

SÉNAT

2^e SESSION ORDINAIRE DE 1962-1963

Annexe au procès-verbal de la 2^e séance du 9 juillet 1963.

RAPPORT D'INFORMATION

FAIT

au nom de la Commission des Affaires étrangères, de la Défense et des Forces armées (1), à la suite d'une mission effectuée, par une délégation de cette Commission, en Afrique et à Madagascar,

Par MM. Vincent ROTINAT, le Général Jean GANEVAL, Pierre de CHEVIGNY, Jacques MÉNARD, Marcel BOU-LANGÉ et François de NICOLAY,

Sénateurs.

Mesdames, Messieurs,

Au cours de sa séance du 19 février 1963, le Sénat a bien voulu octroyer à notre Commission les pouvoirs nécessaires pour qu'une délégation de ses membres puisse aller s'informer des bases et installations militaires en Afrique et à Madagascar.

(1) Cette commission est composée de : MM. Vincent Rotinat, président ; Marius Moutet, Philippe d'Argenlieu, Paul Piales, vice-présidents ; Jean Clerc, Georges Repiquet, Jacques Ménard, secrétaires ; Edmond Barrachin, Maurice Bayrou, Jean Bène, le général Antoine Béthouart, Raymond Boin, Marcel Boulangé, Roger Carcassonne, Maurice Carrier, Pierre de Chevigny, Georges Dardel, Roger Duchet, Edgar Faure, Jean Filippi, le général Jean Ganeval, Georges Guille, Raymond Guyot, Gustave Héon, Jean Lacaze, Jean de Lachomette, Bernard Lafay, Guy de La Vasselais, Jean Lecanuet, Etienne Le Sassiier-Boisauné, André Monteil, Roger Morève, Léon Motais de Narbonne, François de Nicolay, Henri Parisot, Jean Peridier, le général Ernest Petit, Guy Petit, Alain Poher, Edouard Soldani, Jacques Soufflet, Jean-Louis Tinaud, Jacques Vassor, Michel Yver.

Du 17 avril au 1^{er} mai 1963, notre délégation a pu ainsi parcourir près de 25.000 kilomètres, au cours d'un voyage qui nous a conduits successivement à Tamanrasset, Fort-Lamy, Entebbé, Tananarive, Diego-Suarez et Djibouti.

A l'origine, la mission devait commencer son voyage par la base de Mers-el-Kébir, mais le Gouvernement, en la personne de M. de Broglie, a demandé que cette escale soit supprimée.

Il avait paru, en effet, d'un intérêt tout particulier à notre Commission, et singulièrement à ses membres chargés de l'étude des budgets militaires, de se rendre compte sur place de la nouvelle organisation de défense stratégique dans le continent africain, mis sur pied depuis l'accession à l'indépendance des Etats africains qui restent liés à la France par des accords de défense mutuelle et de coopération dans le domaine militaire.

Grâce à l'extrême courtoisie et à l'aimable obligeance rencontrées tout au long de ce voyage tant auprès de nos représentants diplomatiques que des chefs militaires français, la mission de notre Commission a pu s'effectuer dans les meilleures conditions souhaitables. Des contacts fructueux ont pu également être pris avec plusieurs autorités nationales de Madagascar. M. le Président de la République malgache nous a fait l'honneur de nous accorder un entretien ainsi d'ailleurs que M. le Président du Sénat.

I. — LA SITUATION POLITIQUE D'ENSEMBLE

Sur le plan politique, notre exposé se résumera à un bref commentaire des renseignements que nous avons pu recueillir sur la situation dans les pays traversés.

D'une manière générale, sauf à Tamanrasset, et peut-être dans certains milieux tribaux de Djibouti, ces pays apparaissent comme très francophiles et l'influence française y est très vivace.

Il n'en reste pas moins que les mutations sont très rapides et la stabilité très précaire dans cette partie du monde. Il faut donc tenir compte de ces particularités si l'on veut tenter d'avoir une vision saine et réaliste de la situation.

La France a des cartes importantes à jouer dans ces contrées, mais il y a lieu de les utiliser dans le cadre d'une politique d'ensemble clairement définie, et avec une résolution qui n'exclut pas la prudence.

Le passage fort rapide de la délégation à Tamanrasset n'a été pour elle que l'occasion d'un contact fugitif et combien nostalgique avec un passé prestigieux : nous fûmes sans doute les derniers Français de métropole à nous être recueillis devant le monument élevé à la mémoire de ces deux pionniers que furent le Père de Foucauld et le Général Laperrine puisque, au moment où nous écrivons ces lignes, le monument a été démonté pierre à pierre après transfert en France des cendres qu'il contenait.

Le changement d'atmosphère saute aux yeux de ceux qui connaissaient déjà la ville. En pleine guerre d'Algérie, la situation était parfaitement calme et aucun problème ne se posait.

