

La Grande-Bretagne ressuscitera-t-elle la *Jeanne d'Arc* ?

Capitaine de frégate Luc Raynal
Marine nationale

La flotte auxiliaire britannique en exemple

Déplacement de vingt-huit mille tonnes, longueur cent quatre-vingt mètres, un pont d'envol autorisant la mise en œuvre simultanée de cinq hélicoptères, un vaste hangar aviation, de larges capacités d'accueil en personnel, un armement limité à l'autodéfense, mais des systèmes d'information et de commandement permettant une intégration complète à une force navale. Ce bâtiment ne vous rappelle rien ? Un bâtiment de projection et de commandement (BPC) de type *Mistral* ?

Il s'agit du RFA (*Royal Fleet Auxiliary*) *Argus*. Le porte-hélicoptères de la flotte auxiliaire de la Marine britannique, la *Royal Navy*. Accessoirement navire-hôpital ou transport de troupes.

L'ordre de bataille et le fonctionnement de la RFA mériteraient qu'on s'y intéresse de plus près. Voilà une flotte de seize navires auxiliaires, déplaçant *in toto* plus de 380 000 tonnes, servie par deux mille marins – *de facto* c'est une flotte de navires à faibles effectifs - et déployée dans les zones d'opérations de la *Royal Navy* selon des cycles longs. Une flotte qui, sans remonter jusqu'à la bataille de l'Atlantique ou la guerre des Malouines, compte autant de faits d'armes que la *Royal Navy* puisqu'elle la suit partout, et parfois la précède. Une flotte dont le personnel revendique fièrement son statut civil, ce qui en fait un des premiers employeurs parmi les armateurs britanniques, tout en servant au titre de la réserve. Une flotte auxiliaire qui recrute et forme dans les écoles de la *Royal Navy* des opérateurs de liaisons de données ou des officiers de quart « opérations » ou « aviation », entre autres. C'est-à-dire des métiers plus spécifiquement militaires. Car c'est à travers de multiples formations communes et l'embarquement régulier de marins militaires sur des navires auxiliaires (par exemple le personnel des détachements hélicoptères) que la RFA et la marine britannique développent leur connaissance mutuelle et opèrent en parfaite symbiose.

Marine nationale *La Grande-Bretagne ressuscitera-t-elle la Jeanne d'Arc ?*

Une autre façon de concevoir l'acquisition d'un navire militaire

Mais revenons sur le RFA *Argus* et regardons brièvement son histoire. *L'Argus* est un RoRo/porte-conteneurs construit en 1981 aux normes civiles au profit d'un armateur civil. Affrété par le ministère de la Défense britannique peu de temps avant la guerre des Malouines, il y est employé comme porte-aéronefs (avions *Harrier* et hélicoptères) non pas en tant que plateforme de projection et de combat mais plutôt de transport et de soutien. C'est donc un navire affrété en coque nue, militarisé dans les arsenaux de la *Royal Navy*, opéré et armé par la RFA en tant que navire d'État utilisé à des fins non-commerciales¹, qui sera utilisé dans la zone d'opération. Le navire sera racheté quelques années plus tard par le ministère de la Défense britannique, au profit de la RFA, à l'issue du contrat de crédit-bail.

C'est le mode d'acquisition du navire qui est particulièrement intéressant. Car c'est une règle générale : la RFA affrète des navires qui correspondent à un besoin (ravitaillement, transport, navire atelier...), apporte les modifications nécessaires à une militarisation minimale (modules d'autodéfense, module aviation, liaisons de données, systèmes d'information et de commandement) selon un besoin exprimé par la *Royal Navy*, et se garde la possibilité de les racheter au prix de la valeur résiduelle après quelques années d'utilisation. Comme *l'Argus*, cinq autres bâtiments en service aujourd'hui dans la RFA ont été acquis au terme d'un affrètement coque nue et d'un contrat de type crédit-bail.

La *Royal Navy* qui en est l'utilisateur dispose ainsi d'une flotte auxiliaire où les économies d'échelle sur certains bâtiments permettent l'acquisition et la construction - toujours pour la RFA - de navires aux caractéristiques plus militaires et plus difficiles à trouver sur le marché civil. Par exemple les nouveaux bâtiments amphibies du type *Bay*², qui se rapprochent des transports de chalands de débarquement (TCD) de type *Foudre* de la Marine nationale, même si leurs capacités militaires sont d'un degré moindre.

La *Royal Navy* ne limite d'ailleurs pas son champ d'exploration à la RFA. La dernière expérience innovante en date concerne le patrouilleur de haute mer (offshore patrol vessel - OPV) *HMS Clyde*, un bâtiment de près de deux mille tonnes destiné aux patrouilles dans la zone des Malouines. Le navire a été construit par le groupe *VT* qui en reste le propriétaire et le loue à la marine britannique pour cinq ans.

Oui, à l'heure où le besoin de renouvellement de notre flotte de ravitailleurs ou de patrouilleurs se fait plus pressant, où les crédits d'équipement se discutent âprement et les solutions européennes ne sont envisageables que sur le long terme (quand elles ne restent pas à l'état d'utopies), la marine britannique apporte des exemples à méditer pour la Marine nationale. C'est une réflexion qui intéresse aussi les acteurs du Cluster maritime français. Le champ d'exploration est donc vaste puisqu'il concerne l'ensemble des navires auxiliaires et de second rang. Mais la réflexion initiée dans ces lignes se veut plus modeste. Revenons à la description initiale.

