

Les marines européennes et la mer Méditerranée : projet embryonnaire de futures Forces armées de l'UE ou utopie?

Autor(en): **Foppiani, Oreste**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Serie Ares : histoire militaire = Militärgeschichte**

Band (Jahr): **1 (2013)**

PDF erstellt am: **17.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1043715>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Oreste Foppiani

Les marines européennes et la mer Méditerranée : projet embryonnaire de futures Forces armées de l'UE ou utopie ?

Ma communication, à la marge de ce colloque dédié à l'armement suisse au vingtième/vingt-et-unième siècle, a pour but de vous éclairer sur la situation des armements et des coopérations militaires en cours dans certains pays européens qui ont un intérêt historique et politique dans la mer Méditerranée : un intérêt qui se perd dans la nuit des temps et qui, récemment, à cause du « Printemps arabe », s'est encore accru. Je pense en particulier à l'Espagne, à la France, à la Grande-Bretagne et à l'Italie. Et, même si elle n'a aucun intérêt maritime militaire comparable à celui des pays que je viens de nommer, l'Allemagne aussi a eu, et pourrait encore avoir, un rôle important.

Après plus de soixante ans de service, l'OTAN, et par conséquent les Etats-Unis, n'a plus les ressources financières nécessaires pour jouer le rôle de gendarme du monde ni pour sauvegarder les valeurs et les espaces de liberté et d'indépendance où ont pu être créées des organisations internationales comme l'ONU et, *mutatis mutandis*, des structures politiques supranationales comme l'UE.

Après la faillite de la Communauté européenne de défense (CED), ou mieux, après le « torpillage » de cette magnifique idée de défense européenne venue de France, et puis avec le coup de grâce de l'Assemblée nationale italienne, les pays d'Europe occidentale, dès la fin des années quarante jusqu'au 1990, et puis ceux d'Europe orientale libérés du joug soviétique, ont pu être protégés dans le cadre de l'OTAN.

L'Union de l'Europe occidentale, puis ses successeurs au sein de l'UE – le POLARM en 1995 et l'OCCAr en 1996¹ – ont travaillé tout au long des années 1990 pour aboutir à une sorte de nouvelle CED, mais plus flexible et moins politiquement contraignante. Evidemment, le retour de la France dans l'OTAN pourrait favoriser la renaissance de cette communauté de défense. Après un « accouchement » pénible, le Conseil européen de Thessalonique des 20 et 21 juin 2003 débouche sur la création de l'agence européenne de défense (AED). Placée sous l'autorité du Conseil, elle doit assister celui-ci pour améliorer les capacités de défense de l'UE dans le domaine de la gestion des crises et soutenir la PESD. Forte d'environ 100 personnes, elle est organisée en quatre branches opérationnelles qui couvrent tous les volets d'un processus global de développement des capacités : branche *Capacités*, relevant de la responsabilité des états-majors des armées, branches *Industrie/Marché* et *Armement* placées sous l'autorité des directeurs nationaux d'armement, et branche *R&T* pilotée par les directeurs nationaux de la R&T. L'Agence s'emploie activement à la réalisation de son programme de travail approuvé par les ministres de la Défense.

Dès la fin des années 1990, même des alliés spéciaux des Etats-Unis, comme la Grande-Bretagne, cherchent une autonomie, bien sûr de façon très limitée, comparée à l'autonomie et à la grandeur militaire de son ennemi historique, la France. En effet, l'Hexagone, qui est rentré seulement dans

les dernières années dans l'OTAN, a toujours eu comme préoccupation son rôle dans le monde et jamais seulement, et je souligne seulement, dans l'Europe. Le rôle mondial de la France est toujours prioritaire ; un rôle de grande puissance militaire (même si sur le papier seulement),² mais comme puissance nucléaire – une des deux seules de l'UE avec la Grande-Bretagne –, elle est au même niveau que les autres puissances nucléaires dans le monde.

Non seulement les faits récents en Libye, et en général le « Printemps arabe », mais surtout le fait que l'OTAN ne pourra plus dans les années 2020 être le seul « provider » de sécurité militaire, ont poussé Londres et Paris à collaborer sur deux projets navals majeurs, la CVF ou PA 2 (c'est-à-dire le porte-avions avec deux « îles » de la classe *Queen Elisabeth* d'environ 65 000 tonnes), même si cette dernière a été mise en *stand-by* par le gouvernement français.