Maintenant la population est beaucoup plus réticente à notre égard. Pourquoi ?

1° Les Touaregs nous en veulent de les livrer au Gouvernement central d'Alger. Certaines promesses concernant la constitution d'un royaume du Hoggar n'auraient pas été tenues ;

2° Les noirs, anciens esclaves des Touaregs, sont pour Alger, par crainte de retomber sous la domination Targui.

Il ne semble pas que les Touaregs se résignent à être dirigés par les Musulmans du Nord et notre départ — à brève échéance — risque d'entraîner une situation explosive, alimentée par une contrebande d'armes certaine.

L'animosité vis-à-vis de la France s'est manifestée notamment le 20 mars dernier, à l'occasion de l'anniversaire des Accords d'Evian : les jeunes de l'Ecole coranique ont brisé la plaque commémorative du Père de Foucauld, érigée sur le monument consacré à sa mémoire et à celle du Général Laperrine, pacificateur du Sahara.

Il est à craindre que l'oasis de Tamanrasset, qui compte aujourd'hui 10.000 habitants, ne retourne peu à peu au désert.

La situation économique y est très difficile :

a) *Le chômage est à peu près total.*

Les gens travaillent par roulement au goudronnage d'une route, uniquement à la main pour augmenter le nombre des travailleurs, *le tout à nos frais ;*

b) *Les impôts ont été augmentés* dans des proportions considérables :

Auparavant, 400 francs algériens par an ; maintenant, ils seraient portés à 1.000 francs algériens par mois et par personne.

Il est impossible de les faire payer par une population qui n'a pas de ressources et qui ne mange pas à sa faim. Cela entraîne déjà des difficultés graves.

A noter que l'Administration d'Alger y est représentée par un sous-préfet plein de bonnes intentions, mais dont la situation est très inconfortable. L'implantation algérienne s'y renforce peu à peu et ce fonctionnaire a sous ses ordres 56 miliciens, policiers et gendarmes — parfois sans uniforme — le tout étant contrôlé par un commissaire politique.

*
* *

Notre escale à Fort-Lamy, presque aussi brève d'ailleurs, ne fut pas seulement d'ordre technique, mais au contraire particulièrement importante dans le cadre de notre mission : Fort-Lamy peut être considéré comme l'une des plaques tournantes du système de défense mutuelle franco-africain.

Sans aborder pour le moment dans cette première partie le problème militaire, essayons de rapporter fidèlement ce que nous avons pu apercevoir de la situation dans ce pays, dont la superficie est le double de celle de la France et dont la population dépasse 2 millions et demi d'habitants.

Au Tchad se conserve un patrimoine d'amitié avec la France tout à fait spécial. Souvenir de 1940, ralliement à la France Libre, épopée Leclerc restent dans les mémoires.

On aime nos militaires qui ne se sont jamais occupé de politique ; on souhaite le maintien de la présence militaire française et même son renforcement.

Le Tchad est le seul pays de l'Afrique francophone où nos officiers chargés d'instruire la jeune armée tchadienne conservent l'uniforme français. Nous y avons vu une caserne qui est commune aux deux armées française et tchadienne, le drapeau français et le drapeau national flottant sur l'entrée où montent la garde deux sentinelles côte à côte.

C'est le pays le plus sous-développé de l'Afrique Noire, en raison d'une pénurie tragique de techniciens, de son éloignement de la mer (à 1.500 ou 3.000 kilomètres des ports du Nigeria, du Cameroun ou du Congo) et de l'insuffisance des voies de communication, surtout à la saison des pluies au cours de laquelle la plupart des routes sont coupées durant quatre mois de l'année.

La situation politique intérieure est caractérisée par un antagonisme marqué entre le Nord musulman (50.000 nomades répartis sur 500.000 kilomètres carrés) et le Sud animiste ou christianisé.

La majorité et le Gouvernement appartiennent aux gens du Sud, dont les fonctionnaires ne pourraient s'aventurer dans le Nord pour l'administrer.

C'est la raison pour laquelle l'ordre est assuré dans le Sud par l'armée et la gendarmerie tchadienne, alors qu'à la demande du Gouvernement, l'ordre et l'administration du Nord sont assurés par les troupes françaises : le colonel français commandant les troupes du Nord exerce les fonctions de préfet tchadien et dépend à ce titre du Ministre de l'Intérieur du Gouvernement de Fort-Lamy. Les commandants de compagnie saharienne sous ses ordres remplissent de leur côté le rôle de sous-préfets. Cela est, paraît-il, fort bien accepté par la population qui préfère les Français aux gens du Sud, mais cela semble donner des arguments à une partie de l'opposition pro-nassérienne (étudiants).