1 Définition de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer, Partie II.

2 *Bay class amphibious landing ships (landing ship dock auxiliary - LSDA)*

Marine nationale

La Grande-Bretagne ressuscitera-t-elle la Jeanne d'Arc ?

Réflexions sur le remplacement de la Jeanne d'Arc

Déplacement de treize mille tonnes, longueur cent quatre-vingt mètres, un pont d'envol disposant de six *spots* hélicoptères, un vaste hangar aviation, de larges capacités d'accueil en personnel, un armement limité à l'autodéfense mais des systèmes d'information et de commandement permettant une intégration complète à une force navale... Cela ne vous rappelle rien ? Il s'agit de la *Jeanne d'Arc*. Porte-hélicoptères et surtout école d'application des officiers de marine depuis plus de quarante ans. Nous savons qu'elle cessera son activité en 2010 et qu'elle ne sera pas remplacée, faute de moyens. Le modèle est désormais trop cher.

Le renouvellement de la *Jeanne d'Arc* n'est pas un sujet nouveau et plusieurs pistes ont déjà été explorées par la Marine. La construction d'une nouvelle *Jeanne d'Arc* est trop cher dans les circonstances économiques actuelles. L'utilisation d'autres bâtiments (en particulier un bâtiment amphibie) à des fins d'enseignement pendant la durée de la campagne d'application – délicat car c'est partager une capacité interarmées. Solution donc de court terme. L'affrètement d'un navire civil de type *ferry*, pour sa capacité d'accueil en élèves – douteux en termes de motivation pour de jeunes officiers de marine et contraire à une image et une culture de marine de combat. Un navire école européen – au point mort tant que la formation ne sera pas harmonisée, utopique tant qu'il n'y a pas une volonté politique commune et complexe d'un point de vue juridique.



C'est pourquoi l'exemple du *RFA Argus* est intéressant, pour les concepts que ce navire abrite. Sans prétendre apporter une solution au renouvellement de la *Jeanne d'Arc*, on peut essayer d'en dégager quelques fondamentaux, qui, on l'espère, alimenteront la réflexion.

Le mode d'acquisition « innovant » (innovant pour la Marine nationale, pas pour la marine marchande) d'une plateforme se rapprochant du besoin.

La militarisation *a minima* d'un navire civil, lui permettant d'assurer son autodéfense et d'opérer au sein d'une force navale. Car sans être un navire de guerre au sens du droit de la mer, il s'agit bien d'un navire ayant des capacités militaires et apte à évoluer dans un environnement opérationnel.

En toile de fond de ces deux idées, le coût évidemment, du navire qui reste

Marine nationale *La Grande-Bretagne ressuscitera-t-elle la Jeanne d'Arc ?*

inférieur, en acquisition et en fonctionnement, à celui de son avatar militaire. C'est là le retour d'expérience de la RFA.

La modularisation des capacités militaires essentielles (autodéfense, systèmes d'information et de commandement). La souplesse d'emploi entre différents opérateurs.

Poussons un peu plus loin ces deux dernières idées, là où elles peuvent se rejoindre. Le lot assez commun d'un navire de la marine marchande est de passer d'un opérateur à un autre, d'un pavillon à un autre, souvent en quelques heures et plusieurs fois au cours de sa vie. Rien n'empêcherait donc, en théorie, qu'un navire répondant au profil qui est décrit soit utilisé par la Marine nationale sous pavillon français puis par une autre marine européenne sous son propre pavillon, au gré et selon le calendrier des besoins de chacun en matière de formation. On peut envisager, et sans vouloir paraître présomptueux, qu'une prise en main rapide d'un navire conçu selon des normes civiles (donc d'automatisation) ne pose pas de difficultés insurmontables pour des marines de guerre à l'occasion d'un changement d'équipage entre opérateurs. Quant aux capacités militaires, c'est bien leur modularité qui permet d'en envisager la modification rapide à l'occasion du changement d'opérateur, et la maîtrise immédiate par le nouvel équipage. Surtout si à terme, ce navire devient aussi une vitrine de l'industrie de défense européenne et qu'on y installe des matériels de plus en plus communs.

Vers un nouveau modèle de navire école ?

La *Jeanne d'Arc* représente un modèle de navire-école qui a, sans aucun doute, vécu. Mais cela ne condamne pas le concept de navire-école pour autant. Le retour d'expérience que procure la RFA nous montre que l'innovation en matière d'acquisition et de conception de navires militaires est possible.

On répliquera que les financements innovants ont été envisagés par la Marine nationale et abandonnés. On n'a guère en France le réflexe du coût de possession « *through life* » comme l'expriment les Britanniques. Et faut-il s'étonner du conservatisme de Bercy dont la norme est la gestion alors qu'une telle aventure s'adresse d'abord à l'esprit d'entreprise qui est la marque du monde maritime ? On dira aussi que les conditions d'emploi d'un navire civil affrété pour un usage militaire posent un tas de difficultés d'ordre juridique.

Mais dans le cas d'un navire école, par définition moins exposé même s'il reste un navire aux capacités militaires, et dans les circonstances économiques actuelles, ces réserves ont-elles toujours autant de pertinence ? Puisque par définition il s'agit d'innover, il n'est pas interdit de penser à un financement par des villes, des régions, tout autant que des opérateurs industriels. Pour ces partenaires intéressés, quoi de plus emblématique qu'un navire-école, ambassadeur d'un savoir-faire humain et technologique ?

Alors pourquoi pas ? Quel acteur du monde maritime sera prêt à investir pour proposer sur le marché européen un navire que les marines de guerre européennes pourront employer, à moindre coût, par créneau, pour former les prochaines générations d'officiers ?