



**Centre interarmées
de concepts,
de doctrines et
d'expérimentations**



Actions littorales interarmées

**Doctrine interarmées
DIA-3.1.1(A)_ALIA(2012)**

N° 171/DEF/CICDE/NP du 11 juillet 2012



Intitulée *Actions littorales interarmées*, la Doctrine interarmées (DIA -3.1.1) respecte les prescriptions de l'*Allied Administrative Publication (AAP) 47(A)* intitulée *Allied Joint Doctrine Development*). Elle applique également les règles décrites dans le *Lexique des règles typographiques en usage à l'Imprimerie nationale* (LRTUIN, ISBN 978-2-7433-0482-9) dont l'essentiel est disponible sur le site Internet www.imprimerienationale.fr ainsi que les prescriptions de l'Académie française. La jaquette de ce document a été réalisée par le Centre interarmées de concepts, de doctrines et d'expérimentations (CICDE).

Attention : la seule version de référence de ce document est la copie électronique mise en ligne sur les sites Intradef et Internet du CICDE (<http://www.cicde.de-fense.gouv.fr>) dans la rubrique *Corpus conceptuel et doctrinal interarmées* !

Directeur de la publication :
Vice-amiral Arnaud DE TARLÉ

21 place Joffre-BP 31
75 700 PARIS SP 07
Téléphone du secrétariat : 01.44.42.83.31
Fax du secrétariat : 04.44.42.82.72

Rédacteur en chef :
Colonel (air) Laurent AUBIGNY

Auteurs :
Document collaboratif placé sous la direction du Capitaine de frégate Emmanuel BOULARD

Conception graphique :
Maréchal des logis-chef (TA) Noeline Y BIOH-KNUL

Crédits photographiques :
Ministère de la Défense

Imprimé par :
EDIACAT
Section IMPRESSION
76 rue de la Talaudière-BP 508
42007 SAINT-ETIENNE cedex 1
Tél : 04 77 95 33 21 ou 04 77 95 33 25

Dépôt légal : Février 2013

CICDE
21 place Joffre-BP31
75700 Paris SP 07

ISBN 978-2-11-131158-9



DIA-3.1.1(A)¹_ALIA(2012)

ACTIONS LITTORALES INTERARMÉES

N° 171/DEF/CICDE/NP du 11 juillet 2012

¹ La lettre A signifie que le document original a subi une révision complète depuis sa première promulgation.

(PAGE VIERGE)

Paris, le 11 juillet 2012
N° 171/DEF/CICDE/NP

1. L'évolution de la géographie humaine et des zones d'intérêts de la France permet d'augurer qu'une proportion importante de conflits impliquant notre pays pourrait concerner des régions littorales.
2. La mer fournira un mode d'accès souvent privilégié et parfois unique aux forces interarmées destinées à de telles interventions. Il conviendra dès lors d'exploiter au mieux la proximité de la côte et la complémentarité des moyens engagés pour atteindre les objectifs fixés en optimisant les efforts consentis.
3. La Doctrine interarmées (DIA) traitant des Actions littorales interarmées (ALIA) analyse les grands types d'opérations extérieures s'appuyant sur la côte en décrivant les principes généraux, les avantages et les contraintes. Elle passe ainsi en revue les actions de projection de puissance et de forces vers un littoral, ainsi que l'appui mutuel entre la terre et la mer au travers du trait de côte. Elle n'est pas exclusive d'autres opérations susceptibles d'être conduites dans la bande littorale, mais qui ne lui sont pas spécifiques.
4. Centrée sur l'intervention de nos forces armées en OPération EXTérieures (OPEX), elle n'aborde pas les opérations d'action de l'État en mer ni celles qui pourraient être conduites dans la bande littorale du territoire national.
5. Compte tenu du développement prévisible des opérations littorales, ces principes doivent être connus des échelons français de planification et de conduite, et faire l'objet d'un enseignement interarmées à l'École de guerre.

Le général de division Vincent LAFONTAINE
Directeur du Centre interarmées de concepts,
de doctrines et d'expérimentations
(CICDE)



(PAGE VIERGE)

Récapitulatif des amendements

1. Ce tableau constitue le recueil de tous les amendements proposés par les lecteurs, quels que soient leur origine et leur rang, transmis au Sous-directeur Synergie doctrinale (SD-SD) du Centre interarmées de concepts, de doctrines et d'expérimentations (CICDE) en s'inspirant du tableau proposé en annexe A (voir page 53).
2. Les amendements validés par le CICDE sont inscrits **en rouge** dans le tableau ci-dessous dans leur ordre chronologique de prise en compte.
3. Les amendements pris en compte figurent **en violet** dans la nouvelle version.
4. Le numéro administratif figurant au bas de la première de couverture et de la fausse couverture est corrigé (**en caractères romains, gras, rouges**) par ajout de la mention : « **amendé(e) le jour/mois/année.** »
5. La version électronique du texte de référence interarmées amendé remplace la version antérieure dans toutes les bases de données informatiques.

N°	Amendement	Origine	Date de validité
1			
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			
10			
11			
12			
13			
14			
15			
16			
17			

(PAGE VIERGE)

Références

- a. **Défense et sécurité nationale. Le Livre blanc.** Odile Jacob, La documentation française – juin 2008 (ISBN : 978-2-7381-2185-1), préface du Président de la République, Nicolas Sarkozy. Par commodité, cet ouvrage sera cité sous l'abréviation LBDSN-2008 dans tout le document.
- b. **CIA-01_CEF(2010), Concept d'emploi des forces**
n° 004/DEF/CICDE/NP du 11 janvier 2010.
- c. **DIA-01_DEF(2011), Doctrine d'emploi des forces**
n°127/DEF/CICDE/NP du 12 juillet 2011.
- d. **Ce document annule et remplace la PIA 03-110, Concept des actions littorales interarmées, n° 54/DEF/EMA/ESMG/NP du 15 janvier 2009.**

Préface

De quoi s'agit-il ?

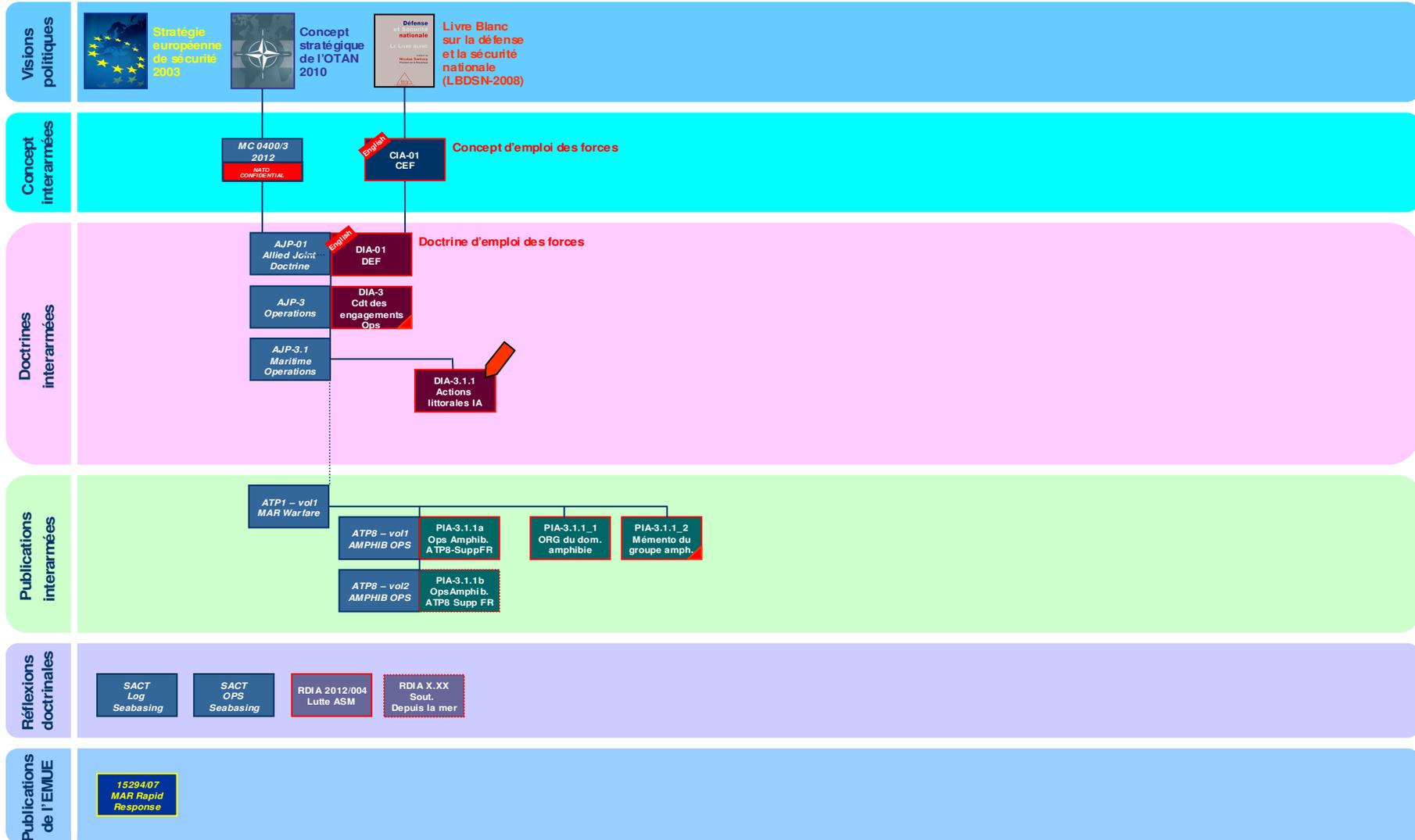
1. La doctrine traitant des Actions littorales interarmées (ALIA) s'attache à déterminer ce que peuvent ou doivent être les opérations conduites par les armées françaises lors d'OPérations EXtérieures (OPEX) dans la bande littorale, à terre, en mer et dans l'espace aérien attenant d'un État étranger. Les opérations envisagées dans cette publication sont caractérisées par les interactions entre la terre et la mer, de part et d'autre du trait de côte. Elles ne sont pas exclusives d'autres actions interarmées pouvant être conduites simultanément dans cette zone, mais ne présentant pas de caractère littoral particulier.
2. Plusieurs définitions peuvent exister de la profondeur de la bande littorale ; la plus extensive consiste à y voir toute la surface atteignable par des armes lancées de vecteurs partis de la mer contre la terre et réciproquement. Avec la portée des armements navals modernes, cette définition trop ambitieuse n'apparaît pas pertinente. Il y a plus de sens à considérer la largeur de la bande littorale, à terre, comme la distance jusqu'à laquelle on peut projeter des troupes embarquées et, en mer, celle à laquelle l'influence de la terre n'est plus déterminante pour les opérations aéronavales (détection, armes, fonds...), soit une petite centaine de nautiques (185 km) de part et d'autre du trait de côte. Cette valeur n'est qu'indicative.
3. Cette DIA traite nominalement des opérations extérieures, même si certains principes généraux développés dans ce document ne sont pas spécifiques à ce contexte particulier. Sont en revanche exclues de cette doctrine toutes les opérations d'Action de l'État en mer (AEM).
4. Les opérations littorales peuvent être décomposées en quatre domaines qui se rapprochent deux à deux :
 - a. Les **opérations d'intervention** contre un littoral hostile ou potentiellement hostile :
 - (1) Les opérations de projection de puissance depuis la mer et, par extension, celles entreprises directement depuis une base arrière à terre quand les distances en jeu le permettent raisonnablement,
 - (2) Les opérations de projection de forces à partir de la mer, ou opérations amphibies ;
 - b. Les **opérations de soutien réciproque**, au sens le plus large du terme, assurées au travers du trait de côte dans la bande littorale.
 - (1) Les actions de soutien à partir de la mer au profit d'une force déjà déployée à terre, en dehors de toute opération amphibie,

(2) les actions venant de terre au profit d'opérations aéronavales.

5. Ces opérations sont intrinsèquement interarmées.
 - a. Au niveau stratégique, elles sont naturellement placées sous le commandement opérationnel du Chef d'état-major des armées (CEMA) par l'intermédiaire du Centre de planification et de conduite des opérations (CPCO) ;
 - b. Aux niveaux opératif et parfois même tactique, ces opérations mettent en jeu, à des degrés divers selon les quatre cas évoqués, des éléments des trois armées.
6. Tous les types d'opérations interarmées étant dans l'absolu susceptibles d'être conduits dans la bande côtière, ne seront traités ici que ceux dont le caractère littoral est déterminant dans la planification et la conduite de l'action.



Domaine 3.1 Opérations maritimes



(PAGE VIERGE)

	Page
Chapitre 1 - L'importance des actions littorales	15
Section I L'importance mondiale des zones littorales	15
Section II Les actions littorales interarmées.....	16
Chapitre 2 - Principes généraux des interventions littorales	19
Section I Projection de puissance ou de forces.....	19
Section II Caractéristiques des moyens d'intervention sur le littoral	19
Section III La manœuvre amphibie	24
Chapitre 3 - Typologie des opérations amphibies	29
Section I Opérations amphibies en lien avec un déploiement durable de troupes à terre.....	29
Section II Opérations amphibies de va-et-vient.....	31
Section III Opérations de déception, d'intimidation et de dissuasion	33
Section IV Modes opératoires	34
Section V Les opérations fluviales.....	37
Chapitre 4 - Soutien à partir de la mer	41
Section I Définitions et généralités	41
Section II Objectifs	41
Section III Typologie du soutien à partir de la mer	43
Chapitre 5 - Soutien de la terre aux opérations aéronavales	47
Section I Définitions et généralités	47
Section II Objectifs	47
Section III Typologie du soutien à partir de la terre aux opérations aéronavales	48
Section IV Défense des côtes, des bases maritimes et des approches littorales	49
Annexe A - Demande d'incorporation des amendements	53
Annexe B - Lexique	55
Partie I Sigles, acronymes et abréviations	55
Partie II Termes et définitions.....	56
Résumé (quatrième de couverture)	60

(PAGE VIERGE)

Chapitre 1

L'importance des actions littorales

101. Le Livre blanc sur la défense et la sécurité nationale (LBDSN-2008) décrit le monde dans lequel nous vivons comme « *plus mobile, plus incertain et imprévisible, exposé à des vulnérabilités nouvelles* ». La préparation de forces armées modernes et efficaces requiert en revanche patience et continuité. Pour concilier ces deux exigences divergentes dans un contexte où il n'est pas possible de couvrir au mieux toutes les éventualités, il est nécessaire d'identifier les grandes constantes et évolutions lourdes des crises auxquelles notre pays pourrait être confronté.

Section I – L'importance mondiale des zones littorales

La convergence vers la côte

102. La chute du Mur de Berlin en 1989, puis la fin de l'Union soviétique en 1991, ont rompu les barrières idéologiques et commerciales qui avaient marqué la Guerre froide. Les échanges se sont multipliés au travers de la planète, aboutissant à une globalisation de l'économie qui met en concurrence les zones de production, de transformation et de consommation.
103. Associé à l'incontournable nécessité de relier les lieux de production des matières premières à ceux de leur utilisation, ce système a très fortement accru le trafic maritime, seul capable d'assumer à coût économiquement rentable le transport massif de pondéreux, et entraîné corrélativement un développement considérable des zones côtières, déjà favorisées par un climat souvent plus clément, au détriment des régions de l'intérieur des continents.
104. Avec les populations, dont près de la moitié habite actuellement à moins de 100 km du rivage², se sont également concentrés sur le littoral la plupart des centres de décision politiques et économiques, ainsi qu'une grande partie des objectifs permettant de faire pression sur ceux-ci.