Le Président Tombalbaye nie cet antagonisme cependant, et lorsqu'il l'admet, il semble qu'il l'attribue à l'influence de Nasser plus ou moins soutenue par certains services américains, ce qui est sans doute exagéré.

Si le malaise ne semble pas grave actuellement, il n'en reste pas moins que le Président de l'Assemblée Nationale, M. Abdelkrim Mahamat, originaire du Nord, est en prison depuis peu à la suite de la découverte d'un récent complot.

Dans l'ensemble du pays, étant donné les difficultés de liaisons terrestres, longues distances, routes coupées à la saison des pluies, toute administration serait d'ailleurs impossible sans le concours de l'aviation française dont la majeure partie de l'activité s'effectue au profit du Gouvernement tchadien (courrier, transport des blessés, transport des hommes politiques).

*
* *

L'escale technique d'Entebbé, sur le lac Victoria, nous a valu un entretien extrêmement fécond avec notre représentant diplomatique en Ouganda ; ce pays, grand comme la moitié de la France, peuplé de 6,5 millions d'habitants, est prospère et dispose d'une élite noire nombreuse formée depuis 40 ans par l'Université de Kampala.

Nos relations avec l'Ouganda, bonnes dans l'ensemble, viennent cependant d'être affectées par la dernière explosion atomique au Sahara qui a donné lieu à une violente manifestation devant notre ambassade.

L'Ouganda est client de notre pays et notamment les automobiles françaises circulent en grand nombre sur ses routes.

Cet entretien et divers exposés qui ont pu nous être faits, soit à Madagascar, soit à Djibouti sur le même sujet, c'est-à-dire sur la situation politique dans cette vaste partie du monde constituée par l'Afrique orientale et méridionale et toute la zone de l'océan Indien, nous ont démontré que l'équilibre est loin d'être atteint dans toute cette région, et qu'il existe trois graves motifs de tension :

1° Dans le Nord, l'expansionnisme somali, qui oppose la République somalie d'une part, l'Ethiopie et le Kenya d'autre part, sans compter la France, présente à Djibouti ;

2° Dans le Centre (Ouganda, Kenya, Zanzibar, Rhodésie du Nord) où l'acuité du tribalisme et des querelles politiques internes souvent sanglantes créent des conditions propices aux pires aventures ;

3° Enfin, dans le Sud (Rhodésie du Sud, République Sud-africaine, Mozambique), l'exacerbation des passions nationalistes face à des gouvernements blancs qui, avec une volonté farouche, refusent tout compromis et bien entendu toute abdication.

La stabilité et la paix dans cette région semblent donc directement menacées.

*
* *

A proximité de cette Afrique au destin incertain et menaçant, Madagascar fait figure de havre de paix ; le rythme raisonnable de l'évolution, la pondération naturelle des hommes politiques permettent de penser qu'avec l'aide de la France des solutions heureuses seront trouvées aux problèmes qui s'y posent.

Cette aide de la France revêt d'autant plus d'importance que la Grande Ile, si proche de l'Afrique, est pratiquement isolée.

Ses liens tant commerciaux que culturels avec le continent africain sont presque inexistant.

Madagascar est, face à l'Afrique en pleine ébullition, un bastion favorable à l'Occident dont la valeur stratégique s'avère considérable.

Les relations entre les deux pays sont actuellement fondées sur une coopération confiante et même cordiale. Le Malgache est d'un caractère courtois et poli ; il est très hospitalier et la présence de Français encore nombreux à Madagascar ne semble poser aucun problème.

La vie politique malgache est dominée par la personnalité du Président de la République, dont l'autorité permet le maintien d'un certain équilibre entre représentants des populations côtières et ceux des Hauts Plateaux. Il n'en existe pas moins une opposition parlementaire avec laquelle doit compter la politique suivie par le parti socialiste démocrate au pouvoir.

Il ne faut pas perdre de vue, d'autre part, que Madagascar, d'une superficie supérieure à celle de la France, n'est peuplé que d'un peu plus de 5 millions d'habitants alors que les richesses potentielles de l'île permettraient de faire vivre une population plusieurs fois supérieure en nombre. L'un des soucis légitimes du gouvernement malgache est donc de préserver son intégrité et d'assurer sa défense contre toute tentative extérieure que l'attrait de vastes espaces vides pourrait susciter, dans l'avenir, de la part de masses humaines sous-alimentées d'Asie et d'Extrême-Orient. Reconnaissant franchement que l'économie et les finances malgaches ne permettent pas à Madagascar d'assurer elle-même cette défense, le gouvernement de Tananarive compte sur la France pour cela.

C'est pourquoi, sur le plan politique, la dramatique absence de moyens à la disposition de notre armée, dont nous serons amenés à faire état dans la partie militaire de ce rapport, ne peut manquer d'avoir, si elle se prolonge, de très fâcheuses conséquences sur les rapports mêmes entre la France et Madagascar.