Nicolas Sarkozy, candidat à l'élection présidentielle, déclare le 14 février 2007 : « Parmi les dossiers importants sur la table du prochain président de la République, il y a la question du second porte-avions. Ce bâtiment est essentiel à la permanence de notre groupe aéronaval compte tenu des périodes d'indisponibilité pour entretien de notre seul porte-avions, le Charles de Gaulle. » Cependant, une fois élu, Nicolas Sarkozy déclare le 27 mai 2008 qu'« il n'est pas question de mettre 6 milliards d'euros chaque année dans l'équipement militaire » et que, pour le PA 2, « on a un peu de temps puisque la décision – lourde – devrait être prise aux alentours de 2011–2012 », déclarations dans lesquelles d'aucuns voient un « enterrement » du projet franco-britannique. De son côté, l'ancien Premier ministre français Michel Rocard, qui a eu à prendre la décision de lancement du porte-avions Charles de Gaulle, estime le 12 juin 2008 que la construction du PA 2 est aussi « indispensable à son rang [de la France] qu'à ses responsabilités », c'est-à-dire pour des raisons à la fois de rayonnement et stratégiques. Tout en affirmant que « c'est une affaire française [...], la défense stratégique européenne [étant] maintenant une partie perdue », il propose de réduire le budget de la dissuasion nucléaire française pour financer le bâtiment. Enfin, le ministre de la Défense français Hervé Morin rappelle le 5 juillet 2008 que « le président de la République n'exclut pas [la construction du PA 2] » et estime : « Dans l'idéal, il nous faut un deuxième porte-avions. Mais il n'aurait pas été raisonnable de le lancer tout de suite. Cela aurait obéré les autres grands programmes. C'est un investissement très lourd. Nous devons d'abord faire face à d'autres urgences, à d'autres priorités absolues que sont le remplacement de nos équipements usés : hélicoptères Pumas, Transall, les véhicules blindés de l'armée de terre, les nouvelles frégates, les sous-marins nucléaires d'attaque, et l'acquisition de nouveaux moyens de renseignement. Voilà pourquoi il nous faut un peu de temps avant de lancer le deuxième porte-avions. » Le ministre de la Défense français réitère les mêmes arguments

le 5 janvier 2009 et évoque 2012 comme date de la prise de décision de construction.

A partir d'août 2007, la société *MO PA2* poursuit son activité en dépit d'une importante fragilité. Plus tard, les équipes chargées de ce projet auprès de DCNS et Aker Yards, soit près de 150 personnes, sont redéployées. Les industriels disent que l'offre présentée en début d'année 2007 à la DGA ne sera bientôt plus d'actualité. L'éventuelle décision de reprise de ce projet au début des années 2010 devra remettre à plat ce dossier, et les 200 millions d'euros déboursés par l'Etat français risquent d'être perdus en vain. L'amiral Pierre-François Forissier, chef d'état-major de la Marine, dément ces informations en novembre 2008 et affirme que le *PA 2* reporté sera toujours basé sur le design CVF-FR.

Cependant, le 14 octobre 2009, le même, auditionné par la Commission de la défense nationale et des forces armées de l'Assemblée nationale, confirme que la France n'est « plus liée aux Britanniques », enterrant *de facto* le *PA 2*.

En octobre 2010, alors que le ministre français de la Défense Hervé Morin a évoqué, la semaine précédente, une décision fin 2012 ou début 2013, DCNS et STX France Cruise présentent au salon Euronaval 2010 un nouveau design de porte-avions à propulsion conventionnelle de 59 000 tonnes à pleine charge reprenant celui du projet *Juliette* alors que certains lancent l'hypothèse de l'achat de la coque d'un des navires de la classe *Queen Elizabeth*.