Une zone à risques

105. Même si elle s'est produite sur quelques dizaines d'années, la concentration des populations près des littoraux, dont certaines sont en outre arrivées de fraîche date selon un processus proche de l'exode rural, est susceptible, dans beaucoup de régions, de développer les facteurs de crise traditionnels à ces mouvements : zones urbaines démesurées, saturation des services et des infrastructures, épidémies, rivalités entre groupes, chômage endémique, crime organisé...
106. Ces risques sont amplifiés par une répartition inégale des ressources et des richesses d'une part, des populations y aspirant d'autre part.
107. La raréfaction des ressources en matières premières laisse également entrevoir une importance accrue de la prospection et de l'exploitation de celles-ci dans les eaux côtières et dans leur sous-sol, en particulier sur le plateau continental quand il existe, avec les conflits d'intérêt et rivalités, souvent d'ordre territorial, que cela peut engendrer. La tentation est ainsi forte pour les pays enclavés de chercher un accès à la mer et, pour ceux qui l'ont déjà, d'étendre leurs eaux territoriales ou leur Zone économique exclusive (ZEE) au détriment de leurs voisins.
108. Aux risques générés par les activités humaines se rajoutent sur les littoraux ceux naturellement liés à la proximité de la mer, notamment quand les côtes sont basses : raz de marée, montée des eaux par réchauffement climatique, cyclones violents dans certaines régions tropicales, ensablement ou déplacement des fonds, etc.
109. Le bénéfice indiscutable qu'apporte la mer aux États littoraux entraîne donc en contrepartie une vulnérabilité à celle-ci, qu'elle soit naturelle ou stratégique.

² Source Organisation des Nations Unies (ONU), 2009.

- 110. Avantages et inconvénients sont accrus du fait que tout État littoral se retrouve *de facto* voisin des autres États littoraux en vertu des conventions internationales (en particulier celle des Nations Unies signée à Montego Bay en 1982) définissant la haute mer comme un espace neutre de libre passage, y compris pour les moyens militaires.
- 111. L'accumulation de ces facteurs permet d'affirmer qu'une part importante des crises pourrait se dérouler à l'avenir dans les franges littorales. De plus, les surpopulations observées localement dans certaines régions laissent présager une propagation et une extension de ces crises dans des proportions rapidement hors de contrôle, nécessitant donc des réactions promptes.

Section II – Les actions littorales interarmées

De probables interventions françaises

- 112. La conjonction de ces considérations démographiques et économiques touchant le commerce mondial permet d'affirmer que la France et l'Europe seront impliquées et amenées à intervenir à des degrés divers dans ces crises, que ce soit pour la défense légitime de leurs intérêts ou à titre simplement humanitaire.
- 113. La répartition des zones d'extraction de matières premières, de concentration de population et de décision politique et commerciale étant peu sujette à modification rapide, comme l'a d'ailleurs caractérisé « *l'arc de crise* » du livre blanc, ces interventions peuvent être lointaines.

Des opérations interarmées

- 114. Il est donc essentiel que les forces armées françaises soient préparées à des actions littorales lointaines et rapides. Dans la mesure où elles seront susceptibles d'intervenir dans les eaux côtières ou sur la terre ferme, ces actions impliqueront presque toujours la marine nationale et, la plupart du temps, également l'armée de terre. L'armée de l'air participera aussi à ces opérations, soit par le biais d'éléments intégrés aux autres forces (forces spéciales, récupération de pilotes, etc.), soit directement à partir de ses bases ou de bases aériennes projetées.
- 115. En outre, ces opérations feront systématiquement appel dans des mesures variables à des structures interarmées : renseignement, transmissions, logistique, forces spéciales...
- 116. Dans ce contexte, deux grandes familles d'actions littorales interarmées peuvent être envisagées :
 - a. Les opérations littorales d'intervention, caractérisées par l'absence d'une force militaire amie tenant la côte considérée. Ces opérations peuvent être de deux types :
 - (1) Les opérations de projection de puissance à partir de la mer, sans mise à terre de troupes constituées autres que d'éventuelles forces spéciales. Ces opérations, qui mettent essentiellement en œuvre des vecteurs aériens, missiles et aéronefs, sont essentiellement effectués :
 - (a) Par des forces aéronavales déployées à proximité de la zone d'opérations,
 - (b) Par des éléments de forces aéroterrestres embarqués sur des navires (des hélicoptères de l'armée de terre par exemple),
 - (c) Par des forces aériennes opérant à partir de bases terrestres permanentes ou déployées sur le théâtre ;
 - (2) Les opérations de projection de forces (opérations amphibies ou transport maritime), impliquant normalement la mise à terre de troupes à partir de navires. Ces opérations sont principalement conduites par l'effort conjoint des forces aéronavales et aéroterrestres ;
 - b. Les actions de soutien réciproque au travers du trait de côte, caractérisées par la présence de forces amies durablement établies des deux côtés de cette frontière

naturelle. Ces actions, qui ne sont pas exclusives d'autres modalités de soutien plus classiques, peuvent également être de deux types :

- (1) Les actions de soutien à partir de la mer d'une force déjà déployée à terre, en dehors de la phase transitoire des opérations amphibies. Le soutien est ici à prendre dans son acception la plus large, de la logistique³ à l'appui au combat⁴,
 - (2) Les actions de soutien à partir de la terre d'une opération aéronavale, permettant d'accroître l'efficacité de cette dernière, qu'il s'agisse de fournir un soutien au commandement, de permettre l'accès sécurisé à des bases côtières ou de la participation directe, notamment aérienne, à des opérations aéronavales côtières.
117. Ces opérations se conforment aux fondements des opérations militaires françaises tels que décrits dans le concept d'emploi des forces (CIA-01_CEF[2010]). Elles en appliquent également les principes qui, déclinés selon l'environnement particulier des espaces côtiers, requièrent des aptitudes spécifiques.
118. L'ensemble de ces considérations justifie que soit établi un concept des actions s'appuyant sur la côte, la Doctrine interarmées (DIA) traitant des Actions littorales interarmées (ALIA), objet du présent document.

³ Pour la définition du soutien, se reporter notamment au chapitre 4, section V de la DIA-01_DEF(2011) en référence c.

⁴ Des actions limitées de soutien par voie des airs sont également possibles, mais ne sont pas évoquées ici dès lors que leur mise en œuvre n'a pas de caractère littoral particulier.

(PAGE VIERGE)

Chapitre 2

Principes généraux des interventions littorales

Section I – Projection de puissance ou de forces

201. Parallèlement à la décision d'intervention sur un littoral étranger distant se pose la question des buts militaires à atteindre. D'une manière générale, pour paraphraser Clausewitz, il s'agira de contraindre l'adversité « à se plier à notre volonté ». Projection de puissance et de forces sont complémentaires et parfois associées au service d'une même mission ; il ne faut en déduire aucune séparation dogmatique dans leurs modalités d'exécution. Chacune a son domaine d'emploi préférentiel, même s'il n'existe en la matière aucune frontière clairement identifiée.
202. Une simple projection de puissance sera pertinente :
- a. Pour faire fléchir la volonté d'un État ou d'une entité politique constituée ;
 - b. Pour diminuer son potentiel militaire, économique ou sa crédibilité politique ;
 - c. Pour frapper un point particulier ;
 - d. Pour interdire une zone à l'adversaire ;
 - e. Par défaut, quand une raison majeure, généralement d'ordre politique, proscrie une projection de forces.
203. La projection de forces sera nécessaire :
- a. Quand les objectifs militaires ne peuvent être atteints sans l'action de troupes au sol ;
 - b. Pour saisir, tenir ou contrôler un territoire ou une portion de territoire ;
 - c. Quand des populations sont directement en jeu :
 - (1) Protection directe ou évacuation de personnes (ressortissants...),
 - (2) Secours humanitaire sous toutes ses formes ;
 - d. quand aucun gouvernement adverse ne peut personnifier une volonté politique.
204. La mise à terre de troupes implique en général un risque plus élevé de pertes et témoigne donc d'un niveau politique d'engagement supérieur. Il est cependant parfois possible de se dispenser de projeter des forces nationales quand des contingents alliés autres agissent déjà à terre sous une forme ou une autre.
205. Dans les deux cas, il va s'agir d'intervenir dans des zones qui ne sont pas préalablement contrôlées ni même régulièrement fréquentées par des forces amies. La recherche, par tous les moyens disponibles, de renseignements fiables tant sur l'environnement que sur la situation de l'adversaire est un prérequis à l'exécution d'une telle opération.

Section II - Caractéristiques des moyens d'intervention sur le littoral

Aptitudes nécessaires à la projection de puissance

206. Il existe deux moyens d'atteindre un littoral par-delà les mers : par voie maritime ou par air.
207. Pour les forces aériennes, la mise à disposition de bases à proximité d'un théâtre d'opérations éloigné est soumise à des autorisations diplomatiques pouvant entraîner des contraintes militaires. Leur contribution doit donc être exploitée chaque fois qu'elle est réaliste, mais ne

peut, même en tenant compte du ravitaillement en vol, constituer un cas général des opérations contre les littoraux.

208. L'emploi de drones aériens de reconnaissance ou de combat à long rayon d'action, éventuellement embarqués, peut présenter des avantages pour le renseignement, voire apporter une capacité de frappe, quand d'autres moyens plus puissants ne sont pas requis.

209. Outre les éventuels effets stabilisateurs générés par le déploiement d'une force en zone de crise, les apports des forces aéronavales dans les opérations littorales sont la mobilité stratégique sur de longues distances, l'autonomie relative et la liberté juridique de mouvement, associées à une bonne capacité de frappe et d'emport de moyens lourds :

a. Mobilité stratégique et élongation :

- (1) Une vitesse moyenne de transit qui peut être considérée comme relativement élevée⁵,
- (2) La liberté de circulation en haute mer et dans les détroits internationaux, qui permet à une force aéronavale :
 - (a) De croiser jusqu'à la limite des eaux territoriales étrangères sans pouvoir être inquiétée juridiquement (hors risques militaires),
 - (b) Par la communication des divers bassins maritimes, d'accéder à l'ensemble des littoraux étrangers ;
- (3) Une autonomie des navires qui leur permet, moyennant un soutien compatible avec les capacités disponibles, de se rendre effectivement dans toutes les zones maritimes mondiales⁶. Les zones côtières de « l'arc de crise » sont, en particulier, à portée usuelle d'un groupe aéronaval ou amphibie ;

b. Capacité de frappe et d'emport :

- (1) Un porte-avions type *Charles de Gaulle* peut emporter une petite trentaine d'avions de chasse récents capables aussi bien d'acquiescer une supériorité aéromaritime locale que d'intervenir dans la bande littorale pour des actions de coercition. Un Bâtiment de projection et de commandement (BPC) type *Mistral* peut quant à lui embarquer une quinzaine d'hélicoptères de combat terrestre. La distance réduite des bâtiments aux objectifs permet une optimisation de l'emploi des aéronefs et une réactivité accrue. Les mouvements aériens peuvent par contre être contraints par de très mauvaises conditions météorologiques,
- (2) Des frégates et des sous-marins porteurs de missiles de croisière peuvent effectuer des frappes ponctuelles et précises dans la profondeur du territoire adverse,
- (3) L'artillerie navale peut agir contre des objectifs non retranchés, même si la portée des canons navals actuels nécessite d'exposer les navires aux tirs de contre-batterie de l'adversaire. Une action la nuit ou avec l'appui d'avions d'assaut est à rechercher. La précision et la puissance destructrice de l'artillerie navale sont aujourd'hui moindres que celles des munitions d'aviation. Plus endurant, le navire peut en revanche assurer une permanence d'action contre un littoral, en particulier pour des tirs de harcèlement,
- (4) L'autonomie intrinsèque des navires réduit à un minimum le temps de montée en puissance sur zone. La capacité d'action maximale est normalement atteinte dès leur arrivée à pied d'œuvre. Les derniers préparatifs ou l'entraînement peuvent souvent être complétés pendant le transit.

⁵ De l'ordre de 700 km par jour à 16 nœuds, sur plusieurs semaines d'affilée.

⁶ La "Force Alfa" de 1965-69 constituée d'un groupe aéronaval complet, c'est-à-dire un porte-avions, ses escorteurs et des bâtiments de soutien logistique, effectua deux missions à Mururoa, en Polynésie française, qui durèrent près d'un an chacune (février-décembre 1966 - et mars-décembre 1968).

210. Les forces aéronavales ne sont pas invulnérables, que ce soit pendant leur transit ou lors des opérations dans les eaux côtières. Faute de règles strictes, il reste possible de déterminer des tendances lourdes :
- a. Dans la phase de transit en haute mer, la menace la plus dangereuse en situation de crise provient des éventuels sous-marins adverses, dont la détection avant une attaque n'est jamais assurée. Une torpille est capable d'envoyer par le fond ou d'endommager très gravement un grand bâtiment, ce qui peut remettre fondamentalement en cause les opérations ultérieurement planifiées. Cette menace s'est considérablement accrue avec la prolifération récente des forces sous-marines⁷. Les sous-marins présentent en outre l'inconvénient d'être peu « *signants* », c'est-à-dire de pouvoir frapper avec un relatif anonymat dans des situations politiques confuses ;
 - b. Le risque de confrontation entre forces aéronavales en haute mer n'est pas à écarter par principe, quoiqu'actuellement improbable. La montée en puissance de marines jusque-là exclusivement côtières est susceptible de changer cette situation à terme. L'étude de ce cas sort cependant du cadre du présent document ;
 - c. Dans les eaux côtières, à la menace sous-marine s'ajoutent celles des mines, d'une éventuelle aviation adverse, de drones, de possibles batteries côtières de missiles antinavires ou d'artillerie, en particulier si elles sont mobiles (véhicules), et des moyens maritimes côtiers ennemis, réguliers ou irréguliers, parmi lesquels ont doit notamment citer les vedettes rapides et de toujours possibles « *bateaux-suicide* » ;
 - d. Ces moyens nautiques adverses constituent un réel danger, en particulier dans les zones d'activité maritime civile (ports, zones de pêche, lignes commerciales...). La mer n'étant pas le milieu naturel de l'homme, et n'abritant donc pas de population résidente, procure cependant par elle-même un certain niveau de protection par rapport à la terre :
 - (1) Des forces régulières adverses doivent déjà disposer d'un niveau suffisant d'équipement, d'infrastructures, d'audace et d'entraînement pour pouvoir intervenir en mer, sauf acte de terrorisme. De ce fait, les nations capables de mettre en œuvre une stratégie cohérente et efficace de déni d'accès maritime côtier sont encore relativement peu nombreuses,
 - (2) La situation tactique autour d'une force navale est plutôt moins difficile à établir que dans des zones habitées, même si l'identification d'adversaires irréguliers au milieu d'une forte activité maritime littorale reste complexe. En cas d'engagement, le risque de dommages collatéraux n'est pas nul, mais lui aussi réduit,
 - (3) Pour pouvoir agir en mer de façon permanente et coordonnée, même près des côtes, des forces irrégulières doivent elles aussi franchir un seuil capacitaire d'organisation et d'entraînement. Les démarches entamées pour y parvenir sont autant de traces qui peuvent alerter des services de renseignement amis.
211. Pour l'ensemble de ces raisons, les forces maritimes d'intervention contre un littoral étranger devront impérativement être protégées, qu'elles se défendent par elles-mêmes ou qu'elles nécessitent une escorte de bâtiments et d'aéronefs spécialisés.