On peut aller jusqu'à dire que la présence militaire de la France ne se justifie, aux yeux de l'opposition politique malgache en tout cas, que dans la mesure où elle est efficace, c'est-à-dire dotée des matériels aéronavals nécessaires à une défense éventuelle de l'île.

*
* *

A l'autre extrémité de la zone de l'océan Indien occidental, la France possède une autre position clé : c'est Djibouti et la Côte française des Somalis.

Djibouti occupe une position de premier ordre à l'extrême Sud de la mer Rouge dont elle constitue avec Aden l'un des verrous ; la Côte française des Somalis protège l'Ethiopie et l'Afrique Noire contre le communisme et le nassérisme. C'est un facteur d'équilibre entre la Somalie et l'Ethiopie qui s'opposent. Le port et le chemin de fer de Djibouti constituent en effet les poumons de l'Ethiopie. C'est en même temps un pays pilote dont la population bénéficie d'un niveau de vie très supérieur à celui des pays voisins.

La défense de la Côte française des Somalis serait cependant impossible si la situation politique intérieure se dégradait à l'excès.

Le danger de subversion intérieure n'est en fait réel qu'à Djibouti-ville où, sur une population totale de 35.000 habitants, 22.000 sont de race somalie, c'est-à-dire très sensibles à la propagande de Mogadiscio en faveur du rattachement à la grande Somalie. Le territoire de la Côte française des Somalis sans Djibouti, réparti administrativement en quatre cercles et peuplé également d'environ 35.000 habitants de race Afar, ne pose pas en effet de problème inquiétant.

Depuis les événements du Yémen, il faut souligner l'importance du panislamisme entretenu par la radio du Caire.

La date cruciale au point de vue politique se situe en novembre prochain, au moment des élections pour le renouvellement de l'Assemblée territoriale. Après le récent triomphe du mouvement populaire pro-somalî lors de l'élection du député actuel (triomphe dû en grande partie à la multiplicité des candidatures adverses provoquant le désintéressement des électeurs Afars), la campagne du Caire se résume dans un slogan : « Gagnez les élections de novembre 1963 à l'Assemblée territoriale et vous poserez ensuite le problème du maintien de la présence française ». Si le résultat de ces élections aboutissait à une telle situation, il est à penser que l'Ethiopie ne resterait pas sans réagir et se mêlerait directement à l'affaire.

On voit donc l'enjeu considérable de cette prochaine consultation électorale dans un pays dont l'importance économique et stratégique n'est plus à démontrer.

II. — LA SITUATION MILITAIRE

1. — Dans le domaine aérien.

A. — Fort-Lamy.

La capitale du Tchad est dotée d'une grande base aérienne et dispose d'une très bonne piste permettant aux avions les plus lourds et les plus rapides de se poser facilement. Par ailleurs, les installations propres à l'Armée de l'Air sont convenablement isolées, bien situées et dans l'ensemble les bâtiments d'exploitation ou de logement des personnels sont correctement établis. Cependant, quatre observations essentielles doivent être présentées.

1° La base de Fort-Lamy est une de celles qui sont retenues pour permettre à la force d'intervention basée en Métropole de se poser et il apparaît que dans le cas où un nombre important d'avions devrait utiliser la piste de Fort-Lamy, le parking nécessaire à ces avions serait tout à fait insuffisant. En effet, ce parking est actuellement de dimensions suivantes :

a) Sol à revêtement hydrocarboné : longueur : 100 mètres ; largeur : 80 mètres utiles ;

b) Sol à revêtement P. S. P. : longueur : 55 mètres ; largeur : 80 mètres.

Il est évident, dans ces conditions, qu'un effort tout à fait particulier et très important doit être accompli *dans les meilleurs délais* pour que la base de Fort-Lamy soit dotée d'un parking convenable ; les terrains existent mais des crédits importants doivent être dégagés pour la réalisation de ce parking ;

2° Carburant. La base 172 ne dispose que d'une soute de 43 mètres cubes, ce qui est ridiculement insuffisant. Il importe donc, dans les meilleurs délais également, de doter la base de soutes beaucoup plus importantes et en particulier de soutes à kérosène, car si la force d'intervention doit se poser à Fort-Lamy, elle le fera certainement au moyen de Boeing 707 ou de DC 8. Ces nouvelles soutes à carburant doivent être reliées à celles qui existent déjà à la piste civile ;