La coopération franco-italienne

Par contre l'Italie a en cours le projet d'une frégate avec la France. La Marina Militare et la Marine Nationale travaillent depuis 2005 sur une frégate furtive de la série FREMM (FREgates MultiMissions). La première frégate *ASM* du programme FREMM, l'*Aquitaine* de la Marine Nationale, a été construite par les chantiers DCNS à Lorient sous maîtrise d'ouvrage de l'OCCAr. Elle sera livrée à l'été 2012. Elle a effectué sa première sortie à la mer le 18 avril 2011 avec à son bord un équipage de 70 personnes, chargé de sa mise en œuvre. Cet équipage sera renforcé progressivement et assurera la vérification des caractéristiques militaires de cette première.³

Le programme de coopération international franco-italien FREMM prévoit, en ce qui concerne l'Italie, l'acquisition de 10 frégates multi-mission (6 du type *General Purpose* caractérisées par une grande flexibilité d'emploi opérationnel et 4 du type anti-sous-marin). Etant donné les exigences françaises, la Marine Nationale a commandé 17 unités, elles-mêmes déclinées en deux versions plus ou moins similaires aux italiennes (anti-sous-marin et attaque près de la Côte). Le programme prévoit donc, au total, la construction de 17 bâtiments. Sur la base de l'accord signé

le 16 novembre 2006, dans le contrat concernant la phase initiale de développement, construction et acceptation en service des unités, est aussi prévu la fourniture de support logistique réciproque. L'ordre de livraison des navires prévoit la première *General Purpose* pour l'Italie en 2012, suivie par 4 unités anti-sous-marin et les restantes 5 *General Purpose* au rythme d'une unité par an, jusqu'en 2021.

La coopération italo-allemande

Le projet italo-allemand des sous-marins du type *U-Boat*, qui est une initiative du nouvel axe industriel Rome-Berlin afin de bâtir 4 voire 6 unités pour chaque pays, est bien un projet résultant de l'accord du 22 avril 1996 (l'accord pour la construction initiale des deux sous-marins italiens *Comandante Todaro* et *Scirè*).

Caractéristiques du sous-marin type U-Boat

Déplacement	1460 t en surface, 1830 t en plongée.
Dimensions	Longueur 55,90 m, largeur 6,90 m, tirant d'eau 5,75 m. Les deux derniers sous-marins mesureront 57,20 m en longueur et 6,40 m en largeur.
Propulsion	Propulsion diesel électrique avec un moteur diesel MTU 16V V396 de 1040 kW, un moteur électrique Siemens, puissance propulsive totale de 3875 CV, une hélice à 7 pales. Système anaérobie PERMASYN (Permanently Excited Synchronous propulsion motor) avec 9 piles à combustible PEM (Polymer Electrolyte Membrane) BZM 34 de 34 kW à base d'oxygène et d'hydrogène.
Performances	Vitesse maximale 20 nœuds en plongée, 12 nœuds en surface, distance franchissable 8000 miles nautiques à 8 nœuds en surface, 3000 miles nautiques à 4 nœuds avec le système PERMASYN, 420 miles nautiques à 8 nœuds en plongée sans système anaérobie. Immersion maximale 300 m, autonomie 30 jours dont 17 en plongée.
Electronique	Un radar de navigation type 1007, un ensemble sonar DBQS-40 composé d'un sonar d'étrave DBQS-21, d'un sonar latéral FAS-3 (EFAS-3 sur les U-35 et U-36), une antenne remorquée TAS-3 et un sonar d'évitement de mines MOA3070, un détecteur FL-1800 U, des lance-leurres anti-torpilles TAU, système de transmission par satellite Immarsat, système de direction de combat Kongsberg MSI 90U. Les U-35 et U-36 disposeront du système de direction de combat ISUS à la place du MSI 90U, de la bouée de transmission Callisto et des liaisons 11 et 16.
Armement	6 tubes lance-torpilles de 533 mm pour 12 torpilles type DM-2A4 Seehecht. Torpille filoguidée par fibre optique pesant 1400 kg (charge militaire, 250 kg), mesurant 6,60 m, atteignant une vitesse maximale de 50 nœuds pour une portée de 50 km. Les 12 torpilles peuvent être remplacées par 24 mines et, en option, les submersibles de type 212 peuvent embarquer 24 mines sur leurs flancs.

Les sous-marins de la classe *Todaro* sont indiscutablement les nouvelles unités submersibles de la Marina Militare.

La première unité a été livrée à la MM le 29 mars 2006, la deuxième le 19 février 2007, après un « rodage » intensif en haute mer.

Les sous-marins *U212A* représentent une démonstration concrète de comment il faut procéder pour obtenir un instrument de défense européen pour lequel les deux Marines ont mis en commun les requis opérationnels

des composants submersibles, c'est-à-dire en s'équipant d'un instrument identique à la fois du point de vue technique, de l'exercice et logistique. surtout, il s'agit là d'un instrument indispensable pour satisfaire au maximum l'éventail des missions opérationnelles d'une marine moderne et équilibrée.