Aptitudes nécessaires à la projection de forces

212. Les opérations de projection de forces sur les littoraux impliquent des éléments terrestres qu'il s'agit de mettre en œuvre, de débarquer, et éventuellement de rembarquer. Seuls les navires amphibies permettent d'embarquer en quantité des troupes et des moyens lourds d'assaut contre la terre – notamment blindés - avec la logistique de combat associée à une phase initiale d'opérations. En revanche, l'autonomie effective d'une telle force peut se trouver limitée par la résistance à la mer des troupes embarquées, qui est souvent fonction de leur amarinage, de leur encadrement et de leur activité à bord

⁷ Même si la possession de sous-marins à propulsion nucléaire, les plus dangereux car aptes à frapper n'importe où grâce à leur vitesse, reste encore réservée à un nombre restreint de nations, des pays de plus nombreux s'équipent de sous-marins conventionnels de plus en plus performants.

213. La proximité accrue avec l'adversaire potentiel des moyens maritimes et terrestres employés requiert alors un effort particulier de renseignement.
214. Comme précédemment, vecteurs aériens partant de bases terrestres et moyens embarqués à bord de navires peuvent être envisagés pour amener ces troupes à pied d'œuvre :
- a. L'emploi des vecteurs aériens de transport basés à terre, qu'ils soient à voilure fixe ou tournante relève du cas général des opérations aéroportées ou aéromobiles. Il ne doit pas être écarté quand il apporte une plus-value, mais ne présente pas de caractère littoral particulier ;
 - b. Les hélicoptères de manœuvre et les moyens nautiques de transport embarqués à bord de navires bénéficient des avantages cinématiques de ces derniers pour les phases de transit et peuvent ainsi être amenés à proximité de leur objectif.
215. Navires spécialisés pour les opérations amphibies, navires de charge, escorte aéronavale, batellerie de débarquement, troupes et hélicoptères embarqués constituent un groupe amphibie.
216. Un groupe amphibie est soumis aux mêmes menaces qu'une force aéronavale en général. Celles-ci sont accrues en zone côtière, car le groupe amphibie est généralement contraint de se rapprocher fortement du rivage.
217. Le terme d'opérations amphibies est cependant réservé aux actions impliquant, pour les troupes concernées, un ou plusieurs changements de milieu entre des navires et un littoral hostile ou potentiellement hostile. Si tel n'est pas le cas, on parlera de transport opérationnel par voie maritime (pouvant utiliser les moyens de transport d'un groupe amphibie).
218. Les troupes embarquées ont deux états de relative sécurité : à bord, sous la protection assurée au navire dont elles partagent le sort, et déployées à terre avec les appuis et les soutiens organiques et extérieurs mis à leur disposition. Entre les deux, c'est-à-dire lors de la phase critique des opérations amphibies, leur situation est précaire, car elles sont alors extrêmement vulnérables.
219. Cette vulnérabilité temporaire des troupes a plusieurs conséquences :
- a. Elle restreint les opérations de ce genre à des secteurs côtiers non ou faiblement défendus, sous peine de pertes élevées, compte tenu des moyens d'attaque et de défense existant aujourd'hui. Le cas échéant, des opérations préliminaires peuvent être planifiées pour réduire ou supprimer les défenses adverses ;
 - b. Elle nécessite une planification poussée en vue de réduire la durée et les incertitudes de cette phase. Une attention particulière sera à accordée :
 - (1) Au choix du lieu de mise à terre (éventuel dispositif adverse, type de rivage, orientation, déclivité, tenue du sol, distance à parcourir à découvert, abris naturels, défilement, possibilités de déploiement et de renforcement, débouchés vers l'intérieur...),
 - (2) À la météorologie et l'océanographie locale (houle, vent, courant, ressac, visibilité, nébulosité...),
 - (3) À l'heure du débarquement (marée, luminosité...),
 - (4) À la nature et au volume des forces adverses susceptibles de s'opposer à l'opération ;
 - c. Elle requiert l'emploi d'unités organisées, équipées et spécialement entraînées pour faire face à une telle situation dans les meilleures conditions possibles. Cette nécessité concerne non seulement les troupes terrestres, mais également l'ensemble des éléments terrestres, maritimes et aériens directement impliqués dans l'action de débarquement ou de rembarquement (flotte et flottille amphibies, moyens aéromobiles, forces spéciales...). Il est en particulier important de pouvoir disposer au début de l'opération d'un flux de mise à terre important (nombre, capacité d'emport et vitesse des engins utilisés) afin de hâter la montée en puissance initiale de la force au sol ;

- d. Elle impose que tous les appuis disponibles puissent intervenir en soutien de ces troupes. Ceux-ci sont normalement fournis par les forces aéronavales d'accompagnement et les moyens aériens disponibles ;
 - e. Elle requiert une coopération aussi parfaite que possible entre les éléments maritimes et terrestres engagés, ainsi que le maintien de l'unicité du commandement dans la zone des opérations amphibies ;
 - f. Elle exige que ce commandement s'attache à préserver en permanence la réversibilité de l'action, en particulier au cas où l'opération virerait à l'échec.
220. Outre le changement de milieu, les unités amphibies sont susceptibles de se trouver confrontées, lors de la phase terrestre de l'opération, à des terrains extrêmement variés, du quasi désert à la zone urbaine densément peuplée en passant par le marécage, le bocage ou la plaine⁸. Si la planification permet normalement d'éviter les situations les plus défavorables, cette contrainte requiert, en plus de leur spécialisation amphibie, une grande polyvalence des troupes engagées.
221. L'exigence d'entraînement de ces unités restreint naturellement la taille du « *noyau qualifié* » apte à conduire les opérations amphibies les plus complexes. Il reste possible de maintenir stationnées outre-mer des capacités amphibies afin de gagner en réactivité, mais celles-ci ne peuvent être destinées qu'à des actions de faible ampleur, sous peine de disséminer des moyens comptés. Jouant sur la mobilité maritime pour se rendre partout où la situation les requiert, les forces amphibies opéreront essentiellement à partir de la métropole.
222. En France, les troupes formées aux opérations amphibies sont actuellement concentrées dans deux brigades légères blindées qui disposent en particulier de véhicules et d'engins blindés à roues, dans les régiments d'hélicoptères de combat et dans diverses unités de soutien.
223. Les atouts des forces terrestres amphibies, une fois débarquées, sont les suivants :
- a. Une bonne mobilité tactique grâce aux véhicules débarqués. Celle-ci est augmentée quand des hélicoptères de manœuvre participent à l'opération ;
 - b. La possibilité de mener l'ensemble du spectre du combat terrestre d'intensité modérée, voire ponctuellement haute, dans la profondeur ;
 - c. Une culture de l'action tactique isolée, dans la limite de leurs moyens ;
 - d. La capacité à engager le combat sitôt à terre, ce qui permet d'imposer d'emblée un rythme de la bataille à l'ennemi. Cet avantage doit être utilisé pour converger avec rapidité sur les objectifs de l'opération. Ceux-ci seront en général :
 - (1) Un point de convergence de renforts (port, aéroport...) par transport opérationnel,
 - (2) Un groupe de population menacé,
 - (3) Des points stratégiques (pont, croisement, point de passage obligé...), éventuellement à détruire ou à tenir,
 - (4) Des objectifs militaires à neutraliser (poste de commandement, dépôt logistique, centre radar, unité de combat...) ;
 - e. Réciproquement, en cas de rembarquement, l'aptitude à constituer une arrière-garde combattante ;
 - f. Les divers types d'action au profit des populations.
224. La situation des troupes débarquées se renforce une fois qu'elles sont déployées et peuvent entamer leur mission à terre. Leurs faiblesses demeurent les suivantes :

⁸ À l'exception a priori cependant de la haute montagne.

- a. Une limitation en nombre. On peut considérer en France 350 hommes avec véhicules et appuis par grand bâtiment amphibie, soit au mieux 1 400 hommes (format à quatre grands bâtiments amphibies du Livre blanc de 2008) pour une entrée en premier par la mer, qui eux-mêmes débarqueront en plusieurs vagues⁹. Cela implique, en l'absence de renforts arrivés par d'autres moyens, les conséquences suivantes :
 - (1) La quasi-certitude d'être rapidement dépassé en nombre et éventuellement en puissance en cas de réaction convergente adverse,
 - (2) L'impossibilité de tenir durablement un territoire hostile étendu ;
 - b. Le besoin d'appuis extérieurs, en plus des moyens organiques mobiles débarqués ;
 - c. Un assujettissement au flux logistique majoritairement assuré par la flotte amphibie, apte à se déployer dans une zone sous menace militaire. L'autonomie des troupes mises à terre est assurée pour une dizaine de jours de combat et censée pouvoir être étendue jusqu'à un mois d'opérations (objectif OTAN) ;
 - d. Une complexité de ce soutien logistique exponentiellement croissante avec la distance du lieu de débarquement ou de ravitaillement. Les moyens aériens s'affranchissent partiellement de cette règle pour la logistique et les appuis-feu.
225. Les troupes amphibies débarquées demeurent donc dans une situation de relative vulnérabilité et de dépendance de soutiens extérieurs qui nécessite, face à une opposition véritable, soit l'arrivée prompte de renforts pour un établissement durable, soit l'exécution rapide de la mission à terre suivie d'un rembarquement.
226. À l'échelle des seules ressources d'une force amphibie, cela signifie :
- a. Soit l'acquisition puis la défense d'une tête de pont, celle-ci pouvant être différente du lieu même de débarquement initial, pourvu qu'elle maintienne un accès maritime au soutien logistique de la flotte amphibie, en attendant des renforts ;
 - b. Soit une opération de va-et-vient suivi de rembarquement et de retrait du dispositif. De telles opérations peuvent être reproduites ultérieurement sur une autre position.

Section III - La manœuvre amphibie

227. Les opérations littorales se limitant à une projection de puissance à partir de la mer ressortissent en général des opérations aéronavales ou aériennes, et font l'objet de publications spécifiques¹⁰.
228. L'emploi d'hélicoptères de combat terrestre à partir de bâtiments en l'absence de troupes au sol relève *stricto sensu* de la projection de puissance ; cependant, la similitude des moyens mis en jeu, la perspective d'un prolongement à terre des opérations et l'existence de procédures rodées conduisent à appliquer dans la pratique les modalités propres aux opérations amphibies.
229. Ne seront donc plus spécifiquement traitées, dans la suite de ce chapitre, que les interventions littorales impliquant une projection de forces, ou opérations amphibies, combinant des actions aéronavales avec des actions aéroterrestres de part et d'autre du trait de côte.

⁹ Le temps de mise à terre de 1 400 hommes à partir de quatre navires amphibies dépend du vecteur utilisé (chaland ou drome rapide, etc.) et de la distance à laquelle ces navires restent de la côte. On fixera un ordre de grandeur en parlant de « quelques heures ».

¹⁰ Concept d'emploi du groupe aéronaval, concept d'emploi des missiles de croisière, doctrine d'emploi des forces aériennes...

Combinaison des capacités

230. De l'étude des particularités des forces aéronavales et des troupes amphibies il ressort en les combinant les caractéristiques générales suivantes :
- a. Une bonne mobilité stratégique et une excellente allonge liée aux bâtiments ;
 - b. Une force de frappe contre la terre à partir des navires, renforcée en présence d'aviation (hélicoptères, avions de chasse, drones...)
 - c. Une autonomie d'ensemble de la force ;
 - d. Une complète réversibilité de l'action, en particulier avant la mise à terre ;
 - e. Une bonne mobilité tactique des troupes à terre, liée aux véhicules et aux hélicoptères, associée à une relative puissance de feu en présence de blindés ;
 - f. Une grande vulnérabilité lors des débarquements, augurant mal d'un choc frontal ;
 - g. Une possible infériorité numérique structurelle face à des troupes régulières, qui a tendance à s'accroître avec le temps en l'absence de renforts amis ;
 - h. À l'échelle des moyens déployés :
 - (1) La possible exécution d'une large part du spectre des opérations aéroterrestres,
 - (2) Une montée en puissance sur zone très rapide de l'ensemble de la force ;
 - i. Une incapacité des troupes à durer plus de quelques jours voire au mieux quelques semaines d'opérations d'intensité modérée sur la base des seuls moyens d'un groupe amphibie, assortie de l'obligation de déployer tous les soutiens à terre.

La surprise, condition de succès

231. La combinaison d'une mobilité supérieure à celle de la plupart des moyens défensifs terrestres et d'une infériorité possible au moment où la force prend pied, qui tend à s'aggraver dans la durée, conduit naturellement à s'appuyer sur la surprise pour procéder à la phase de débarquement en un lieu où celui-ci ne sera pas attendu.
232. Il ne faut pas se méprendre sur cette surprise : à l'époque où des satellites-espions sillonnent le ciel et où l'information circule à toute vitesse par Internet, il est illusoire d'espérer masquer les préparatifs d'une opération amphibie, la convergence de trains portant des véhicules militaires et des troupes vers un port d'embarquement, le chargement des bateaux, etc.
233. En revanche, une fois en mer, la force navale est beaucoup plus difficile à suivre : les moyens de détection évolués ne sont pas à la portée de tous les pays, et repérer un navire dans l'immensité océanique reste difficile, surtout si des précautions sont prises (en matière de discrétion électromagnétique notamment).
234. Par ailleurs, la mobilité intrinsèque d'une force navale lui permet de maintenir l'incertitude sur ses intentions jusqu'au dernier moment. Son déplacement restera en outre plus rapide et beaucoup moins usant que le redéploiement de troupes terrestres chargées de contrer un débarquement sur la côte. Cette faculté, qui permet de conserver l'initiative, peut être amplifiée par des actions d'influence ou de déception conduites en parallèle (préparatifs identifiables dans une zone non concernée, distillation d'informations erronées, etc.).
235. De cette manière, la surprise tactique, voire opérative, peut être préservée, au prix :
- a. D'un maintien absolu du secret quant aux modalités effectives de l'opération ;
 - b. D'une discrétion pendant la phase de transit maritime ;

- c. D'une discrétion pendant les éventuelles opérations préparatoires au débarquement proprement dit. Pour ce faire, on peut :
 - (1) Utiliser des moyens discrets (sous-marin, forces spéciales, drones...),
 - (2) Multiplier des opérations moins discrètes en divers points épars de la côte ;
 - d. Tout ceci devant être tempéré en fonction des moyens de l'adversaire et du nombre souvent restreint de points de débarquements, où celui-ci peut concentrer ses efforts.
236. Des modalités inverses ou dosées peuvent au contraire servir à induire l'adversaire en erreur quant aux réelles intentions de la force amphibie.
237. Une fois les opérations de mise à terre entamées, il est très difficile de maintenir un quelconque effet de surprise géographique ; la priorité jusque-là donnée au principe d'incertitude doit passer à celui de fulgurance. L'avantage chronologique peut alors encore être maintenu sous forme d'initiative quelque temps :
- a. Soit pour établir et renforcer – éventuellement, retrancher - une tête de pont, que celle-ci soit exactement sur le lieu de mise à terre ou à proximité réaliste (port, aéroport...) en vue d'opérations aéroterrestres ultérieures, avec la perspective d'une réaction adverse. La phase maritime constitue alors le prélude d'une opération aéroterrestre plus vaste ;
 - b. Soit pour effectuer au plus tôt une mission ciblée et de courte durée, en comptant sur la mobilité tactique des troupes terrestres pour la mener à bien dans une relative profondeur, tout en permettant un rembarquement et un éloignement de la force amphibie tout entière avant que celle-ci soit confrontée à une réaction vive et massive de l'ennemi. La phase terrestre constitue alors la prolongation à terre d'une opération de nature maritime.
238. L'éventualité d'une intervention amphibie, même très hypothétique, doit autant que possible être prise en compte dès la planification initiale des opérations sur un théâtre, en particulier pour permettre la préservation d'un effet de surprise. Il importe notamment de ne surtout pas inciter l'adversaire, par des actions antérieures insuffisamment réfléchies, à prendre des dispositions pouvant par la suite compromettre une opération amphibie (déploiement de troupes près du littoral, organisation d'une défense côtière, minage de plages, etc.). Les mesures visant à l'inverse à libérer la zone littorale d'unités ennemies seront au contraire bienvenues.