3° En raison même de l'importance attachée à la base, il convient de concevoir une politique des familles et une politique

de logement. Les militaires doivent être logés en dehors de l'agglomération de Fort-Lamy, à l'exception du commandement, cela pour des raisons de sécurité et aussi psychologiques. Dans ces conditions, le personnel aérien doit être installé convenablement sur la base. Afin d'éviter des frais importants de construction de logements, il semble que l'on pourrait organiser des séjours assez courts, dits de « célibataires » (12 mois). Cela présente cependant des inconvénients pour un emploi rationnel du personnel qui doit quitter la base quelques mois à peine après une période d'adaptation ;

4° Il est procédé sur place à un certain recrutement indigène, ce personnel étant dans l'ensemble employé à des tâches subalternes. Pour toutes sortes de raisons on devrait tarir progressivement ce recrutement et il serait souhaitable que soient envoyés, en compensation, des jeunes du contingent métropolitain dont beaucoup seraient volontaires pour accomplir leur service militaire loin de la Métropole, à la condition toutefois de leur offrir la possibilité d'effectuer ce service d'une manière enrichissante à la fois sur le plan technique, humain et sportif.

B. — *Tananarive-Ivato.*

La visite de la base aérienne 181 d'Ivato ne donne lieu à aucune remarque particulière. Cette base qui travaille en collaboration étroite avec des éléments de l'armée malgache est bien équipée, répond en l'état actuel des choses à ce que l'on attend d'elle et doit dans un avenir assez proche, semble-t-il, disposer d'une piste de 2.800 mètres, ce qui permettrait aux avions à réaction de se poser, alors qu'actuellement ils ne peuvent le faire qu'à Arivonimamo et à Majunga. Comme au Tchad, l'Armée de l'Air effectue des missions très différentes dont beaucoup sont des missions d'aide au Gouvernement malgache : missions de transport, de liaison, d'évacuation sanitaire, de recherches, de sauvetages en mer, de photographies aériennes. Notre Armée de l'Air, à la demande du Président de la République malgache, participe étroitement avec les autres armes et la gendarmerie à la sécurité du territoire. En temps de guerre, éventuellement, notre Armée de l'Air devra coopérer avec les forces armées stationnées à Madagascar, au besoin avec les alliés, à la surveillance du littoral et à la défense de la Grande Ile.

Il est à noter combien notre Armée de l'Air est appréciée soit du Gouvernement du Tchad, soit du Gouvernement malgache, en raison de l'aide extrêmement précieuse qu'elle apporte à tous égards. Il est à noter également que nous nous efforçons de former des personnels malgaches qui seront l'amorce de l'Armée de l'Air de Madagascar. Tout se passe dans le meilleur esprit de coopération et d'amitié.

C. — *Diégo-Suarez.*

Cette base est essentiellement navale, et il ne saurait être question pour le moment de la qualifier d'aéro-navale. En effet, Diégo-Suarez ne dispose que de deux aérodromes : l'un civil (Arrachart) sommairement installé et qui permet au plus à un DC 4 d'atterrir, l'autre militaire (Andrakaka), qui se trouve situé au Nord de la baie et qui n'est rapidement accessible actuellement que par une traversée en vedette. Ce terrain ne présente qu'une piste en terre assez convenablement établie, mais d'une longueur d'environ 1.900 mètres, tout à fait insuffisante pour que des appareils à réaction et de transport lourds puissent se poser sans difficulté.

Le problème posé par l'amélioration de ce terrain a fait l'objet d'une attention toute particulière de la Commission. Deux hypothèses sont possibles. La première consiste à établir une piste pour avions à réaction d'au moins 2.800 mètres et qui coûterait 30 millions de francs, cette piste devant être établie sur un axe différent de l'actuelle, de façon à éviter des collines assez élevées qui seraient un obstacle à l'atterrissage. La deuxième consiste à allonger la piste actuelle, à la porter à 2.500 mètres, à la couvrir d'un revêtement suffisant, ce qui coûterait environ 3 millions de francs, étant entendu que les travaux seraient effectués en grande partie par la Légion Etrangère et en utilisant de la main-d'œuvre locale. Cette solution n'est évidemment pas entièrement satisfaisante, d'autant plus que se pose en outre, d'une manière aiguë, des problèmes d'accès au terrain et d'installations propres à la base ; l'ensemble coûterait au moins 10 millions de francs.

Comme il semble bien que l'on ne puisse pas disposer actuellement des 30 millions nécessaires à la construction d'une véritable base aéronavale, il paraît plus réaliste de se contenter de la solution la moins coûteuse qui permettrait en tout cas à nos avions à hélices les plus lourds « Nord 2 501 » et bientôt « Transall » de se poser facilement. Dans le cas, en effet, d'une intervention rapide

de notre force basée en Métropole, les avions à réaction réquisitionnés pourraient se poser à Majunga par exemple, et il serait facile ensuite, en utilisant des Dakota et des Nord 2 501, de transporter le personnel de Majunga à Diégo-Suarez. Cela exclut, bien sûr, le transport de la Métropole à Majunga de matériels lourds car les avions à réaction réquisitionnés ne pourraient transporter que du personnel et cela implique en contrepartie que la base de Diégo-Suarez dispose déjà d'un important matériel stocké.