Les sous-marins italo-allemands sont des unités de dimensions moyennes, caractérisés par l'emploi de technologies innovantes qui permettent des performances exceptionnelles, en particulier dans les secteurs de l'autonomie furtive, les signalisations, le système électro-acoustique et le lancement des torpilles.

En particulier, le type de propulsion silencieuse basée sur l'emploi d'éléments à combustible, les *fuel cells* à hydrogène, où la réaction entre hydrogène et oxygène produit de l'énergie électrique. Ce système représente un système novateur pour produire de l'énergie sur plusieurs secteurs, même civils, en premier lieu celui de l'auto-traction.

La coopération italo-espagnole

Entre l'Armada Española et la Marina Militare, il n'y a pas de coopération industrielle militaire pour les unités navales, mais essentiellement une coopération constante sur un projet de force amphibie commune ; c'est-à-dire, la Force amphibie italo-espagnole ou *Spanish Italian Amphibious Force* (SIAF) et la Force italo-espagnole de débarquement ou *Spanish Italian Landing Force* (SILF).

Le 16 septembre 1996, à Valence, le Premier ministre italien, Romano Prodi, et son homologue espagnol, José Maria Aznar, signèrent le certificat de naissance de la SIAF, qui fut ensuite mise en œuvre officiellement à Barcelone au mois de novembre 1998.

La SIAF est le résultat d'une initiative commune des deux pays méditerranéens dont le but principal est de contribuer de façon uniforme et complémentaire aux forces multinationales auxquelles participent l'Italie et l'Espagne afin de garantir la sécurité collective de la communauté internationale. La SIAF est formée de deux composantes : l'une navale, dite justement SIAF, et l'autre de débarquement, dite SILF. La SIAF est composée d'une structure de Commandement intégrée opérant sur une base permanente et d'un quota de forces aéronavales et de débarquement désignées sur une base de continuité.

La composante navale de la SIAF est responsable de l'embarquement, de la protection et du transport vers le théâtre de l'opération amphibie, du débarquement de la force et des opérations de support à terre. Le navire amphibie, les bâtiments de guerre et les avions nécessaires pour supporter les opérations sont fournis par les autres composantes des deux Marines en fonction des besoins du moment. La SILF, par contre, est responsable des opérations terrestres et elle a une dimension calibrée sur le

type de mission à laquelle elle a été destinée. Elle est structurée au niveau de la brigade amphibie avec son propre Commandement. En revanche, les unités combattantes sont fournies par le Tercio de Armada⁴ (Espagne) et COMFORSBARC⁵ (Italie).

La SIAF peut être déployée suite à une décision politico-militaire des deux pays lors d'une mission internationale dans laquelle plusieurs pays sont engagés. En particulier, elle peut être employée en tant que contribution aux forces de réaction à disposition de l'OTAN, de l'UE et des coalitions multinationales pour mettre en œuvre les résolutions du Conseil de Sécurité de l'ONU ou dans le cadre régional de l'OSCE. Dans ce contexte, la SIAF est en mesure d'accomplir les missions suivantes :

- déploiement préventif ;
- opérations de maintien de la paix ;
- opérations ayant pour objectif le NEO, l'occupation de détroits ou d'autres points d'accès pour les autres forces armées, opérations de support, récupération tactique de personnel, équipement et matériels ;
- opérations amphibies ;
- opérations maritimes de soutien ;
- opérations humanitaires et de secours aux populations victimes de calamités naturelles.

La responsabilité de commandement de la SIAF et de la SILF est assignée aux deux pays selon une rotation bisannuelle. Les deux commandants, pour la Force navale et pour le débarquement, appartiennent en général au même pays et les deux ont dans leur état-major des officiers de l'autre pays qui y travaillent en permanence.