Le danger aérien

239. Un perturbateur majeur peut intervenir dans le rapport des distances et des délais qu'il s'agit de maintenir en faveur de la force amphibie : l'éventuelle force aérienne adverse. Quand cette dernière existe, elle est souvent capable de se porter sans retard sur n'importe quel point de débarquement, et même capable de retrouver pour tenter de la détruire une colonne terrestre ou héliportée progressant vers un objectif.
240. En mer, ce danger existe, mais fait l'objet d'un déploiement de moyens spécialisés et de mesures de protection appropriées relevant de la lutte au-dessus de la surface en combat aéronaval.
241. la protection antiaérienne offerte par les bâtiments de la flotte (hors porte-avions) ne peut en général s'étendre à des unités situées à plus d'une dizaine de kilomètres de leur point de débarquement, à l'intérieur des terres. Aussi, la situation peut, à terre, très rapidement devenir critique si la protection aérienne du dispositif débarquée n'a pas suffisamment été dimensionnée au regard de la menace aérienne.
242. La menace aérienne peut aussi bien être constituée par des aéronefs modernes (avions de chasse, hélicoptères, drones...) que par des aéronefs anciens à voilure fixe ou tournante modernisés, voire adaptés avec des armements air-sol courte ou moyenne portée, éventuellement mis en œuvre à partir d'infrastructures de circonstance.
243. Par conséquent, la veille et la défense antiaériennes d'une troupe débarquée doivent être un souci permanent dès que de quelconques moyens aériens adverses existent. Dans les cas où une menace aérienne ennemie est effective et où les moyens antiaériens organiques des

troupes débarquées et des bâtiments sont jugés insuffisants, ces dernières doivent pouvoir compter sans délai sur la protection d'avions de chasse embarqués ou basés à terre.

244. Par extension du danger aérien, des pièces adverses d'artillerie sol-sol à grande portée peuvent générer des dommages du même ordre. En raison d'une moindre mobilité, cette menace est cependant normalement plus facile à éviter ou à neutraliser.
245. Pour réduire ces dangers, des actions préalables d'acquisition de supériorité aérienne et terrestre peuvent être conduites de manière ponctuelle (raids aériens, emploi de missiles, opérations spéciales...) ou dans le cadre d'une campagne aérienne¹¹ de plus longue durée. Plusieurs précautions doivent cependant alors être prises :
 - a. Ces actions doivent être intégrées d'emblée dans la planification générale de l'opération pour maintenir la cohérence des effets recherchés. En particulier, l'opportunité d'une indiscrétion lors des frappes et de leurs préparatifs devra être mesurée au regard du degré de surprise que l'on souhaite conserver pour l'intervention amphibie proprement dite ;
 - b. La neutralisation complète, même temporaire, des forces aériennes adverses par ce genre d'opérations ne doit pas être considérée comme acquise définitivement ; aussi, les dispositions de couverture aérienne rapprochée des unités débarquées resteront souvent indispensables.

¹¹ Cf. DIA-01_DEF(2011), *Doctrine d'emploi des forces*, et DIA-3_CEO(2010), *Commandement des engagements opérationnels*, livrets a à d.

(PAGE VIERGE)

Chapitre 3

Typologie des opérations amphibies

301. En raison des caractéristiques évoquées, les forces amphibies peuvent couvrir un vaste spectre d'opérations militaires voire civilo-militaires, que l'on peut répartir en trois grandes familles :
- a. Les opérations amphibies en lien avec un déploiement durable de troupes à terre ;
 - b. Les opérations amphibies de va-et-vient ;
 - c. Les opérations amphibies de déception, d'intimidation et de dissuasion

Section I – Opérations amphibies en lien avec un déploiement durable de troupes à terre

302. Ces opérations constituent en général le prélude ou la clôture d'opérations aéroterrestres.
303. Elles se caractérisent par le changement de statut (embarqué ou débarqué) du gros des troupes impliquées entre le début et la fin de l'opération amphibie, et par l'existence d'une tête de pont sur la côte.
304. Le degré de stabilité et de pérennité de cette tête de pont détermine la transition entre l'opération amphibie et l'opération aéroterrestre qui va suivre (commandement...).
305. Si le plan requiert la mise à terre rapide d'une grande quantité de troupes avec leur matériel, il peut être nécessaire de disposer d'un point d'appui à proximité du théâtre d'opérations pour y accumuler hommes et matériel qui seront envoyés par va-et-vient des bâtiments amphibies.

Débarquements de conquête ou « *grands débarquements* »

306. Les grands débarquements, ou débarquements d'invasion, visent à établir une tête de pont à partir de laquelle se développeront des opérations aéroterrestres en vue du contrôle territorial d'une région ou d'un pays.
307. Ces opérations à grande échelle, les plus emblématiques du domaine amphibie, sont cependant dorénavant hors de portée des forces françaises seules. Elles ne doivent cependant pas être écartées, car elles seront parfois le seul moyen d'entrer sur un territoire étranger.
308. Elles seront alors nécessairement conduites au sein d'une coalition, ce qui élève le niveau d'interopérabilité requis avec nos alliés, dont le référentiel partagé sera normalement celui de l'OTAN.
309. Le débarquement initial peut avoir lieu sur une côte non aménagée. Cependant, la première préoccupation du commandement sera en général de s'approprier des ports et des aéroports permettant d'acheminer des renforts en masse au moyen de vecteurs, navires et avions, non spécialisés.

Opérations de « *recueil* » ou de rembarquement

310. La fortune des armes peut connaître des revers et conduire à une retraite plus ou moins pressante de troupes amies d'un territoire étranger. Des opérations amphibies de « *recueil*¹² » ou d'évacuation peuvent alors être organisées.
311. En présence d'adversité, il peut être nécessaire de procéder d'abord à un débarquement pour sécuriser une tête de pont vers laquelle vont converger les troupes à évacuer. Celles-ci y sont

¹² *Extraction Operation* en terminologie OTAN

si nécessaire réorganisées avant d'être embarquées les premières par le biais du transport opérationnel.

312. Dans ce cas, la libre disposition d'une base à proximité de la zone d'opérations, vers laquelle les navires amphibies peuvent décharger leur contenu en effectuant des rotations, est importante, car elle conditionne la vitesse, et donc probablement le succès, de l'évacuation.
313. Les troupes amphibies de protection rembarquent ensuite les dernières, éventuellement sous le feu de l'ennemi. Ces unités ne font alors qu'un va-et-vient à terre et « *ferment la porte* ».
314. Des opérations de ce type peuvent être pratiquées pour l'évacuation de populations civiles menacées. Les troupes amphibies peuvent alors être amenées à s'engager à l'intérieur des terres à la rencontre des populations en question.

Débarquements à objectifs territoriaux limités

315. Il s'agit simplement de prendre à partir de la mer une zone, généralement d'étendue restreinte, et de la conserver jusqu'à nouvel ordre, sans idée de progression territoriale autre que les nécessités liées au contrôle de ladite zone (patrouilles, reconnaissance, etc.)
316. Ces opérations peuvent avoir pour but :
 - a. De mener une mission concernant la zone elle-même (protection de population, d'infrastructures, de patrimoine...);
 - b. De permettre l'exploitation alliée de la zone (économique ou militaire), et notamment :
 - (1) De tenir un centre de production, un terminal, etc.,
 - (2) D'établir une base avancée terrestre, navale, aérienne, ou logistique ;
 - c. De dénier à l'adversaire l'exploitation de la zone (par motivation économique ou militaire) ;
 - d. De détenir un gage ou d'exercer une pression sur un gouvernement ;
 - e. De créer une diversion ou de fixer des éléments ennemis (voir les débarquements de fixation).

Débarquements de contournement

317. Quand une situation est enlisée dans une zone d'opérations principale, il peut être avantageux de profiter de la mobilité maritime conférée à des troupes terrestres pour reprendre des opérations mobiles en un lieu distinct et plus ou moins éloigné selon l'effet attendu.

Débarquements de débordement

318. En marge d'une opération principale, il peut être avantageux d'employer la mobilité navale pour contourner une position et la réduire en l'isolant ou continuer une progression.

Débarquements de fixation

319. C'est un cas très particulier des débarquements à objectifs territoriaux limités.
320. Pour soulager une zone d'opérations en obligeant un adversaire à diviser ses forces, il peut être utile de prendre par mer une zone restreinte qui l'obligera à surveiller ses arrières et donc à répartir ses moyens.
321. La zone choisie doit satisfaire à certains critères de facilité de défense et de soutien : il s'agit que les forces fixées soient largement supérieures aux ressources immobilisées pour le faire...

322. Dans cette optique, les îles littorales et les presqu'îles peuvent constituer des cibles prioritaires en raison des perspectives de développement ultérieur amphibie et aérien qu'elles offrent et de leur relative facilité à être contrôlées et défendues.

Section II – Opérations amphibies de va-et-vient

323. Ces opérations se caractérisent par un statut final des troupes identique à leur statut initial, à bord des bâtiments amphibies, après leur action à terre.
324. Ce sont les bâtiments amphibies qui constituent par eux-mêmes la base arrière des unités débarquées, afin d'éviter l'établissement d'une tête de pont, nonobstant la mise en place du ravitaillement nécessaire à chaque action.
325. À ce titre, les actions effectuées à terre sont de portée et de durée nécessairement limitées, faiblesses compensées par une fulgurance et un rythme élevés permettant normalement de conserver l'initiative d'un bout à l'autre de la mission, voire d'éviter le combat frontal : il faut prendre l'adversaire de vitesse.
326. Leur principe est celui des raids, d'habitude surtout employé lors d'opérations spéciales. Une fois débarquées, les forces impliquées agissent ici sans contrainte particulière de discrétion, et peuvent utiliser des moyens plus puissants, notamment blindés.
327. Ces actions peuvent être renouvelées par la même force amphibie autant que le nécessite la mission et que le lui permettent ses ressources (approvisionnements, pertes, usure des hommes et du matériel...). Les précautions (surprise tactique, renseignement, adversité localement faible...) doivent alors être respectées pour chaque action.
328. En particulier, le maintien de la souplesse d'action et de reconfiguration de la force amphibie nécessite que lui soient associés des moyens rapides et performants d'évaluation de l'environnement¹³ (hydrographie, océanographie, évaluation des côtes, présence de mines...) capables de la précéder discrètement selon l'évolution des opérations projetées.
329. La dépendance des navires amphibie et la vulnérabilité des unités évoluant, isolées, en territoire ennemi nécessitent le maintien des dispositions prises lors des débarquements pendant toute la durée de l'opération, en vue notamment de favoriser la réversibilité de l'action en cas d'échec.
330. Par rapport à des opérations impliquant une installation à terre des troupes (amphibies ou non), les actions littorales de va-et-vient présentent les caractéristiques suivantes :
- a. Seules les unités de combat et leur soutien immédiat sont mis à terre ; cela réduit considérablement l'empreinte au sol, le volume de l'opération et les ressources à devoir consacrer à la protection des échelons arrière, qui restent à bord ;
 - b. La réversibilité est maintenue jusqu'au moment de la mise à terre et, même à cet instant, la légèreté des moyens engagés permet leur retour rapide à bord, à défaut d'actions prolongées ;
 - c. En contrepartie de ces avantages, les opérations de va-et-vient requièrent des troupes particulièrement bien entraînées, non seulement aux débarquements et rembarquements, mais également aux actions autonomes en milieu hostile ;
 - d. Elles nécessitent également le correct dimensionnement à bord des capacités de soutien, en particulier logistique et médical.
331. L'élévation des contraintes imposées aux troupes et aux moyens de soutien rend les opérations amphibies de va-et-vient moins propices à une coopération internationale en un lieu et à un instant donnés. Le volume réduit de forces en jeu permet en revanche de conduire des opérations nationales. Une collaboration interalliée reste pertinente pour coordonner, si nécessaire, plusieurs actions amphibies distinctes sur un même théâtre.

¹³ On peut s'appuyer sur le concept de *Rapid Environmental Assessment (REA)* discret pour cette tâche.

332. Les opérations amphibies de va-et-vient n'ont pas la prétention de résoudre l'ensemble des crises auxquelles la France pourrait être confrontée ; elles peuvent par contre souvent constituer une alternative intéressante à des déploiements aéroterrestres de plus grande ampleur, mais plus statiques. En toutes circonstances, les opérations de va-et-vient limitent par leur nature les risques d'enlèvement toujours possibles lors des grands déploiements terrestres. De projetables, les troupes embarquées deviennent expéditionnaires.
333. Le choix d'actions amphibies de va-et-vient peut notamment s'avérer pertinent pour les missions suivantes (liste non exhaustive) :
- a. Protection, rassemblement et évacuation de ressortissants, personnalités, etc. dans la profondeur d'un territoire étranger. Ce genre d'opérations constitue le cas actuellement le plus probable ;
 - b. Extraction de forces spéciales, évacuation d'éléments isolés, etc. ;
 - c. Destruction ou neutralisation d'un objectif dans la bande littorale, en alternative à des opérations de projection de puissance (par forces spéciales ou délivrance d'armement), chacun de ces modes d'action ayant son propre cadre privilégié d'emploi ;
 - d. Élimination d'une force adverse (bande de pillards, colonne ennemie...) ou création pour elle d'un climat d'insécurité. L'opération doit rester limitée dans le temps et dans l'espace, mais peut être renouvelée ;
 - e. Protection ponctuelle d'une population (se rapproche du cas précédent) ;
 - f. Rétablissement local d'une supériorité amie (« *colonne de secours* » : renfort ponctuel, envoi de ravitaillement, rupture d'isolement ou d'encerclement...) ;
 - g. ...
334. Dans certaines configurations géographiques (zones littorales d'intérêt longues et peu profondes, mal desservies en voies de communication ou très difficiles à sécuriser, par exemple...), les opérations amphibies de va-et-vient peuvent même présenter la seule solution viable pour des interventions multiples ou répétées, la mer assurant la voirie logistique. Plusieurs actions peuvent avoir lieu simultanément, moyennant l'emploi de plusieurs bâtiments amphibies.
335. Les hélicoptères de combat opérant au-dessus du sol à partir de bâtiments amphibies, soit en l'absence, soit en préparation d'un déploiement de troupes à terre constituent un cas particulier des opérations de va-et-vient.
336. Dans la même logique, des bâtiments amphibies peuvent également être utilisés comme bases de départ ou de repli de forces spéciales mises en œuvre par voie aérienne ou nautique. Un soin particulier doit être accordé à la discrétion de telles opérations pendant toute leur durée.