Dans l'état actuel des choses, les relations avec le Gouvernement malgache sont telles que le problème de la défense de la base de Diégo-Suarez, en supposant une attaque par la terre, ne se pose pas. Cependant le Gouvernement malgache doit compter avec une opposition qui a comme principal argument que les Français occupent encore la Grande Ile, rendant illusoire l'indépendance.

D. — *Djibouti.*

Djibouti dispose d'un très bon terrain doté d'une excellente piste internationale, et les installations militaires de l'Armée de l'Air ne donnent lieu à aucune observation particulière.

En raison de la présence d'un ennemi potentiel il est apparu nécessaire de doter cette base de moyens aériens dont une partie est déjà sur place, l'autre partie étant attendue incessamment. Il serait souhaitable aussi de renforcer nos moyens par plusieurs hélicoptères H 19 et par un escadron d'intercepteurs à réaction. Tout cela entraînera des dépenses extrêmement importantes pour plusieurs raisons.

La première est que la piste de Djibouti est beaucoup trop près des frontières éthiopienne et somalienne et que le commandement ne dispose pas suffisamment de recul pour pouvoir prétendre défendre longtemps une base qui sera indispensable si l'on veut acheminer très rapidement des renforts en provenance de la Métropole. Il faut donc envisager la création de terrains de dégagement dispersés sur tout le territoire de la Côte française des Somalis. Dans le cas de l'arrivée d'un escadron d'intercepteurs, il sera nécessaire de procéder à des constructions et à l'aménagement de parkings particuliers. Djibouti est, du point de vue stratégique, d'une importance capitale ; il importe que le sacrifice financier indispensable soit consenti. Dans le cas contraire, cette base serait rapidement perdue. Il apparaît aussi que la défense de Djibouti pourrait se concevoir en collaboration avec les Anglais qui sont

installés en face à Aden et les Américains qui disposent d'une flotte importante dans l'océan Indien. Un appui aérien en provenance d'Aden ou de porte-avions américains permettrait très certainement d'apporter une aide efficace à l'Armée de l'Air actuellement stationnée à Djibouti dans le cas où notre terrain de Djibouti deviendrait inutilisable par la pression de nos adversaires.

*
* *

Deux conceptions stratégiques se posent en ce qui concerne une éventuelle intervention en Afrique et dans le golfe Persique. La conception française est de disposer d'une force d'intervention basée en Métropole, force qui serait acheminée en priorité par des moyens aériens réquisitionnés et qui pourrait utiliser un certain nombre de bases en Afrique et à Madagascar.

La conception anglaise est tout à fait différente. Les Anglais partent du principe qu'en cas de conflit une barrière islamique allant de l'Atlantique au golfe Persique interdirait pratiquement à une force venue d'Europe d'intervenir rapidement et efficacement sur des théâtres d'opérations africains. Cette hypothèse n'est pas dénuée de fondement mais ce rapport n'a pas pour objet de mettre en cause l'une ou l'autre de ces conceptions. Nous sommes en face d'une réalité et nous devons donc mettre tout en œuvre pour que les bases nécessaires soient installées, équipées et dotées des meilleurs matériels, dans les meilleurs délais, et cela suppose des dépenses d'une grande importance. Sans ces dépenses, on ne pourrait envisager des possibilités d'intervention sérieuses.

Enfin il est apparu souhaitable à votre Commission de confier dans un avenir assez proche aux Gouvernements des nouveaux États africains, qu'ils soient du Tchad ou de Madagascar, des matériels aériens dont nous disposons dans ces territoires, à savoir des Dassault 315 et des Broussard, qui n'ont désormais qu'un faible intérêt militaire mais qui rendent de très grands services dans le cadre de la coopération et l'assistance technique. Les Gouvernements en question ne disposant pas encore du personnel leur permettant d'utiliser ces matériels, nous pourrions envisager de confier l'utilisation de ces avions à du personnel de l'Armée de l'Air en accord avec les gouvernements intéressés. Cela offrirait toutes sortes d'avantages sur le plan psychologique et technique, cela nous

permettrait également de disposer d'une sorte de droit de regard sur les bases comme celles d'Ivato, par exemple, ce qui, en cas de conflit, ne serait pas négligeable.

Il est prévu que les transports de la force d'intervention se feront en attendant les Transall avec des Boeing 707 réquisitionnés. Ce type d'avions ne permet de transporter que du personnel ou du tout petit matériel comme les C 135 américains que nous venons d'acheter. Il faut donc envisager de doter nos bases africaines et malgaches du matériel lourd qui sera stocké et mis à la disposition des personnels de la force d'intervention. Cela suppose aussi que toutes ces bases soient dotées également de bâtiments permettant le logement de la troupe.

