pour les troupes embarquées. Ces exigences allaient conférer une silhouette et un tonnage au NTCB totalement inédit au sein du groupe amphibie.

À ces spécifications sont venues s'ajouter celles de l'armée de Terre. Dans un rapport logique de prestataire à client, la marine s'est, dès les premières ébauches, souciée des souhaits opérationnels des troupes embarquées.

L'expérience acquise, tant dans la marine nationale avec les TCD qu'au sein des marines alliées, HMS *Ocean*, HMNS *Rotterdam* et LPD 17 (Us), a conféré aux études un socle solide pour cette amélioration significative des capacités.

Il est ressorti de ses études que la gestion des flux (troupes, engins et munitions) à bord du NTCB devait être optimisée. Sur un plan spécifiquement opératif, l'architecture du futur bâtiment, les portes d'embarquement, les ascenseurs et l'équipement des hangars devaient permettre un embarquement aisé, la maintenance des blindés, un débarquement rapide et un soutien logistique sans faille des échelons au combat. D'autre part, dans le cadre de la gestion des crises et de la nécessité qu'elle induit parfois de durer à la mer, il s'avé-

Caractéristiques	Tcd type <i>Ouragan</i>	Tcd type <i>Foudre</i>	Bpc type <i>Mistral</i>
Longueur (en m)	149	168	200
Largeur (en m)	25,4	23,5	32
Déplacement en pleine charge (en tonnes)	8 500	12 000	21 600
Vitesse maximum (en nœuds)	17	21	19,5
Équipage	205	218	160



rait nécessaire de fournir des prestations de qualité en matière de logement des troupes. La marine faisait sien le concept du soutien de l'homme.

[Le programme industriel.]

Le 8 décembre 2000, le ministère de la Défense autorise la construction des deux nouveaux bâtiments. Le programme est confié à la Direction des constructions navales (DCN) et sera réalisé en collabora-

tion avec les Chantiers de l'Atlantique (Alstom Marine) pour un montant global de 650 millions d'euros. Afin de parvenir à une sensible diminution des coûts, le maître d'œuvre décide d'appliquer une politique d'achats sur étagère: les BPC seront dotés de matériels existants et éprouvés.

Le 22 décembre 2000, la DGA et DCN signent le contrat de réalisation. La durée de cette dernière pour chaque bâtiment est fixée à 34 mois seulement. DCN Brest construira la partie arrière, plus spécifi-

quement militaire, tandis que les Chantiers de l'Atlantique construiront la partie avant où se concentrent les logements et les locaux opérationnels.

Le 9 juillet 2002, la découpe à Brest de la première tôle du *Mistral* marque le début d'un renouveau des méthodes de la construction navale militaire française. Mise à flot le 23 janvier 2004, la partie avant réalisée à Saint-Nazaire est remorquée du 16 au 19 juillet suivants vers

Caractéristiques	Tcd type <i>Ouragan</i>	Tcd type <i>Foudre (Siroco)</i>	Bpc type <i>Mistral</i>
Surface du pont d'envol (en m ²)	1 226	1 450 (1 536)	5 200
Capacité de mise en œuvre simultanée des hélicoptères	2	3 (4)	6
Surface du hangar (en m ²)	0	430	1 800
Capacité d'emport en hélicoptères lourds	4	4	16

Capacités amphibies	Tcd type <i>Ouragan</i>	Tcd type <i>Foudre</i>	Bpc type <i>Mistral</i>
Surface du radier (en m ²)	1 584 m ²	1 732 m ²	885 m ²
Capacités du radier	2 Cdic ou 1 Edic et 1 Cdic ou 8 CTM	2 Cdic ou 1 Cdic et 4 CTM ou 8 CTM	2 LcAc (Us) ou 4 CTM
Surface des hangars véhicules (en m ²)	493 m ² (5 Pmi)	1 000 m ²	2 650 m ²
Nombre de soldats embarqués	285	415	450

Brest. Le 30 juillet, l'assemblage des parties avant et arrière, la jonction en terme d'ingénierie, débute. Le 6 octobre 2004, le *Mistral* est mis à flot et débute sa phase d'essais le 21 mars 2004. La présentation à l'acceptation du bâtiment par le Service des programmes navals est programmée début 2006.

[Du Ntcd au Bpc en passant par le porte-hélicoptères d'intervention.]

Tandis que la phase de réalisation du programme suivait son cours, le *Mistral* et le *Tonnerre* perdaient l'appellation de nouveau transport de chalands de débarquement (Ntcd) pour celle de porte-hélicoptères d'intervention. Il est vrai que, pour répondre aux exigences du CNOA, les deux nouveaux bâtiments affichent des spécifications aéronautiques impressionnantes. Bien que, comme précédemment évoqué, cette capacité aéromobile ait été privilégiée, l'état-major de la marine s'avisa qu'une telle appellation omettait deux autres capacités importantes : l'amphibie et le commandement. C'est ainsi que l'appellation bâtiment de projection et de commandement (Bpc) vit le jour. Cette nouvelle et ultime appellation résume plus justement les capacités de projection amphibie et aéromobile et les capacités du *Mistral* et du *Tonnerre* à diriger un théâtre d'opérations.

[Le bâtiment de projection et commandement ou quatre bâtiments en un !]

Le Mistral : un bâtiment porte-hélicoptères.

Pour la première fois sur un navire amphibie français, l'hélicoptère est privilégié. Sur 160 hommes d'équipage, 22 appartiennent au groupement aviation.