Opérations de secours humanitaire d'urgence à partir de la mer

337. Le secours humanitaire d'urgence à partir de la mer peut constituer un cas marginal des opérations amphibies de va-et-vient dont il reprend les principales modalités opératoires. L'adversité est ici constituée par l'état des infrastructures et des populations en présence d'inondations, de séismes, de pandémies, etc.
338. L'intérêt de la force amphibie, qui est alors adaptée à la mission, tant en termes de composition (bâtiments amphibies, navires-hôpitaux, navires-ateliers...) que d'emport (médecins, nourriture, médicaments...), est de pouvoir apporter des secours à terre dès son arrivée sur zone. Son autonomie permet de ne pas peser par sa simple présence sur les territoires dévastés, d'agir en l'absence d'infrastructures et même parfois de pallier au défaut de celles-ci au profit des populations sinistrées (production d'eau, capacités hospitalières, centre de commandement ou de coordination, plate-forme pour hélicoptère...).
339. Les vecteurs habituellement utilisés pour la mise à terre de troupes (batellerie amphibie, hélicoptères de manœuvre...) peuvent en outre être utilisés pour amener du personnel et du

matériel aux équipes de secours ou aux populations jusqu'à l'intérieur des terres, et assurer des évacuations sanitaires.

340. À côté de ces actions de la première heure, les bâtiments amphibies peuvent aussi effectuer de simples débarquements de matériel, de ravitaillement et de personnel plutôt assimilables à du transport opérationnel.

Section III – Opérations de déception, d'intimidation et de dissuasion

341. Les diverses opérations amphibies évoquées jusqu'ici sont « positives » et marquées par une mise à terre effective de troupes. De telles actions sont incontournables quand l'objectif même de l'opération se situe à terre, qu'il s'agisse de personnes à récupérer, de terrain à tenir ou d'objectifs à détruire.
342. Quand il s'agit d'obtenir une réaction de l'ennemi, il n'est pas forcément nécessaire de procéder à la mise à terre, mais seulement de se montrer ostensiblement prêt à le faire en profitant maintenant de l'impossibilité de cacher certains préparatifs, éventuellement assortie de quelques « fuites » orientées.
343. Le facteur essentiel de la réussite de ce genre d'opérations est la crédibilité de la force amphibie. Celle-ci se mesure en succès opératoires passés ou, à défaut, en équipements adaptés et en entraînement poussé des hommes, c'est-à-dire, dans un contexte réaliste, en la spécialisation de cette force et sa reconnaissance comme telle. Une campagne d'influence bien orientée ne nuit pas non plus, si elle n'est pas démentie par les faits.
344. Vu la volatilité des situations internationales et la limitation du volume de forces impliqué par une telle spécialisation, la réactivité de la force amphibie peut également devenir capitale. Compte tenu des contraintes cinématiques des unités navales, des distances à parcourir et des délais incompressibles d'acheminement de matériel vers un port d'embarquement, il importe que, quand une force amphibie qualifiée appareille, elle soit systématiquement apte à intervenir avec ses moyens de combat, c'est-à-dire notamment son ravitaillement, son soutien médical et ses munitions réglementaires.

Soulagement d'une autre zone d'opérations

345. Comme dans le cas déjà évoqué des débarquements de fixation, il va s'agir ici d'inciter l'adversaire à détourner une partie de ses moyens d'une zone d'opérations principale active ou potentielle pour parer à une menace venant de la mer.
346. Contrairement à un débarquement effectif, qui est forcément caractérisé par un lieu et une force à terre déterminés, le maintien seulement d'une menace hypothétique permet souvent d'en accroître les effets¹⁴. La faiblesse relative de la troupe embarquée peut alors être largement compensée par la mobilité navale : faute de connaître précisément les intentions réelles de la force amphibie, l'adversaire est placé devant le dilemme, soit de défendre l'ensemble de son littoral selon un dispositif plus ou moins linéaire, et d'y consacrer un potentiel élevé pour n'obtenir qu'une protection souvent illusoire sur l'unique point éventuellement attaqué, soit de prendre le risque de voir s'enkystrer une zone d'opérations secondaire éloignée de sa zone d'intérêt principal.
347. Le niveau de menace appliqué sur l'adversaire peut être dosé selon l'effet politique et militaire attendu :
- La menace latente consiste à posséder des forces amphibies crédibles ;
 - Les préparatifs d'embarquement au port marquent une intention. Ils peuvent durer à dessein ;

¹⁴ Napoléon I^{er}, dans la situation du défenseur, caractérisait ainsi cette action : « S'il fallait se tenir dans un système de circonspection et de prudence, toute l'armée française serait nécessaire pour garder les côtes de France et, avec 300 bâtiments de transport et 30 000 hommes embarqués aux Dunes, les Anglais paralyseraient 300 000 hommes de nos troupes, c'est-à-dire nous réduiraient au rang des puissances de second ordre » (*Correspondance de Napoléon*, vol. XIX, septembre 1809, n° 15749). Si ces chiffres sont ceux d'une autre époque, les principes demeurent.

- c. L'embarquement lui-même puis l'appareillage de la force amphibie, voire la manœuvre préparatoire de répétition générale¹⁵, caractérisent le début d'une manœuvre et donnent un vague élément de temps ;
 - d. La cinématique de la force amphibie, discrète ou ostensible, dans telle région ou dans telle autre, à proximité ou loin des côtes, permet ensuite un large éventail de mesures de déception ou de diversion. La maîtrise locale de l'espace aéromaritime où évolue la force amphibie est alors une nécessité garantie par l'escorte de celle-ci. Cette période est limitée par l'autonomie pratique de la force amphibie et de son train d'escadre (pétroliers-ravitailleurs...). L'usure des troupes à bord, qu'il convient d'occuper autant que faire se peut, par exemple en l'associant aux activités de l'équipage, est généralement le facteur temporel limitant.
348. Si le but n'est pas de débarquer, des opérations légères de harcèlement conduites à terre par intermittence, utilisant les modalités du « *va-et-vient* », peuvent aider à maintenir l'ennemi en haleine et participent à l'aguerrissement des troupes embarquées. Même en l'absence de combat véritable, ces actions peuvent avoir un effet déterminant sur le moral des populations alentour, qui peuvent alors parfois peser sur la réaction politique et militaire adverse.
349. Dans la limite de l'autonomie d'une force amphibie, il peut être au contraire utile d'user la vigilance de l'adversaire ou de le désorganiser par des reconfigurations multiples, en opérant une série de présentations sans suite en des lieux variés, mises à profit pour recueillir du renseignement : le mouvement en mer ne coûte presque rien, celui à terre devient rapidement épuisant, surtout s'il est vain. La force peut ensuite procéder soit à un débarquement réel en un lieu propice, soit à un retrait de la zone.
350. Si les manœuvres amphibies restent sans effet tangible, elles peuvent parfois être suivies d'un débarquement de fixation suivi d'opérations aéroterrestres à partir d'une tête de pont. Cependant, d'une manière générale, il ne faut pas mélanger les deux types d'opérations, sous peine de devoir débarquer à proximité de concentrations adverses.

Manœuvres amphibies de dissuasion ou d'intimidation

351. L'objectif de telles démonstrations est d'inciter l'adversaire à ne pas entreprendre une action donnée sous peine de rétorsion par un débarquement amphibie. Il s'agit d'une manœuvre plus politique que militaire, qui doit être en permanence associée à l'action diplomatique.
352. Les modalités d'action sont largement similaires à celles destinées à soulager une zone d'opérations, aux remarques suivantes près :
- a. Toute dissuasion ou intimidation nécessitant de pouvoir être sans délai transformée en action concrète, le débarquement réel doit ici être effectivement préparé, ce qui nécessite que les précautions traditionnelles soient prises pour maintenir l'incertitude quant à la date et au lieu où il doit avoir lieu ;
 - b. Par conséquent, et compte tenu du volume limité de forces susceptibles d'être engagées, il ne faut pas être présomptueux quant à l'adversaire auquel le message est adressé...
353. Si l'option du débarquement fait partie des hypothèses acceptées, voire privilégiées de la planification, mais n'attendant qu'un événement extérieur pour être déclenché, il est possible de parler de prépositionnement en mer d'une force de réaction embarquée. Cette situation permet une grande souplesse et une réversibilité maximale, mais reste limitée dans le temps.

Section IV – Modes opératoires

354. À ces opérations amphibies peuvent être associés plusieurs modes opératoires, dont essentiellement :
- a. une action classique par saisie d'une plage puis progression ;

¹⁵ *Rehearsal*. Avant un débarquement réel a normalement lieu une répétition dans un lieu présentant des caractéristiques comparables. Cette action peut être conduite plus ou moins discrètement.

- b. Des actions aéromobiles directes sur un objectif à partir de la mer ;
 - c. Des actions combinées directes sur un objectif à partir de la mer.
355. Ces modes opératoires ne sont pas exclusifs des uns des autres, mais sont plus ou moins adaptés selon le type d'opération amphibie envisagé. La capacité d'une force amphibie à employer l'un ou l'autre de ces modes est partiellement déterminée lors du chargement des navires.
356. Ici plus encore qu'ailleurs, le volume restreint des forces engagées et la nécessité de maintenir un rythme des opérations permettant de conserver l'initiative rendent indispensable de disposer au préalable de renseignements précis et à jour sur l'objectif et la situation de l'adversaire.

Action classique par saisie d'une plage puis progression

357. Le mode opératoire le plus classique est celui qui consiste à reconnaître et saisir une aire de débarquement, à la sécuriser sur une faible profondeur, faire débarquer dans la tête de pont ainsi constituée les éléments terrestres prévus pour l'opération, les réorganiser pour le combat à terre et les diriger vers les objectifs visés.
358. La tête de pont sert de « *porte* » entre la flotte amphibie et les unités débarquées. Selon l'opération envisagée, elle peut être plus ou moins étendue, défendue, retranchée, abriter un échelon logistique, etc. Elle est abandonnée quand elle n'a plus d'utilité, soit lors du rembarquement des troupes, soit lorsqu'un autre accès plus pratique – généralement un port – est ouvert pour faire transiter le soutien logistique vers les unités opérant à terre.
359. L'action amphibie classique permet de débarquer un volume important de forces et d'équipement, ainsi que le soutien logistique nécessaire ; ceux-ci ne sont en fait limités que par le contenu des bâtiments amphibies.
360. Cette méthode permet une avancée progressive vers l'intérieur des terres, sans laisser d'unités isolées. Elle favorise également un rembarquement en bon ordre.
361. Par contre, ce mode d'action est soumis à des contraintes parfois fortes :
- a. Des préparatifs longs et complexes (renseignement, reconnaissances, analyse du plan d'eau et du terrain sur la côte et dans la profondeur des terres...) ;
 - b. L'existence d'une côte accessible aux engins de débarquement et aux véhicules à mettre à terre et possédant des accès exploitables à l'arrière-pays ;
 - c. Un processus de mise à terre relativement lent et lourd, permettant éventuellement à un adversaire de se reconfigurer une fois le lieu de débarquement connu ;
 - d. La nécessité de sécuriser le périmètre conquis, ainsi que les « *lignes de vie* » permettant le ravitaillement des éléments progressant dans les terres. Ces tâches peuvent immobiliser beaucoup d'une ressource comptée.

Actions aéromobiles directes sur un objectif à partir de la mer

362. Il s'agit d'employer à partir des navires amphibies des hélicoptères de transport de troupes pour déposer celles-ci directement sur le lieu de leur mission. La distance à l'intérieur des terres que peuvent atteindre de telles actions n'excède pas 100 à 150 km.
363. Ces opérations permettent de s'affranchir d'un passage en surface du trait de côte ainsi que d'un temps de parcours terrestre plus élevé, et donc de gagner en rapidité d'exécution pour une action en profondeur, mais limitent le volume transportable de matériel et de personnel, ainsi que la durée de l'opération. Les navires peuvent également rester plus éloignés de la côte, et donc conserver une plus grande discrétion et une protection accrue.
364. Pour préserver sa mobilité à la manœuvre, l'essentiel des appuis est assuré par des hélicoptères de combat, ce qui n'exclut pas l'éventuel soutien d'avions de combat.

365. Pendant toute la mission en territoire adverse, les troupes et leurs moyens de transport restent isolés et très vulnérables, en particulier au regard des incidents et combats pouvant survenir. L'état de la menace sol-air à courte ou très courte portée doit notamment être soigneusement pris en compte¹⁶. À ce titre, des opérations de secours doivent être d'emblée planifiées.
366. Des opérations aéromobiles directes à partir de la mer peuvent être effectuées en appui d'une opération amphibie classique, par exemple en participant à la prise initiale de la plage de débarquement.
367. De telles opérations peuvent également être réalisées sans mise à terre de troupes, quel qu'en soit le motif (nature des objectifs à traiter, préparation d'une opération ultérieure, restriction politique, disponibilité des moyens...). Elles relèvent alors dans l'absolu de la projection de puissance, mais restent conduites selon les modalités générales des opérations amphibies, abstraction faite des contraintes liées aux troupes débarquées.

Actions combinées directes sur un objectif à partir de la mer

368. La faiblesse des opérations aéromobiles directes depuis la mer provient notamment de la vulnérabilité des moyens pouvant être mis à terre. Quand l'objectif est situé à faible distance (jusqu'à une trentaine de kilomètres) d'une côte accessible, il est possible et souvent souhaitable de renforcer ces troupes légères par des moyens plus lourds, et en particulier blindés, débarqués sur une plage et ralliant l'objectif par voie de terre¹⁷.
369. Réciproquement, ces moyens peuvent fournir des capacités de combat et d'évacuation largement supérieures à celles d'opérations exclusivement aéromobiles.
370. Pour ne pas perdre les avantages des actions directes sur un objectif depuis la mer, caractérisées par leur fulgurance, certaines conditions sont cependant requises :
- a. Ne pas requérir tous les préparatifs d'un débarquement classique :
 - (1) Maintenir les bâtiments amphibies à une distance suffisante de la côte pour limiter le danger de mines et d'indiscrétion précoce,
 - (2) Limiter au strict minimum la zone de débarquement à « *blanchir* » (mines marines ou terrestres, obstacles...),
 - (3) Exploiter une côte non ou très peu défendue, et si possible utilisable sans préparatifs particuliers (tenue du sol...) ;
 - b. ne pas trop ralentir le rythme de l'action du fait de l'emploi de véhicules terrestres :
 - (1) Disposer de moyens de débarquement capables d'accomplir rapidement la distance entre le navire et la côte pour d'éventuelles rotations, ou de véhicules amphibies autonomes,
 - (2) Disposer d'un renseignement sur l'adversaire suffisamment fiable pour limiter le risque d'une surprise sur la côte ou le chemin menant à l'objectif, qui serait pénalisante ou réhibitoire pour le tempo de l'action,
 - (3) Quand l'aménagement d'une plage demeure nécessaire pour le passage des véhicules, celui-ci reste aussi rapide et succinct que possible.
371. La synchronisation de telles opérations combinées, entre le volet aéromobile et la progression nautique et terrestre, revêt une importance capitale, comme, dès lors, les capacités

¹⁶ Il est aventureux d'envisager de contourner une côte défendue par le biais d'opérations aéromobiles : une entité capable de défendre fermement une plage disposera vraisemblablement aussi de moyens sol-air à courte ou très courte portée extrêmement dangereux pour les hélicoptères. Le renseignement tactique prend alors une importance capitale. Les opérations aéromobiles directes sont en revanche très intéressantes quand c'est l'état physique d'une côte (houle, gradient, sol, débouchés...) qui ne se prête pas à un débarquement.