Le problème du logement des familles du personnel de l'Armée de l'Air a déjà été évoqué; il conviendra de l'étudier très soigneusement.

Il ressort de ce rapide tour d'horizon que des investissements très importants sont à envisager soit à Diégo-Suarez, soit à Fort-Lamy. En raison même de l'importance que nous attachons à l'équipement de ces bases, il faut que l'effort financier soit consenti le plus rapidement possible.

En raison de l'importance vitale des bases de Djibouti et de Diégo-Suarez, un accord technique et militaire doit être envisagé avec nos alliés Anglais et Américains. Si un conflit d'assez longue durée survenait entre l'Est et l'Ouest, il est bien évident que Diégo-Suarez en particulier, comme Djibouti du reste, seraient des points si importants que nous ne saurions les abandonner à l'ennemi. Aurons-nous fait à temps l'effort technique et financier suffisant pour que ces bases soient des instruments efficaces entre les mains des alliés? Ce n'est pas certain. C'est pourquoi une large collaboration avec nos alliés nous paraît indispensable : nous avons l'espoir que ce problème a été étudié d'une manière confiante et satisfaisante.

2. — *Sur le plan naval.*

L'océan Indien et les terres qui le bordent, africaines et asiatiques, constituent un théâtre essentiellement aéro-maritime. Théâtre instable et menacé pour des causes diverses et complexes : l'ébullition interne de toute la moitié orientale de l'Afrique, l'antagonisme indo-pakistanaï, l'expansionnisme arabo-égyptien et,

quelles qu'en soient les différences apparentes de méthode et de ton, les poussées soviéto-chinoises contre les positions acquises de l'Occident.

Nous n'avons pas besoin de souligner ici l'importance vitale de la route maritime de l'Europe vers le golfe Persique, l'Asie et l'Océanie, soit en temps normal à partir de Suez, soit en temps de crise, à partir du Cap.

C'est dans la partie Nord de la zone que passe la double route de l'Extrême-Orient et du pétrole. D'où la complexité des tâches imposées aux forces maritimes, sans parler des forces aériennes, pour assurer la liberté des communications, la défense des terres, le contrôle du shipping.

On prévoit que, le cas échéant, 250 navires français et européens feraient tête, en quelques jours, sur Djibouti, où ils recevraient instructions, approvisionnements et, dans la mesure du possible, s'il le fallait, protection.

C'est la conséquence des récents accords de collaboration occidentale, pour cette zone particulièrement sensible, située hors de l'aire couverte par l'O. T. A. N.

Dans la partie Sud de la zone où passerait la route maritime de l'Europe vers l'Asie en cas de crise, les Forces maritimes disposent de la base de Diégo-Suarez.

Voyons rapidement, d'abord, comment s'articule le Commandement. Il s'agit en réalité non pas d'un seul, mais de deux plans de commandement : un Commandement inter-Armées intégré et un Commandement naval pur.

A. — Sur le plan naval pur, l'océan Indien est découpé en deux zones correspondant à nos deux bases. La première au Nord de la ligne allant de la frontière Kenya-Tanganyika à la frontière indo-pakistanaise, avec poste de commandement à Djibouti. La seconde au Sud de cette ligne, avec poste de commandement à Diégo-Suarez. Retenons que le méridien de Ceylan forme la limite Est de la zone de l'océan Indien, au-delà de laquelle commence le théâtre du Pacifique.

B. — Sur le plan inter-Armées, nos forces maritimes relèvent, d'une part, du Général Commandant Supérieur de la C. F. S. et, d'autre part, du Général Commandant de la zone d'outre-mer n° 3,

c'est-à-dire Madagascar, les îles voisines et les terres Australes. Un amiral exerce le Commandement intégré de la « Base stratégique inter-Armées » de Diégo-Suarez.

C. — Enfin, pour le temps de crise ou de guerre, le caractère maritime de ce théâtre d'opérations est souligné par le fait que c'est un amiral, désigné par le Gouvernement, qui exercerait le Commandement en chef de l'océan Indien.

La question du Commandement ainsi résumée, nous en arrivons à l'implantation des forces maritimes dans l'océan Indien, c'est-à-dire aux deux bases de Diégo-Suarez et de Djibouti.

Dans la chaîne des bases maritimes mondiales, Diégo-Suarez constitue au moins en principe une des principales. Mais, pour le moment, son importance se limite essentiellement au fait géographique qu'elle se trouve à 5.500 kilomètres de Suez, à 4.200 kilomètres du Cap et à 4.200 kilomètres de Colombo, et que la nature en fait une baie vaste et abritée, avec des possibilités de plates-formes aériennes, dans des conditions atmosphériques normalement bonnes.