La composante navale

L'Espagne dispose actuellement de quatre navires amphibies. Dans les dernières années, Madrid a fait construire deux nouvelles unités LPD de la classe *Galicia* (la *Galicia* et la *Castilla*). Ces unités de nouvelle conception peuvent transporter, chacune, une force de débarquement du niveau d'un bataillon avec les véhicules et soutiens qui lui sont associés. Elles disposent aussi d'un bassin inondable, essentiel au mouvement du navire à la terre, avec la capacité de recevoir au même temps quatre véhicules de débarquement du type *LCM-8*. Ceux-ci seront remplacés bientôt par les *LCM-1E* de fabrication espagnole, capable d'atteindre une vitesse de 22 nœuds avec une charge maximale de 56 tonnes.

Les unités disposent d'un hangar à grande capacité et de spots d'atterrissage pour hélicoptères légers et moyens. La *Castilla*, la deuxième unité de la classe, a été équipée avec des systèmes modernes de « Command & Control »

(C&C) pour le « Commander Amphibious Task Force » (CATF) et le « Commander Landing Force » (CLF). De plus, elle dispose de plusieurs espaces dédiés aux différents équipages embarqués.

L'Armada dispose aussi de deux vieux *LST* américains, qui sont désormais près de la « retraite » (le *decommissioning*). De toute façon, le désarmement de ces unités ne compromettra pas la capacité de projections des troupes amphibies espagnoles, parce que le gouvernement espagnol a déjà approuvé la construction d'une unité amphibie moderne majeure. Elle aura pour tâche la « projection stratégique » des forces armées espagnoles. Les caractéristiques de cette nouvelle unité seront les suivantes :

- déplacement d'environ 25 000 tonnes ;
- capacité de transport d'une force de débarquement (FDD) de 900 soldats ;
- pont d'atterrissage et décollage avec 6 spots pour hélicoptères moyens ;
- bassin pour 4 *LCM-1E* ;
- équipe avec les outils de commandement d'une FDD du niveau d'une brigade ;
- capacité de transport de matériel pour soutenir une force terrestre pour un maximum de 30 jours.

La Marina Militare dispose actuellement de deux unités amphibies *LPD* de la classe *San Giorgio* et d'une troisième *LPD* de la classe *San Giusto*. Ces unités ont démontré, dans les différentes opérations à l'étranger (par exemple Somalie, Timor oriental, Irak) qu'elles pouvaient être utilisées de manière très flexible afin de garantir aux troupes débarquées un bon soutien logistique. Elles sont aussi équipées d'un ponton garage qui assure une capacité élevée de transport des véhicules et matériaux, d'un bassin inondable, pour le mouvement du navire à terre, et d'une piste d'atterrissage pour un hélicoptère moyen. Au cours des dernières années, à bord des unités de la classe *San Giorgio*, ont été apportées des modifications au pont de vol qui ont permis de réaliser deux autres spots pour hélicoptères pour un total de quatre spots, à disposition pour chaque unité. De plus, les capacités de C&C des opérations aériennes ont été augmentées.

A l'heure actuelle, la classe *San Giorgio* ne possède pas la capacité de C&C pour les opérations amphibies. Pour les grandes manœuvres ou exercices, on utilise comme siège de commandement le porte-avion *Garibaldi*. Le *San Giusto* par contre est équipé de certains *assets* de C&C pour les opérations majeures. A présent, la Marina Militare songe, si les finances le permettent, à construire une quatrième unité amphibie de nouvelle génération qui puisse garantir les capacités C&C nécessaires aux nouveaux scénarios opérationnels.

A ce potentiel amphibie, il faut ajouter celui que constituent les groupes aéronavals des deux marines de guerre, représenté par les porte-avions

Principe de Asturias et *Garibaldi*⁶ qui, intégrés au dispositif amphibie, doivent garantir, avec les autres unités d'escorte, la sécurité contre la menace tridimensionnelle, mais aussi apporter leur soutien aux forces de débarquement durant les opérations terrestres par le biais du feu de support naval et aérien.

La composante « Force de débarquement » (FDD)

La *Spanish Italian Landing Force* (SILF) est la composante force de débarquement de la SIAF. Les troupes sont fournies, selon les nécessités, par le TEAR et le COMFORSEBARC. La SILF peut déployer au maximum une brigade amphibie formée de trois bataillons d'infanterie (2 espagnols et 1 italien), un bataillon mécanisé avec véhicules chenillés pour le transport des troupes comme, par exemple, les VCC italiens, les *Scorpions* espagnols et les chars d'assaut légers espagnols M60A3 et une compagnie de véhicules amphibies chenillés AAV-7, en dotation soit aux Italiens soit aux Espagnols, qui sont utilisés en tant que véhicules primaires pour les opérations d'assaut amphibie.