¹⁷ La capacité des forces françaises à opérer directement des navires vers les objectifs a été longtemps limitée à des actions aéromobiles légères. L'arrivée dans les forces des hélicoptères *Tigre* et *NATO Helicopter NH-90* d'une part, de l'Engin de débarquement amphibie rapide (EDAR, qui doit réduire de moitié les temps de rotation avec les navires) et du Véhicule à haute mobilité (VHM engin blindé léger apte à se déplacer sur terrain meuble et ainsi à traverser le « *blanc d'eau* » comme à s'affranchir d'un aménagement préalable de la plage) d'autre part permettent d'envisager dorénavant des scénarii jusqu'ici irréalistes.

d'information et de commandement afférentes. La Numérisation de l'espace de bataille (NEB) constitue un atout pour la coordination des acteurs.

372. Des opérations directes depuis la mer sur l'objectif, uniquement conduites avec des moyens de débarquement nautiques, peuvent également être envisagées. La manœuvre terrestre sera celle d'une colonne isolée en territoire ennemi, devant naturellement pouvoir bénéficier au maximum des appuis aériens et navals disponibles.
373. En l'absence d'une tête de pont dûment établie et défendue, il peut être envisagé que le point de rembarquement ne soit pas celui de débarquement des moyens mis à terre sur la côte. Cela permet éventuellement d'éviter des retours difficiles (embuscades...). Le choix du point de rembarquement, ainsi que le chemin y conduisant à partir de l'objectif, doit par contre alors faire l'objet du même soin que celui du débarquement.

Section V – Les opérations fluviales

374. Les opérations fluviales ont pour cadre les estuaires, les cours d'eau et les espaces lagunaires. Elles sont traditionnellement rattachées aux opérations amphibies en raison de leur grande communauté de méthodes et de moyens d'action.
375. Les hélicoptères peuvent pleinement concourir aux opérations en zone fluviale et lagunaire, même si le contrôle effectif d'une zone terrestre par les airs reste aléatoire. D'une manière générale, les hélicoptères seront utilisés pour des actions circonstanciées, offensives ou défensives, alors que les missions privilégiant la durée, voire une permanence, privilégieront des moyens de surface. Dans la mesure cependant où la participation d'unités aéromobiles ne revêt pas de caractéristiques la différenciant notablement d'opérations aéroterrestres ou amphibies classiques, les considérations qui suivent s'intéressent plus particulièrement à l'utilisation fluviale de moyens nautiques.
376. La France n'a plus conduit d'opérations fluviales de quelque importance depuis la guerre d'Indochine, pendant laquelle elle avait improvisé des « *Divisions navales d'assaut (DINASSAUT)* » qui ont ensuite servi de référence aux réalisations américaines de la guerre du Vietnam. Le matériel spécifique à de telles opérations militaires est actuellement pratiquement inexistant en France, à l'exception de celui de la flottille amphibie, des commandos de la marine, et des Véhicules à haute mobilité (VHM), qui pourraient subvenir à certains besoins minimaux. Cette section relève donc actuellement plus de la prospective que d'une réalité objectivement applicable par nos forces armées.
377. Des opérations fluviales relevant plutôt de la police et de la souveraineté nationale sont en revanche pratiquées par certaines nations comme la Colombie, et même par la France en Guyane. Elles permettent d'entretenir une compétence fluviale élémentaire.

Les zones fluviales et lagunaires

378. Les cours d'eau sont en général à la fois des obstacles pour les moyens terrestres lourds (chars, camions...) et des voies de communication, voire des axes de pénétration, pour les éléments légers, en particulier quand la progression y est difficile alentour (végétation, relief, tenue du sol...).
379. Ce cheminement naturel peut être utilisé par un adversaire, notamment irrégulier, mais également par des forces amies adaptées. L'enjeu des opérations fluviales consistera donc souvent à exploiter ces voies de communication, et plus encore à empêcher l'adversaire de le faire¹⁸.
380. Le contrôle d'un fleuve s'étend naturellement à celui de ses berges et de leurs abords immédiats, d'où peuvent partir les attaques contre les embarcations qui y naviguent (embuscades, déclenchement de mines...). Pour les mêmes raisons de commodité de circulation, les éléments de contrôle des berges, évoluant souvent à pied et quelquefois en

¹⁸ En présence d'une menace irrégulière, il semblerait que certains atavismes lient les populations locales à leurs cours d'eau : certaines y sont naturellement à l'aise, d'autres beaucoup moins, et cela se sait. Face aux premières, les opérations fluviales seront surtout d'interdiction, et elles auront au contraire tendance à privilégier l'exploitation (transport, liaison, ravitaillement...) face aux secondes.

véhicules, seront la plupart du temps amenés à pied d'œuvre par le biais de la voie navigable elle-même.

Typologie des opérations fluviales

381. De ce fait, certaines opérations fluviales sont au sens strict des opérations amphibies, quand il s'agit de transférer une troupe terrestre d'un navire amphibie ou d'un engin de débarquement au rivage hostile ou potentiellement hostile d'un cours d'eau. Une fois débarquées en un lieu propice, rien n'empêche ces troupes de progresser à terre, selon leurs capacités de déplacement.
382. D'autres opérations fluviales consistent en des patrouilles d'engins à faible tirant d'eau, éventuellement entrecoupées d'actions à terre, à partir d'une base fluviale qui peut être un navire amphibie au mouillage. Ces actions se rapprochent des opérations de va-et-vient.
383. Quand les cours d'eau sont exploités en l'absence de voies terrestres de communications facilement praticables, on peut retrouver au titre des actions fluviales la plupart des missions d'habitude effectuées par des unités motorisées, en particulier pour le déplacement de charges lourdes. On citera notamment :
- a. Le transport logistique de manière générale ;
 - b. Le déplacement de moyens d'appui feu. Dans un tel cas, il peut même être envisagé d'employer des navires ou pontons capables de mettre directement en œuvre les matériels concernés comme des mortiers ou des lance-roquettes, sous réserve de disposer d'engins offrant la résistance structurelle et la stabilité nécessaires, par exemple en ayant la capacité de s'échouer à dessein.
384. Les actions fluviales sont marquées par des contraintes plus fortes que les opérations amphibies classiques :
- a. L'aspect plus ou moins longiligne d'un cours d'eau limite l'effet de surprise tactique que l'on peut y maintenir : il y a des zones de passage obligé, en amont ou en aval du point visé, qui constituent autant de « *sonnettes* » ;
 - b. À l'inverse, cet environnement est propice aux embuscades, ce qui exige d'accorder une attention particulière au renseignement et conduit à systématiser l'emploi d'éléments de reconnaissance et d'éclairage, ceux-ci pouvant selon les circonstances être aériens, terrestres (sur les berges) ou nautiques ;
 - c. La contingence géographique limite la liberté d'action des navires et engins : sauf dans quelques cas d'embouchures très larges, les déplacements se font dans l'axe du cours d'eau, les demi-tours étant lents et souvent dangereux (ralentissement, présentation de secteurs vulnérables au tir adverse, risque d'échouement...) ;
 - d. Les fonds limités des cours d'eau y restreignent également considérablement l'emploi de grands navires, alors que l'exiguïté des lieux, la proximité des bords et la turbidité des flots en rendent les accès particulièrement dangereux (hauts fonds, mines...) ;
 - e. Ces contraintes cinématiques et militaires conduisent à privilégier l'emploi des engins fluviaux par petits groupes de manière à ce qu'ils puissent en permanence se couvrir mutuellement.
385. Dans les zones à végétation dense, le fleuve peut constituer le meilleur moyen de circulation sans que ses abords soient pour autant inaccessibles, en particulier aux populations locales. Il est alors essentiel :
- a. De pouvoir réagir immédiatement à tout contact avec l'adversaire, avant que celui-ci ne se mette hors de portée ;
 - b. De disposer, en fonction de la topographie locale, des moyens de le poursuivre sans délai, éventuellement en embarquant des véhicules légers tout-terrains (quads...).

Caractéristiques générales des engins fluviaux

386. Les engins adaptés aux opérations fluviales et lagunaires présentent un certain nombre de caractéristiques spécifiques :
- a. Trois grandes catégories d'engins sont utilisées dans les opérations fluviales et lagunaires :
 - (1) Des navires de taille moyenne (15 à 30 m en général), caractérisés par leur faible tirant d'eau, mais handicapés alors par une relative largeur et une médiocre maniabilité. Ceux-ci ne peuvent évoluer que dans l'eau, mais ont une assez grande capacité d'emport et peuvent être protégés,
 - (2) Des embarcations légères rapides, n'emportant que quelques hommes,
 - (3) Des engins amphibies, souvent blindés, aptes à se mouvoir dans l'eau et en terrain très meuble comme des marécages ;
 - b. Ces engins doivent pouvoir évoluer, en étant à découvert, à très faible distance d'un rivage susceptible d'abriter des adversaires armés. Une protection de l'équipage et du matériel transporté doit dès lors être obtenue par la vitesse et/ou un blindage (latéral notamment) ;
 - c. Les moyens offensifs et défensifs de bord doivent quant à eux privilégier la densité du feu à courte distance, en mélangeant les armes à tir courbe et à tir tendu.
387. Les opérations fluviales entretenues dans la durée nécessitent, si l'on s'inspire de l'exemple colombien, l'emploi de moyens complémentaires légers et lourds de reconnaissance, de transport et d'assaut.
388. La France ne possède pas actuellement de telles capacités. Disposer de quelques embarcations armées rapides, légères, mais sommairement protégées, avec le personnel instruit afférent permettrait cependant :
- a. De constituer un noyau entraîné susceptible d'extension si des opérations ultérieures devaient nécessiter la constitution d'une flottille fluviale ;
 - b. De couvrir, lors d'opérations extérieures, les éventuelles approches fluviales de la zone de déploiement ;
 - c. En opérant à partir d'un grand navire amphibie, de renforcer sensiblement la capacité de saisir d'assaut des plages faiblement à moyennement défendues¹⁹.

¹⁹ De tels moyens, peu consommateurs de place à bord d'un grand bâtiment amphibie, pourraient également, selon les choix capacitaires faits et les coûts induits, servir à des missions de service public ou humanitaires.

(PAGE VIERGE)

Section I - Définitions et généralités

401. Contrairement aux opérations amphibies, qui concernent l'accès à une côte hostile ou potentiellement hostile, les actions de soutien à partir de la mer concernent l'ensemble des « *prestations* » (au sens large) que peut fournir une force aéronavale à des forces aéroterrestres amies déjà déployées durablement dans la bande littorale, en particulier à proximité d'un port ou d'une rade. La supériorité maritime amie est considérée comme acquise.
402. Par force aéronavale s'entend tout groupement de navires militaires de l'État avec leurs aéronefs embarqués, du bâtiment isolé au groupe aéronaval ou amphibie complet. Cela n'inclut pas les bâtiments civils affrétés, sauf quand ils sont intégrés à un groupe répondant à ces critères.

Section II - Objectifs

403. L'adossement à la mer pour une force aéroterrestre déployée dans la bande littorale présente un certain nombre d'opportunités, et également de contraintes.
- a. Parmi les opportunités, on citera :
- (1) Un accès simplifié au transport maritime, c'est-à-dire une « *ligne de vie* » de gros débit avec une base arrière ou la métropole,
 - (2) Le concours possible de forces aéronavales agissant à proximité,
 - (3) Le moindre risque d'être contourné par un adversaire du côté de la mer,
 - (4) La perspective, au contraire, d'interventions ponctuelles à partir de la mer en soutien de l'engagement principal.
- b. Parmi les contraintes, on citera :
- (1) Une restriction côté mer pour la manœuvre terrestre,
 - (2) Des délais d'acheminement stratégiques importants, nécessitant une forte anticipation des besoins,
 - (3) Une vulnérabilité du côté de la mer. En l'état actuel et prévisible à court terme des rapports de forces sur mer, la menace maritime s'exerçant sur des forces françaises ou alliées :
 - (a) A peu de chances d'être constituée par des forces navales régulières supérieures, même s'il ne faut pas sous-estimer le rôle potentiel et déstabilisant dans les eaux côtières de sous-marins « *inconnus* »,
 - (b) Peut être asymétrique :
 - i. Soit directe (transfert d'agents, de terroristes, d'armes...),
 - ii. Soit indirecte et dirigée contre les concours maritimes de la force aéroterrestre (minage de chenaux ou aléatoire, terrorisme maritime...).
404. Le soutien depuis la mer va naturellement tendre à tirer parti des avantages apportés par la mer tout en limitant les inconvénients.

405. Il va donc se décomposer en deux grands types d'actions :
- a. Garantir la sûreté des forces amies du côté de la mer ;
 - b. Assurer leur soutien à partir de moyens aéronavals.

Garantir la sûreté des forces amies du côté de la mer

406. La sûreté des forces du côté de la mer va s'articuler selon deux axes :
- a. Le maintien de la libre disposition de la mer au profit des forces à terre ;
 - b. L'interdiction de cette mer à des éléments adverses.
407. L'action au large (protection des voies de communication, escortes...) ressortit des opérations aéronavales et ne sera pas développée ici. L'action en zone côtière sera traitée dans le paragraphe traitant de la défense des côtes, des bases maritimes et de leurs approches.

Assurer le soutien depuis la mer à partir de moyens aéronavals

408. Les forces déployées à terre sont habituellement articulées en trois grandes catégories :
- a. Forces de mêlée, allant au contact direct de l'ennemi ;
 - b. Forces d'appui, chargées de permettre ou de renforcer l'action des premières (commandement, artillerie, génie, aviation légère, appui au commandement...) ;
 - c. Forces de soutien, chargées de permettre l'action dans la durée des éléments précédents (logistique...).
409. La capacité d'autoprotection de ces forces au sein d'une population hostile ou incertaine est généralement décroissante dans cet ordre (mêlée, appui, soutien). *A contrario*, la lourdeur des moyens mis en œuvre (matériel, infrastructures...) est généralement croissante. Cela entraîne plusieurs conséquences :
- a. Chronologiquement, le déploiement de troupes en opérations extérieures s'effectue généralement dans cet ordre, exception faite des opérations préventives de maintien de la paix ;
 - b. L'« empreinte au sol » politique et sécuritaire croît exponentiellement avec les forces de soutien, ainsi que les ressources devant être consacrées à leur protection ;
 - c. Souplesse et réversibilité de l'action diminuent parallèlement ;
 - d. Les coûts afférents augmentent également en proportion, notamment avec les infrastructures.
410. À l'opposé, les forces aéronavales apportent :
- a. Une empreinte au sol faible ou inexistante, avec les avantages de souplesse et de réversibilité correspondants ;
 - b. Une relative protection face à une menace asymétrique en restant sur rade voire en mer ;
 - c. La possibilité, dans certaines configurations, d'être à pied d'œuvre dès leur arrivée sur zone ;
 - d. Une capacité de ravitaillement utilisant des vecteurs différents ;
 - e. La mobilité en ordre de combat qui leur est inhérente, c'est-à-dire une capacité à opérer dès leur arrivée sur place et jusqu'au dernier instant.

