



L'ENGIN DE DÉBARQUEMENT AMPHIBIE RAPIDE : RAISONNABLE ET ADAPTÉ

La Marine Nationale a admis au service actif quatre engins de débarquement amphibie rapides (EDA-R) depuis 2011. Cette nouvelle batellerie d'action vers la terre, à la conception innovante est désormais bien connue, du monde maritime. Mais pourquoi ce choix d'un catamaran en aluminium avec un pont élévateur ?

LA PROBLÉMATIQUE

Le renouvellement de la drome amphibie française répond à plusieurs nécessités. La première est l'inadéquation des plates-formes en service. Les engins/chalands de débarquement d'infanterie et de chars (EDIC/CDIC) et les chalands de transports de matériel (CTM) ont une faible vitesse (de l'ordre de 10 nœuds) et une tenue à la mer médiocre car ils sont à fond plat. De plus, ces unités sont vieillissantes (le dernier CDIC date de 1989) et les CTM ne sont pas adaptés au transport de chars lourds (de plus de 50 t) tels que le char Leclerc (58 t). La vitesse de transit dans le tempo des opérations amphibies de plageage, que ce soit dans le sens du bâtiment-base vers la côte ou le contraire, est primordiale, de même que la rapidité de chargement ou de déchargement de manière à réduire le temps d'exposition aux tirs ennemis et assurer un rythme soutenu pour renforcer ou évacuer une tête de pont. Or la batellerie existante n'est dotée que de porte d'étrave rabattable, ce qui limite les mouvements.

DES CONCURRENTS POTENTIELLEMENT ATTRAYANTS

La mise en service des bâtiments de projection et de commandement (BPC) a naturellement soulevé la question de disposer d'une batellerie adaptée. Dès leur conception, les BPC ont été conçus pour pouvoir accueillir des *Landing Craft Air Cushion* (LCAC), aéroglisseur américain pouvant débarquer des chars lourds type M1 Abrams (70t). Ces engins à hélices aériennes carénées peuvent atteindre 40 nœuds à pleine charge (30 nœuds par mer 3). D'une autonomie de 300 miles nautiques à 25 nœuds, ils sont Roll-on – Roll-off (RoRo) avec une rampe avant et une rampe arrière.

Parallèlement, la Royal Navy est aussi confrontée au choix d'un engin de débarquement moderne pour équiper ses *Landing Platform Dock Helicopter* des classes Albion et Bay. Une formule PACSCAT (*Partial Air Cushion Supported CATamaran*), hybride entre un catamaran à effet de surface propulsé par hydrojets et un engin sur coussin d'air (sustentation par deux ventilateurs) est évaluée. D'une vitesse de 25 nœuds, ils ont une capacité d'emport de 55 t.

Ces deux vecteurs ont tous deux une bonne capacité de plageage leur tirant d'eau avant étant extrêmement faible voire inexistant (LCAC).

LA FORMULE L-CAT (LANDING-CATAMARAN) ?

Le PACSCAT, d'une bonne tenue à la mer et d'une vitesse suffisante, a une capacité d'emport trop faible pour les besoins français (char Leclerc et véhicule blindé de combat

et d'infanterie). Le LCAC, très véloce, a une consommation élevée et nécessite une maintenance comparable à celle d'un aéronef. De plus, il a une manœuvrabilité fortement restreinte par mer formée.

Une solution originale a été proposée par la société CNIM (anciennement Constructions navales et industrielles de la Méditerranée) de la Seyne-sur-Mer avec un engin qui sera construit par le chantier SOCARENAM de Saint-Malo et armé à Boulogne-sur-Mer : un catamaran en aluminium déplaçant 300 t, propulsé par quatre hydrojets pouvant atteindre les 25 nœuds (18 nœuds en pleine charge soit avec 80 t de fret). D'une endurance de 800 miles nautiques à 15 nœuds, il a prouvé son caractère hauturier en transitant de la Manche vers la Méditerranée de manière autonome. D'une conception RoRo, ce catamaran dispose d'une plate-forme élévatrice qui se baisse pour les mouvements de chargement ou de plageage (le tirant d'eau du bâtiment n'est alors plus que de 60 cm) et qui s'élève pour la phase de transit (le navire jauge alors 2,40 m), ce qui lui confère une excellente tenue à la mer même à vitesse importante.

UN CHOIX RAISONNABLE POUR UN RÉSULTAT ADAPTÉ

Financés par le volet défense du plan de relance de l'économie, les quatre EDA-R en service répondent parfaitement aux besoins de la Marine nationale. Economiquement, ils sont plus conformes aux contraintes actuelles qu'une solution LCAC plus coûteuse en acquisition et en maintien en condition opérationnelle. Sur un plan opérationnel, ils sont plus adaptés aux exigences tactiques des manœuvres amphibies car capables d'opérer par mer forte sans ravitailler (un LCAC doit refaire le plein deux fois plus souvent qu'un EDA-R).

Il est de plus légitime de penser que cet engin pourrait avoir un avenir à l'exportation vers des marines aux budgets limités.



©Marine nationale / Sébastien Chenal