Les Bpc affichent donc des spécificités aéronautiques sans commune mesure par rapport à leurs prédécesseurs. Disposant de six spots, le Bpc est capable d'accueillir sur son spot n°1, grâce au renforcement de la partie avant de son pont

d'envol, des engins jusqu'à 33 tonnes (*Super Stallion* ou *V22 Osprey*).

Autour du hangar hélicoptères, les flottilles et détachements de l'aviation navale et les régiments d'hélicoptères de combat de l'aviation légère de l'armée de Terre disposent d'ateliers et de magasins nécessaires à l'installation de leurs équipes de maintenance. Ces dernières peuvent s'appuyer sur de nombreux dispositifs (ponts roulants et zone de maintenance spécifique) pour faciliter leur travail et maintenir la disponibilité du parc aérien.

Le Mistral : un bâtiment amphibie.

La priorité affichée à l'aéromobilité a conduit à réduire les capacités amphibies des Bpc par rapport à leurs prédécesseurs. Ces dernières demeurent cependant conséquentes et apportent une plus value de taille : la capacité de mise en œuvre des *Landing Craft Air Cushion*, hydroglisseurs de débarquement américains de 95 tonnes propulsés par turbines d'aviation.

En outre, l'équipement du hangar véhicules inférieur en poutres de manutention, monte-munitions et portes latérales, et sa liaison par une large rampe avec le hangar

supérieur pourvu des mêmes équipements, améliore notablement les mouvements d'embarquement ou de débarquement des véhicules.

La dimension des hangars autorise l'embarquement de tous les engins de l'armée de Terre, du véhicule léger P4 au char de bataille de 54 tonnes *Leclerc*.

Le Mistral : un bâtiment de commandement.

La capacité de commandement interarmées d'un théâtre d'opérations depuis la mer est une des missions assurées par le groupe amphibie de la force d'action navale. Les Tcd type F disposent déjà d'installations de commandement très élaborées. Néanmoins, les dimensions du Bpc sont d'un tout autre ordre et lui permettent de mettre, à la disposition d'un état-major, 800 m² de locaux préconnectés et modulables. Cette zone PC est contiguë au central opérations pour assurer, quand cela est nécessaire, une continuité entre le suivi et le traitement des informations temps réel et le traitement des informations en temps utile (PC).

Un local doté d'un système de traitement d'images et d'un écran se situe à proximité de la zone PC pour assurer des vidéoconfé-



Capacités hospitalières	TCD classe <i>Ouragan</i>	TCD classe <i>Foudre</i>	BPC classe <i>Mistral</i>
Surface hospitalière (en m ²)	100	500	850
Nombres de lits médicalisés	8	16	31
Blocs opératoires	1	2	2

rences ou la préparation de missions ou d'opérations.

L'état-major embarqué comprendra jusqu'à 150 postes de travail qui pourront s'appuyer sur un système d'information et de commandement apte à leur fournir les liaisons nécessaires avec les acteurs extérieurs. Plus généralement, le BPC peut être désigné comme bâtiment de commandement de niveau opératif embarqué (PC NOE), c'est-à-dire apte à conduire, depuis

la mer, un théâtre d'opérations terrestres. Il peut également accueillir un état-major de conduite d'une opération amphibie (PC ATF/LF ou *Amphibious Task Force/Landing Force*). Des dispositions conservatoires ont été prises pour pouvoir accueillir, simultanément à un PC de force, un PC de *Maritime Component Command*, qui serait installé avec des *shelters* SAMD dans le hangar véhicules. Le niveau de médiatisation actuel a nécessité la prise en compte de besoins jusque-là inédits : ainsi, un local spécifique, disso-

cié de la zone PC, est à la disposition des journalistes afin de leur permettre de travailler et de communiquer avec leurs rédactions.

Le Mistral : un bâtiment hôpital.

Le plateau technique des installations hospitalières du BPC est comparable à celui d'un hôpital d'une ville de 25 000 habitants. Cet hôpital est, par conséquent, dimensionné pour conduire des missions sanitaires de grande envergure. Disposant sur 900 m² de moyens ultramodernes – scanner embarqué notamment –, il est apte à la prise en charge et au traitement à bord de toutes les pathologies et à pratiquer des interventions chirurgicales complexes (actes de neurochirurgie par exemple).

En outre, le *Mistral* est équipé d'un système de télé-médecine autorisant notamment une aide opératoire au profit de chirurgiens généralistes de la part de leurs confrères spécialistes à terre. Les importantes capacités de l'hôpital peuvent être accrues par l'embarquement de modules médicaux du service de santé des armées (hôpital militaire de campagne) dans les hangars du *Mistral*. Cet hôpital, à la pointe de la technologie médicale, confère à ce dernier des capacités inédites pour faire face à une mission humanitaire.

L'admission au service actif des BPC *Mistral* et *Tonnerre* amènera le groupe amphibie français à un tournant de son histoire. Modernes et complexes, les BPC sont aussi robustes et endurants, qualité nécessaires dans les missions de gestion des crises parfois lointaines et durables qui, depuis la fin du siècle dernier, agitent le monde. Leurs moyens de commandement interalliés et leur capacité à mettre en œuvre des engins particulièrement lourds en service dans l'armée américaine concrétise la volonté de la France d'accéder au rang de nation-cadre au sein de l'Alliance atlantique. Par cette outil parfaitement complémentaire du groupe aéronaval, la France crédibilise ses capacités à agir loin et fort et traduit son ambition de demeurer une grande nation maritime. ■