411. L'objectif du soutien (au sens large) depuis la mer va donc être de tirer parti des caractéristiques des navires pour leur faire assurer tout ou partie du service habituellement fourni par des forces terrestres de soutien, voire d'appui, au profit de troupes installées sur le littoral qui seront le plus possible réduites aux éléments combattants :
- Quand il est nécessaire de disposer de ce soutien peu de temps après l'arrivée des troupes, ou de le maintenir jusqu'au dernier moment avant un retrait ;
 - Quand ce soutien est requis successivement en des points côtiers divers ;
 - Quand la menace asymétrique terrestre est forte et que la mer fournit une protection intéressante ;
 - Quand la durée escomptée du soutien (ou de son renforcement) ne justifie pas financièrement que soient construites des infrastructures à terre (casernements, pistes, hangars, postes de commandement, retranchements...) qui seront ensuite probablement perdues.
412. L'entretien de navires à demeure sur zone a un coût de revient élevé en termes de régénération de potentiel (usure du navire, de ses équipements et de l'équipage). Ces bâtiments, qui sont peu nombreux, sont alors immobilisés sur place. Il n'est donc pas envisageable à l'échelle des moyens français, en dehors de situations extrêmes, d'envisager un soutien depuis la mer de très longue durée.
413. Du strict point de vue financier, il existe un moment où il devient moins coûteux de construire des infrastructures à terre que de les maintenir à bord.
414. De la même manière, le facteur d'échelle relatif au volume des prestations à apporter influe : le soutien depuis la mer s'adapte mieux à une force mobile ou de taille limitée. Son rendement peut également être contraint par les conditions météorologiques et hydrologiques locales.
415. C'est donc le rapport entre la faisabilité technique, la disponibilité des moyens, les coûts globaux d'implémentation et les risques encourus de part et d'autre du trait de côte qui doit présider au choix de l'option retenue. Cette décision doit autant que possible être prise dès la planification de l'opération pour éviter les mécomptes à mi-parcours.
416. Néanmoins, la complémentarité et la modularité des diverses prestations qui peuvent être fournies à partir des navires permettent des adaptations en fonction de l'évolution de la situation.
417. L'une des raisons principales conduisant à déporter sur mer le soutien étant l'insécurité régnant à terre au sein des populations, les bâtiments chargés de cette tâche doivent bénéficier d'un niveau de défense ou d'autodéfense adapté au plan d'eau sur lequel ils évoluent.

Section III – Typologie du soutien à partir de la mer

418. Le soutien (au sens large) depuis la mer²⁰ regroupe une grande diversité de domaines qui peuvent éventuellement se cumuler au profit d'une opération donnée.

Ravitaillement par mer

419. Mode de soutien élémentaire, il s'agit simplement de faire transiter par voie de mer vers un port ou une côte aménagée, selon les principes du transport opérationnel, le ravitaillement de la force installée à terre.

Base de soutien maritime

420. La base de soutien maritime²¹ va participer à la logistique de la force déployée à terre. Elle peut être composée de tout ou partie des éléments suivants :

²⁰ On retrouve ici le terme générique anglo-saxon de *Seabasing*, qui recouvre diverses réalités, des opérations directes sur un objectif à partir de la mer à tous les modes de soutien par la mer à des troupes déjà déployées à terre.

²¹ On trouvera le terme anglo-saxon de *Logistic seabasing* employé par l'OTAN.

- a. **Entrepôt maritime** : stocks de munitions, de pièces de rechange, de vivres, etc. restent embarqués à bord, sur rade ou en mer, et sont directement fournis aux troupes en fonction des besoins. Il n'existe pas de grand dépôt à terre, et les unités n'ont leur autonomie que pour quelques jours ;
 - b. **Atelier embarqué** : les réparations des véhicules et hélicoptères – ou de certaines de leurs pièces - relevant du théâtre d'opérations²² sont effectuées dans des ateliers installés à bord. Les engins retournent ensuite dans leurs unités ;
 - c. **Hôpital embarqué** : le soutien santé de niveau hospitalier (niveau 2 ou 3) est assuré à bord d'un navire ;
 - d. **Citerne embarquée** : les soutes natives ou des citernes installées à bord du navire servent à stocker les différents fluides et carburants nécessaires à la force à terre. La distribution s'effectue par moyens tactiques (citernes sur roues voire bâches souples) ;
 - e. **Usine de production d'eau embarquée** : les bouilleurs et autres osmoseurs du navire sont utilisés pour assurer la production de l'eau douce nécessaire à la force. La distribution s'effectue par citernes tactiques ;
 - f. **Usine électrique embarquée** : les groupes électrogènes du navire servent à alimenter une partie de la force en électricité, en particulier pour le courant de puissance. Ce service nécessite normalement que le navire soit à quai, et ne pourra le plus souvent alimenter que des éléments situés dans son immédiate proximité.
421. Les grands bâtiments amphibies possèdent d'évidentes prédispositions pour jouer ce genre de rôle, en raison de leurs vastes espaces intérieurs, de leurs appareils de manutention, de leur capacité à accueillir des hélicoptères et de leur drome de débarquement pour les liaisons avec la terre.
422. Les bâtiments de ravitaillement et de commandement offrent également certaines capacités intéressantes de stockage voire de petites réparations. Ils peuvent être limités quant à leur drome. L'emploi de navires civils plus ou moins aménagés est également envisageable, sous réserve des contraintes de protection déjà évoquées.
423. La base de soutien maritime est *a priori* elle-même principalement ravitaillée par mer si nécessaire. Cela n'exclut nullement des liaisons logistiques aériennes quand des facilités aéroportuaires sont exploitables.

Base d'appui maritime

424. La base d'appui maritime va concourir directement à l'action des forces à terre. Elle peut apporter tout ou partie des appuis suivants²³ :
- a. **Commandement embarqué** : le PC opératif ou un PC de composante est installé à bord d'un navire ;
 - b. **Transmissions embarquées** : la force à terre utilise pour ses liaisons, et notamment celles par satellite, les moyens de transmission du bâtiment. Cette fonction est généralement associée à la précédente ;
 - c. **Centre de guerre électronique embarqué** : les capacités de guerre électronique d'un grand bâtiment de combat peuvent concourir à l'information des forces aéroterrestres ;
 - d. **Base d'hélicoptères embarquée** : les hélicoptères de l'Aviation légère de l'armée de terre (ALAT) opèrent directement à partir du navire et y rentrent en fin de mission ;
 - e. **Élément d'intervention embarqué** : des troupes de renfort sont maintenues à bord d'un bâtiment amphibie, capables de se porter à terre sur ordre. Leur mise à terre peut s'effectuer soit en zone amie (transport opérationnel), soit même dans une zone non

²² En général, NTI 2.

²³ L'aviation de combat basée à terre peut apporter sa contribution au soutien à des troupes déployées sur un littoral. En l'absence d'une base aérienne permanente à portée raisonnable, le choix d'en projeter une dans ou à proximité de la zone d'opérations terrestres est soumis aux mêmes considérations de durée/protection/coût/efficacité que les autres éléments au sol.

contrôlée, hostile ou potentiellement hostile (opération amphibie) à proximité, pour développer une manœuvre. Le rapport entre les contraintes induites par un embarquement préalable et le délai de réaction de cette force doit faire l'objet d'une évaluation au coup par coup.

425. Les grands bâtiments amphibies sont ici encore bien adaptés à la plupart de ces missions.

Défense aérienne littorale

426. Le volume aérien étant continu de part et d'autre du trait de côte, il est possible d'assurer une bulle de défense ou d'interdiction aérienne (détection, contrôle et intervention) au-dessus d'une zone littorale à partir d'un navire.
427. Une frégate antiaérienne peut apporter une défense permanente sur un volume limité, par exemple un port et ses approches.
428. Un porte-avions peut apporter des moyens de défense aérienne à une plus grande échelle, avec des avions de chasse en alerte. Le maintien permanent en l'air d'intercepteurs ou d'avions de guet se heurtera à des problèmes évidents de coût et d'entretien des aéronefs.
429. Dans un cas comme dans l'autre, le nombre de navires aptes à ce rôle, et l'éventuelle nécessité de les dédier à un tel emploi, limitent à des périodes brèves le temps où ils sont susceptibles de remplir ce rôle.

Appui-feu côtier

430. Quand des opérations terrestres ont lieu dans la bande littorale, elles peuvent bénéficier de l'appui des forces aéronavales embarquées :
- a. Dans l'immédiate proximité de la mer, par le concours de l'artillerie de bord. L'emploi de l'artillerie navale actuelle peut être efficace en tir ponctuel saturant, contre des cibles non retranchées et en harcèlement. Le navire doit alors prendre garde à une riposte de la terre, d'autant que les armements terrestres ont dorénavant souvent une portée supérieure ;
 - b. Jusque dans la profondeur des terres, par le concours de l'aviation embarquée d'un porte-avions ou des hélicoptères de combat de l'ALAT embarqués sur un navire amphibie. Les aéronefs peuvent alors donner leur pleine capacité tout en bénéficiant d'une base mobile qui permet souvent de réduire les temps d'accès à l'objectif.

(PAGE VIERGE)

Chapitre 5

Soutien de la terre aux opérations aéronavales

Section I - Définitions et généralités

501. De même que des navires peuvent assurer tout ou partie du soutien d'une force aéroterrestre déployée dans la bande littorale, cette dernière peut également apporter une aide importante à une force aéronavale opérant dans la zone. Les deux types d'actions ne sont pas exclusifs l'un de l'autre.

Section II - Objectifs

502. L'une des caractéristiques appréciables des forces aéronavales est leur relative autonomie, qui repose sur la conception même des bâtiments (soutes, logements...) et le dimensionnement du train d'escadre de la flotte (pétroliers ravitailleurs, bâtiments ateliers...), l'ensemble permettant des déploiements longs et lointains de la flotte en ne s'appuyant que sur des points d'appui arrière qui peuvent être éloignés de la zone d'opérations.
503. Cette réelle autonomie opérationnelle ne doit pas masquer quatre réserves :
- a. Le besoin général d'informations extérieures, pour l'action en mer comme pour l'intégration dans des opérations plus vastes. Celles-ci sont pour l'essentiel issues de la terre ou relayées par elle ;
 - b. La vulnérabilité des navires à d'éventuelles fortunes de mer, avaries de combat ou difficultés tactiques (menace très élevée, rapport de forces défavorable, météorologie...), les obligeant à s'abriter, si possible dans un port ou une rade contrôlés, voire protégés par des forces amies ;
 - c. La problématique générale des coûts : comme pour le soutien depuis la mer, au-delà d'un certain temps de présence sur zone, et surtout si des forces amies contrôlent des facilités portuaires à proximité, il devient moins onéreux et plus simple de faire assurer le soutien logistique élémentaire des navires dans ce port, plutôt que de consommer à cette fin le potentiel du train d'escadre. C'est en particulier le cas lorsque les éléments maritimes à soutenir sont de petite taille, ou que les points d'appui arrière sont éloignés ;
 - d. L'autonomie opératoire s'entend au niveau d'une force aéronavale constituée et déployée dans son ensemble (avec son train d'escadre). Cette palette complète de moyens (groupe aéronaval, groupe amphibie...) sera généralement présente au début des opérations ou lors d'une entrée en premier. En revanche, dans le cas d'opérations de longue durée ou secondaires, seul demeurera sur zone ce qui est nécessaire aux missions imparties à la composante maritime. Un certain nombre de concours organisés à dessein, destinés à pallier un manque ou résultat des circonstances, peuvent alors parfois être obtenus des autres composantes au profit des opérations aéronavales.
504. Le soutien depuis la terre regroupe toutes les formes de concours que les composantes aérienne et terrestre basées à terre peuvent apporter aux forces aéronavales. Il dépendra donc largement de la nature de ces dernières et de leurs missions. Par analogie avec le soutien à partir de la mer, il peut être décomposé en un soutien (logistique) aux bâtiments de combat et un appui (militaire) aux opérations aéronavales.

Section III – Typologie du soutien à partir de la terre aux opérations aéronavales

Base navale avancée

505. L'établissement d'une base navale avancée va répondre à deux besoins :
- Assurer dans de bonnes conditions les actions élémentaires d'avitaillement et d'entretien des bâtiments amis déployés dans la zone ;
 - Garantir la sécurité et la sûreté de ces navires.
506. Quand la topographie des lieux s'y prête, la base navale avancée gagne à être distincte, mais colocalisée avec le port maritime de débarquement logistique (*SPOD*²⁴) quand celui-ci existe, pour mutualiser les efforts de surveillance et de protection des lieux.
507. Les ateliers de la base navale avancée peuvent être installés à bord d'un navire adapté ou à terre. Relevant normalement de la marine, ils peuvent si nécessaire également concourir au soutien d'autres éléments de forces.
508. La sûreté des navires et des installations s'exerce au travers de la défense des côtes, décrite séparément *infra*.

Appui au commandement d'une force aéromaritime

509. Les forces aéromaritimes opérant à proximité des côtes peuvent être placées sous l'autorité d'un commandement interarmées local, à terre.
510. Elles ont besoin de renseignement sur ce qui se passe à terre, qu'il s'agisse d'objectifs ou d'éléments généraux permettant d'apprécier une situation. Ces informations peuvent être issues d'opérations spéciales, de spécialistes du guidage ou du ciblage ou plus généralement d'éléments terrestres et aériens, agissant souvent sous l'autorité d'une structure de commandement installée à terre, et plus rarement en lien direct avec la force aéronavale.
511. Les prévisions météorologiques, océanographiques, etc. leur sont également fournies ou relayées par la terre.

Actions aéroterrestres au profit d'une opération aéronavale

512. Compte tenu des interactions possibles entre les activités terrestres, maritimes et aériennes dans la zone côtière, des actions aéroterrestres peuvent être conduites sur le littoral en concours d'une opération aéronavale. Il s'agit notamment :
- De neutraliser des moyens d'interdiction adverses (navires armés et/ou base navale, aéronefs de combat et/ou base aérienne, batteries d'artillerie sol-sol ou sol-air fixes ou mobiles, dépôts...);
 - De conquérir ou de sécuriser des facilités au profit des bâtiments (quais, dépôts...);
 - De contrôler l'activité sur la côte pour éviter que n'en émane une menace contre les opérations conduites en mer ;
 - De conduire des opérations d'information ou de déception dans ce même but.
513. Des actions coordonnées de soutien réciproque des éléments des trois armées peuvent permettre la « *prise en tenaille* » des éléments adverses.

²⁴ *SeaPort Of Debarkation.*

Contributions aériennes aux opérations aéronavales

514. En temps normal, les forces aéronavales comptent prioritairement pour leur appui sur les aéronefs embarqués ou basés à terre de l'aviation maritime spécialisée.
515. À défaut de ceux-ci, des aéronefs de l'armée de l'air ou de l'armée de terre peuvent être amenés à appuyer des bâtiments opérant dans les eaux côtières.
516. L'intervention d'aéronefs non spécialisés pour la coopération maritime doit être décidée en fonction de la disponibilité des appareils, de leur adaptation technique et de la qualification de leurs équipages pour l'action envisagée, ainsi que des coûts relatifs de mise en œuvre, la priorité ultime restant à l'accomplissement de la mission générale impartie.
517. Parmi les missions de l'aviation basée à terre au profit d'une force navale, on peut citer la défense aérienne, l'assaut-mer, la surveillance des approches, la tenue d'une situation tactique, etc.
518. Il existe une continuité entre l'appui de forces aériennes basées à terre à des forces aéronavales opérant dans la bande littorale et la défense des côtes. Les divers types de coopérations envisageables entre les aéronefs et les navires en découlent.