De plus, la SILF est en mesure de fournir une compagnie de Forces spéciales pour les opérations amphibies (v. COMSUBIN ou UOE⁷), une unité de reconnaissance et une unité de *Combat Service Support* pour le support logistique de combat. Le support de feu est garanti par le groupe d'artillerie, qui, en plus du feu des trois batteries espagnoles de 155 et de 105 mm et des obusiers lourds italiens de 120 mm, a dans son organisation les éléments pour la coordination du feu de support naval, aérien et terrestre. De plus, la brigade dispose des moyens nécessaires pour une défense anti-char par les biais des missiles TOW 2 (qui font partie de l'arsenal des deux pays) et des missiles *Milan*. La partie anti-aérienne est constituée par des équipes armées de missiles *Mistral* (espagnols) et *Stinger* (italiens).

La composante aérienne

La composante aérienne embarquée de la SIAF est sans doute un duplicateur de la projection de la puissance de feu à terre. De plus, les hélicoptères garantissent la mobilité tactique (*air assault*) et le support logistique de combat.

Les deux pays sont équipés des mêmes aéronefs, c'est-à-dire :

- L'avion *Sea Harrier II Plus*, dont la mission principale est la couverture aérienne des *marines* débarqués, est encore le meilleur avion⁸ pour les opérations de *Close Air Support* et pour l'attaque de cibles terrestres. De plus, la munition en dotation et sa capacité d'utiliser des munitions intelligentes font de cet avion un des meilleurs actuellement en service dans la Méditerranée.

- L'hélicoptère *Sikorsky SH-3D*, qui est employé par les deux pays dans la configuration de transport des troupes et de matériel logistique.
- L'hélicoptère *Agusta Bell AB-212*, qui est utilisé pour les missions de reconnaissance et pour le transport des troupes. De plus, les hélicoptères italiens sont équipés de mitrailleuses de 12,7 mm et de lance-roquettes de 40 mm et ils sont utilisés en soutien des troupes terrestres.⁹

Conclusion

Les synergies parmi les marines susmentionnées sont un fait accompli. De plus en plus, elles représentent un embryon des futures Forces armées de l'UE et non pas une utopie. C'est bien l'union politique européenne qui a toujours des problèmes à véritablement exister pour des raisons liées à la peur de la perte de souveraineté et d'autonomie décisionnelle et non pas militaire. Dans les Marines européennes, dont les Marines espagnole, allemande, italienne et française représentent un bon échantillon, l'UE a déjà testé cette collaboration militaire qui est en vigueur depuis presque deux décennies. On souhaite une majeure collaboration et le financement d'une Marine européenne avec un système de commandement analogue à celui de la force amphibie italo-espagnole.