Renforts de troupes à bord

519. De la même manière, quand des forces aéronavales ont besoin – hors opérations amphibies - de déployer des hommes en armes, que ce soit à bord (protection), à terre (investigations, petite intervention...) ou sur d'autres navires (visites), elles s'appuient normalement sur des unités spécialisées (commandos marine ou fusiliers marins, selon les tâches à accomplir²⁵) ou, dans les situations les plus simples, sur la brigade de protection du bord.
520. Quand ces entités spécifiquement entraînées et habituées à prendre part à des opérations aéronavales font défaut (absence, insuffisance numérique...), il est parfois possible d'employer pour les actions de faible technicité maritime des troupes provenant des autres armées. Ces éléments, généralement de quelques hommes, envoyés en renfort de circonstance des équipages, sont de préférence choisis parmi ceux qualifiés aux opérations amphibies ayant déjà l'expérience des bâtiments. Leur encadrement reste assuré par la marine.
521. S'il n'existe pas d'interdiction de principe dans ce domaine, chaque situation demeure un cas d'espèce à étudier attentivement, le remède pouvant sinon rapidement devenir pire que le mal (personnel ou armement tombant à la mer pendant les mouvements d'embarcations, indispositions...).

Section IV – Défense des côtes, des bases maritimes et des approches littorales

522. Les côtes de la zone d'opérations elles-mêmes, et par extension les ports qui s'y trouvent et leurs approches maritimes, ont la double caractéristique de constituer à la fois une base pour l'activité des forces aéronavales amies et un point d'entrée par où transite une partie de la logistique du déploiement, mais également par où peuvent se manifester divers adversaires. À ce double titre, leur défense combine des éléments de soutien de la mer à la terre et réciproquement, ce qui justifie un traitement particulier.
523. Une attaque amphibie ou aéronavale de grande ampleur contre une bande littorale tenue par des forces françaises ou alliées, si elle reste très improbable dans les conditions géopolitiques actuelles, gagnerait à être enrayée en haute mer par des forces aéronavales. Si elle atteignait les côtes, elle requerrait la mise en action des moyens défensifs, en particulier aériens, évoqués dans le chapitre relatif aux opérations amphibies. Il n'en sera pas fait état plus avant ici.
524. En revanche, des agressions limitées régulières et irrégulières sont plausibles, contre lesquelles il est nécessaire de se prémunir.

²⁵ Le cas des opérations maritimes spéciales ou assimilées (contre-terrorisme maritime, assaut de navire, etc.) est ici délibérément écarté.

525. À moins de consacrer des moyens prohibitifs à leur défense, les côtes distantes des points d'intérêt (ports notamment) ne sont pas dotées de dispositifs fixes excepté, éventuellement, quelques postes de guet. Leur surveillance, comme leur défense proprement dite, se fait essentiellement avec des unités mobiles navales, terrestres et aériennes.
526. Seules les bases maritimes et leurs approches font l'objet d'un dispositif défensif spécifique, placé normalement sous un commandement interarmées local. Ce dispositif peut comprendre des moyens navals, aériens et terrestres. La répartition des rôles se fait logiquement sur la base habituelle des attributions des trois armées.
527. Contrairement à des dispositions d'entrée en premier ou de renfort ponctuel, pour lesquelles des navires peuvent être utilisés de manière temporaire et plus ou moins statique, la défense des bases maritimes et de leurs approches s'inscrit dans la durée d'un déploiement avec installation à terre de contingents interarmées.
528. La défense des bases et de leurs approches littorales peut se scinder en deux actions complémentaires :
- a. Une défense militaire contre l'action d'ennemis réguliers ou irréguliers venant de la mer, de la terre ou des airs ;
 - b. Un contrôle de sûreté autour de la zone protégée relevant plus d'une action de police, ce qui nécessite généralement en territoire étranger des précautions particulières, qu'elles se traduisent par un accord diplomatique ou des actions concertées avec les forces locales (police et/ou armée). Des éléments projetables de la gendarmerie nationale peuvent également être mis à contribution.

Sûreté des bases maritimes

529. Les bases maritimes sont utilisées comme des centres logistiques destinés à soutenir le déploiement d'unités de toutes les composantes. Leur sécurisation contre des attaques régulières ou irrégulières est essentielle.
530. En général, ces bases sont définies par un ou plusieurs périmètres contenant des quais, des moyens de manutention, des entrepôts, des aires de stockage, des garages (etc.) destinés à permettre le transbordement, la manipulation et le stockage de la logistique des forces déployées, et éventuellement les ateliers nécessaires à leur entretien et leur réparation.
531. La défense de ces aires s'inscrit dans le cadre général du contrôle du territoire par les forces armées. Elle combine des mesures statiques (clôtures, postes de guet, vidéosurveillance, contrôle des accès...) et mobiles (patrouilles intérieures et extérieures).
532. Les plans d'eau (darses, etc.) font également l'objet de mesures de surveillance et de protection, notamment contre l'action de navires-suicides chargés d'explosifs et de nageurs de combat professionnels ou improvisés.
533. La défense de la base maritime contre une attaque aérienne s'intègre dans le dispositif de défense aérienne de la zone d'opérations. Elle peut bénéficier du renforcement d'une ou plusieurs batteries sol-air qui assurent ainsi une permanence locale. L'ensemble des éléments de protection de la base maritime participe à la défense contre des attaques ou intrusions d'engins aériens légers (ULM²⁶...).
534. En plus des problèmes juridiques déjà évoqués, l'une des difficultés de la protection des bases maritimes résulte de l'imbrication de l'activité militaire avec le reste de l'activité maritime civile (commerce pêche...), le tout éventuellement au centre d'une ville. Il est donc préférable, chaque fois que les conditions le permettent (existence de surfaces aménagées, disponibilité, coûts...) d'utiliser une zone isolée pour implanter une base maritime.

²⁶ Ultra-Léger Motorisé.

Contrôle des approches littorales

535. L'objectif du contrôle des approches littorales d'une base ou d'un territoire où sont conduites des opérations extérieures est de garantir l'accès à la mer des forces amies tout en déniait à un adversaire la possibilité d'en faire autant.
536. Les principales menaces directes contre le trafic maritime transitant dans les approches maritimes et chenaux d'accès au(x) port(s) peuvent être de plusieurs types :
- a. Navires légers rapides, militaires ou banalisés, porteurs d'explosifs voire de missiles, effectuant des attaques soudaines et rapprochées. Cette menace requiert une escorte de bâtiments de guerre ;
 - b. Torpillage par un sous-marin dans les approches maritimes. Ceci constitue un acte de guerre, néanmoins compliqué par la difficulté d'en identifier certainement l'auteur. Cette menace, actuellement limitée, requiert un dispositif de lutte anti-sous-marin mobile (patrouilleurs, frégates spécialisées, hélicoptères, avions de patrouille maritime...) et éventuellement fixe (postes d'écoute...). En cas de conflit déclaré, certaines mesures plus restrictives peuvent être envisagées (mouillages de filets ou de barrages de mines défensifs, etc.) dans un but de dissuasion ou de piège ;
 - c. Mouillage par des navires civils ou des sous-marins de mines marines plus ou moins sophistiquées, voire improvisées, de fond, à orin ou dérivantes. Cette menace, avérée, requiert un passage fréquent de bâtiments de guerre des mines dans les passages fréquentés et une attention permanente des équipages.
537. L'implication de mines dans les eaux littorales peut conduire à la nécessité de définir des routes côtières devant être empruntées par la navigation commerciale, voire de mettre en place un service de pilotage militaire.
538. Les principales menaces indirectes pesant sur les forces déployées sont liées aux divers trafics qui permettent de faire transiter illégalement des agents, des armes, de l'argent ou autre contrebande, de soutiens installés à l'étranger vers l'adversaire. Ces menaces nécessitent une surveillance et une présence en mer sous forme de patrouilles de bâtiments armés effectuant des missions de police. En présence d'un État étranger failli ou défaillant, ces moyens permettent également de fournir une protection et un soutien à l'activité côtière licite (pêche notamment) qui concourt à la stabilisation du pays.
539. Les actions de contrôle des approches littorales ne pouvant en général être systématiques faute de moyens, doivent pouvoir s'appuyer sur un renseignement fiable.
540. L'intervention dans des eaux territoriales étrangères requiert normalement, comme à terre, un accord diplomatique éventuellement assorti d'un mandat ou d'une coopération.
541. À la marge de ce genre de missions, en raison de l'augmentation prévisible de l'exploitation maritime off-shore, on ne doit pas exclure la possibilité d'interventions extérieures amenant à un contrôle partiel des approches littorales d'un pays étranger, *a priori* défaillant, sans pour autant que ce contrôle soit accompagné d'un établissement à terre dans le pays considéré. Les éléments déployés pourront soit l'être sur les moyens de production (plate-forme, bateau...), soit être eux-mêmes constitués de navires et d'aéronefs spécialisés de l'État. L'autonomie probablement limitée de ceux-ci conduit à penser qu'un point d'appui sera nécessaire dans la zone. La question juridique sera au centre des préoccupations d'une telle mission combinant des attendus de défense de nos intérêts, de sûreté des personnes et d'AEM.

(PAGE VIERGE)

Annexe A

Demande d'incorporation des amendements

1. Le lecteur d'un document de référence interarmées ayant relevé des erreurs, des coquilles, des fautes de français ou ayant des remarques ou des suggestions à formuler pour améliorer sa teneur, peut saisir le CICDE en les faisant parvenir (sur le modèle du tableau ci-dessous) au :

Sous-directeur Doctrine
CICDE
École militaire
21, Place JOFFRE
75700 PARIS SP 07

ou encore en ligne sur les sites Intradef ou Internet du centre à l'adresse <http://www.cicde.defense.gouv.fr>

N°	Origine	Paragraphe (n°)	Alinéa	Ligne	Commentaire
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					

2. Les amendements validés par le Directeur du CICDE seront répertoriés **en rouge** dans le tableau intitulé « *Récapitulatif des amendements* » figurant en **page 7 de la version électronique du document**.

(PAGE VIERGE)

Partie I – Sigles, acronymes et abréviations

Sigles

B01. Dans un sigle, chaque lettre se prononce distinctement comme si un point le séparait du précédent.

Acronymes

B02. Un acronyme se compose d'une ou de plusieurs syllabes pouvant se prononcer comme un mot à part entière.

Abréviations

B03. Ce lexique ne prend en compte que les abréviations conventionnelles telles que définies dans le *Lexique des règles typographiques en usage à l'imprimerie nationale (LRTUIN)*, pages 5 à 11.

Charte graphique du lexique

B04. Dans ce lexique, tous les caractères composant un sigle, un acronyme ou une abréviation sont écrits en lettres capitales afin que le lecteur puisse en mémoriser la signification.

B05. Les sigles, acronymes et abréviations d'origine française sont écrits en **Arial gras, taille 9, caractères romains, couleur rouge**. Les sigles, acronymes et abréviations d'origine étrangère ou antique sont écrits en **Arial gras, taille 9, caractères italiques, couleur bleue**.

Liste des sigles, acronymes et abréviations utilisés dans ce document

A ou A	Dans la nomenclature OTAN, l'apposition de la lettre « A » signale qu'un document a été entièrement révisé une première fois, la lettre « B » pour la deuxième fois, etc. <i>Allied Administrative Publication</i>
AAP	
AEM	Action de l'État en Mer
AJP	<i>Allied Joint Publication</i>
ALAT	Aviation Légère de l'Armée de Terre
ALIA	Actions Littorales Interarmées
BPC	Bâtiment de Projection et de Commandement
CCEAF	<i>Capstone Concept on the Employment of the Armed Forces</i>
CDEAF	<i>Capstone Doctrine on the Employment of the Armed Forces</i>
CEMA	Chef d'État-Major des Armées
cf.	<i>Confer</i> , voir, se référer à...
CIA	Concept InterArmées
CICDE	Centre Interarmées de Concepts, de Doctrines et d'Expérimentations
DEF	DÉFense
DIA	Doctrine Interarmées
fr	Français
(FRA)	<i>France</i>
CPCO	Centre de Planification et de Conduite des Opérations
DINASSAUT	DIVisions Navales d'ASSAUT

EDAR	Engin de Débarquement Amphibie Rapide
http	<i>HyperText Transfer Protocol</i>
ISBN	<i>International Standard Book Number</i>
LBDSN-2008	Livre Blanc sur la Défense et la Sécurité Nationale – Version 2008
n°	Numéro(s)
NEB	Numérisation de l'Espace de Bataille
NH 90	<i>NATO Helicopter 90</i> Hélicoptère OTAN 90
ONU	Organisation des Nations Unies
OPEX	OPérations EXtérieure
OTAN	Organisation du Traité de l'Atlantique Nord
p.	Page(s)
PC	Poste de Commandement
REA	<i>Rapid Environmental Assessment</i>
SATCP	Sol-Air Très Courte Portée
SD-SD	Sous-Direction Synergie Doctrinale
SPOD	<i>SeaPort Of Debarkation</i>
ULM	Ultra Léger Motorisé
VHM	Véhicule à Haute Mobilité
www	<i>World Wide Web</i>
ZEE	Zone Économique Exclusive

Partie II – Termes et définitions

(Sans objet).

(PAGE VIERGE)

(PAGE VIERGE)

(PAGE VIERGE)

Résumé

DIA-3.1.1(A)_ALIA(2012)

1. La répartition des populations dans le monde permet d'augurer qu'une partie importante des interventions à venir de la France concernera des zones littorales.
2. À côté d'opérations classiques pouvant, en principe, être conduites dans la bande côtière comme ailleurs, la zone d'interférences entre la mer et la terre va permettre de développer des combinaisons interarmées, articulées autour du trait de côte et susceptibles de constituer des initiatives complémentaires ou alternatives intéressantes :
 - a. Les opérations de projection de puissance et de forces à partir de la mer, qui permettent de tirer parti de la facilité de circulation sur les océans pour approcher au plus près des objectifs, et qui constitueront parfois le meilleur moyen d'entrer en premier sur un théâtre d'opérations ;
 - b. Les actions de soutien et d'appui depuis la mer d'une force déployée à terre, dont le but est surtout de réduire l'empreinte au sol, et parfois les coûts, d'opérations aéroterrestres de durée limitée ;
 - c. Les actions de soutien et d'appui, par des éléments basés à terre, d'opérations aéronavales conduites à distance modérée des côtes, qui visent surtout à optimiser celles-ci en fournissant un appui direct ou en coordonnant les manœuvres ;
 - d. Les mesures de défense des côtes et des bases maritimes, qui permettent, par la combinaison des efforts des trois armées, de garantir la sûreté des infrastructures et des unités déployées dans la bande littorale.
3. La Doctrine interarmées (DIA) traitant des actions littorales interarmées (ALIA) s'attache ainsi à déterminer les principes régissant ces actions, d'en déduire les aptitudes nécessaires et d'analyser les avantages et les contraintes qui s'ensuivent.
4. Enfin, il évoque les opérations fluviales, qui partagent un certain nombre d'aspects avec les opérations de projection de forces à partir de la mer, ou opérations amphibies, ramenées aux espaces fluviaux et lagunaires.



Ce document est un produit réalisé par le Centre interarmées de concepts, de doctrines et d'expérimentations (CICDE), Organisme interarmées (OIA) œuvrant au profit de l'État-major des armées (EMA). Point de contact :

CICDE
École militaire
21, place JOFFRE
75700 PARIS SP 07

Par principe, le CICDE ne gère aucune bibliothèque physique et ne diffuse aucun document sous forme papier. Il met à la disposition du public une bibliothèque virtuelle unique réactualisée en permanence. Les documents classifiés ne peuvent être téléchargés que sur des réseaux protégés.

La version électronique de ce document est en ligne sur le site Intradef et Internet du CICDE à l'adresse <http://www.cicde.defense.gouv.fr> à la rubrique *Corpus conceptuel et doctrinal interarmées français (CCDIA-FRA)*.