- 1 Le groupe « Politique d'armement » (POLARM), créé en juillet 1995 au sein du Conseil de l'UE, réunit les ministres des Etats membres. Il prend les décisions concernant la mise en œuvre de la PESC. Ouvert à tous les Etats membres, il est animé par la présidence de l'UE avec le concours du secrétariat général du Conseil. Son originalité réside dans le fait que les sujets qui y sont traités relèvent du premier et du deuxième pilier, ce qui permet à la Commission européenne d'y siéger de droit à titre d'observateur. La Commission souhaite en effet inclure dans son champ de compétence les transferts d'équipement de défense. Indépendamment des travaux menés dans le cadre de l'UE, l'OCCAR (Organisme conjoint de coopération en matière d'armement) est créé le 12 novembre 1996, qui associe la France, l'Allemagne, le Royaume-Uni et l'Italie. Chargée de conduire en coopération des programmes d'armement pour le compte des Etats, cette structure devient en 1998 Organisation conjointe de coopération en matière d'armement et acquiert la personnalité juridique le 1^{er} janvier 2001. La Belgique en est devenue membre en 2003, l'Espagne en 2005.
- 2 En 2010, la France dépense plus que la Grande-Bretagne dans le secteur de la défense et des armements. Son budget – chiffre record – dépasse 61 milliards de dollars américains, soit le 2,5 % du PNB. La Grande-Bretagne a consacré 57,5 milliards (2,7 % de son PNB), la République populaire de Chine 114 milliards (2,2 %), les Etats-Unis environ 700 milliards (4,7 %). Cf. SIPRI, Military Expenditure Database for 2010. Ce document indique les dépenses militaires en pourcentage du PNB de l'année 2009 (<http://www.sipri.org/yearbook/2010/05/05A>). Voir aussi les chiffres concernant la Russie (52 milliards, 4,3 % du PNB), le Japon (51,5 milliards, 1 %), l'Allemagne (46,8 milliards, 1,4 %), l'Arabie saoudite (39,2 milliards), l'Italie (38,3 milliards, 1,8 %) et l'Inde (36 milliards).
- 3 Le schéma du programme peut être ainsi résumé : 1) 14 novembre 2005, signature du programme FREMM par la France et l'Italie ; 2) 16 mars 2007, découpe de la première tôle ; 3) Mi-décembre 2007, mis sur cale dans les chantiers DCNS à Lorient ; 4) 18 avril 2011, première sortie à la mer ; 5) Livraison prévue en été 2012 ; 6) Maîtrise de la zone d'opération aéro-maritime (soutien à la FOST, escorte, protection) ; 7) Frappe dans la profondeur avec le missile de croisière naval et projection de forces spéciales ; 8) Admission au service actif courant 2013 ; 9) Equipage composé de 22 officiers, 70 officiers marinière et 16 quartiers-maîtres et matelots.
- 4 Le « Tercio de Armada » (TEAR) est une des deux principales composantes de l'infanterie de marine espagnole (la plus ancienne infanterie de marine au monde), créée le 27 février 1537 par l'empereur Charles V. L'autre est la Fuerza de Protección (environ 5000 hommes). Le TEAR, stationné dans les alentours de Cadix, représente la force expéditionnaire de l'infanterie de marine espagnole. Elle est formée de la « Brigada de Infantería de

- Marina » (BRIMAR) avec environ 2000 effectifs et de l'« Unidad de Base » (UB) avec environ 500 effectifs.
- 5 Le « COMando delle FORze da SBARCo » (COMFORSBARC), situé dans les alentours de Brindisi dans les Pouilles, est le Commandement des Forces amphibies de la MM. Le régiment le plus connu du COMFORSBARC est le régiment « San Marco » (les autres deux composantes sont le régiment « Carlotta » et le groupe naval) qui fut créé officiellement en 1919 après la défense victorieuse de Venise. Conjointement au COMFORSBARC opère aussi le régiment lacustre « Serenissima », qui fait partie de la brigade de cavalerie blindée « Pozzuolo del Friuli » de l'Armée de Terre italienne (Esercito Italiano, EI).
 - 6 Il faut aussi rajouter le porte-avion italien *Cavour*, qui a été inauguré lors de la catastrophe humanitaire haïtienne en janvier 2010 (opération WHITE CRANE), mais qui est devenu réellement opérationnel seulement à partir du mois de septembre 2011.
 - 7 La « Unidad de Operaciones Especiales » (UOE) était l'unité d'élite pour les opérations spéciales de la Marine espagnole de 1967 à 2009. En juin 2009, l'unité a été fusionnée avec la nouvelle « Fuerza de Guerra Naval Especial » (FGNE). L'UOE, qui était hébergée dans la caserne du TEAR à San Fernando, Cadix, était sous le contrôle direct de l'état-major de la Marine espagnole et elle était formée d'environ 150 hommes divisés en trois *Estoles* (équipes opérationnelles) plus le personnel de commandement et support.
 - 8 Le *Harrier* devrait être bientôt remplacé par le nouveau F-35 (version B) *STOVL*, mais les coûts exponentiels de cet avion et certaines difficultés politiques et industrielles devraient en retarder la livraison.
 - 9 Le nouveau hélicoptère de combat italien *Mangusta*, admiré et apprécié par plusieurs forces armées alliées lors de son déploiement en Afghanistan, pourrait bientôt faire partie de la composante aérienne de la SILF et de la SIAF. Cf. Castagnetti, Fabrizio; Foppiani, Oreste, « La nouvelle Armée de Terre italienne et son rôle dans les missions militaires de l'ONU et de l'OTAN : entretien avec le Chef d'Etat Major Général de Corps d'Armée Fabrizio Castagnetti », in : *Revue Militaire Suisse*, Anno CLV, mars-avril 2010, No. 2, 10-14 *passim*.