On peut donc dire que Diégo-Suarez constitue, de par sa situation, sur le plan qui nous occupe, un relais idéal sur les routes maritimes de l'océan Indien, une base logistique arrière toute désignée pour les forces interarmées du théâtre, enfin une base excellente pour la conduite des opérations aéro-navales dans la moitié Ouest de l'océan Indien.

Mais, sur le plan pratique, est-elle en état de rendre les services qu'on peut attendre d'elle ? Nous ne le pensons vraiment pas. En effet, la baie est encore parsemée des épaves qui l'encombrent depuis le mois de mai 1942, et qui constitueraient par mauvais temps un danger réel pour une forme maritime de quelque importance.

Il y a là un préalable à présenter à M. le Ministre des Armées, que la Commission nous a chargés de lui exprimer.

Ce préalable résolu, ne nous illusionnons pas (en dehors de la station interarmées de transmissions qui est moderne et puissante) sur la capacité industrielle de l'arsenal. Elle est essentiellement limitée aux techniques de base (tôlerie, chaudronnerie, etc.) et à une forme de radoub capable de prendre un croiseur.

De façon générale, sur le plan du soutien logistique, une force maritime aurait besoin de trouver à Diégo un complément logistique mobile important.

Enfin, la défense de la base, tant contre les dangers aériens que maritimes a besoin d'être entièrement reconsidérée, tant en ce qui concerne les moyens de détection, la chasse et les moyens maritimes de défense du littoral.

Après la « base » de Diégo, que vous dire du « point d'appui » de Djibouti ? Là encore la position stratégique est excellente. La situation de Djibouti, plus « localisée » que celle de Diégo, est également remarquable, à la charnière de la mer Rouge et de l'océan Indien, sur la route maritime très dense empruntant le Bab-el-Mandeb, au débouché naturel vers la mer de l'Ethiopie, et en sentinelle devant la péninsule Arabique.

Mais comment nous cacher qu'aucune infrastructure proprement militaire ne vient actuellement valoriser au point de vue de la marine militaire cette vaste rade, relativement abritée ? Le port civil offrirait, bien sûr, à nos forces ses quais d'amarrage et ses excellentes possibilités de ravitaillement en combustible, en eau et en vivres, mais aucune capacité industrielle n'existe à Djibouti et ce serait se payer dangereusement de mots que d'y voir actuellement autre chose qu'un excellent point d'appui.

L'importance de nos forces maritimes de l'océan Indien nous oblige d'ailleurs à faire preuve d'une grande modestie.

La faiblesse de nos moyens apparaît d'autant plus si on les compare aux forces anglaises actuellement stationnées à Aden :

- 20.000 à 25.000 hommes de troupe ;
- 1 porte-avions ;
- 1 porte-hélicoptères ; souvent un croiseur, de nombreux destroyers, frégates, dragueurs et bâtiments amphibies ;
- des moyens aériens importants.

Sans doute, dans le cadre des confiants accords franco-malgaches, la marine française apporte son aide aux forces armées de Madagascar sur le plan de l'instruction, de l'entraînement, de la livraison des matériels et de leur entretien. En dehors des deux officiers-élèves embarqués sur la *Jeanne-d'Arc*, nous préparons déjà seize jeunes Malgaches à divers emplois maritimes. Il n'y a là, faut-il le souligner, que des promesses d'avenir.

Les conclusions à tirer peuvent se résumer ainsi :

L'immensité de la zone de l'océan Indien impose à la Marine française une tâche qui apparaît très lourde si on la compare avec ses moyens.

Sur le plan de l'implantation, si Diégo-Suarez ne constitue pas actuellement une base apte au soutien de forces maritimes importantes, elle n'en représente pas moins une situation géographique incomparable ; de même pour Djibouti, on ne pourrait souhaiter un point d'appui stratégique plus favorable.

Mais, comment dissimuler que, sur le plan des forces, la marine ne dispose pas, et de loin, sur place, des moyens nécessaires à sa mission ? Or, les forces de renfort éventuelles ne pourraient, en cas de crise, atteindre la zone avant un délai de l'ordre de quatre semaines.

Voici, nous semble-t-il, les conclusions objectives d'un examen sur place, sur lesquelles nous appelons spécialement l'attention du Gouvernement.

Nous pensons également que les solutions à apporter aux importants problèmes qui se posent dans toute cette région devraient être recherchées en commun avec nos alliés.

Un mot enfin, pour exprimer le regret qu'aucun monument commémoratif n'ait été élevé à Diégo-Suarez à la mémoire des marins et soldats tués en 1942, au cours de la défense de la base ; cette carence est d'autant plus regrettable qu'il existe un mémorial britannique en parfait état d'entretien. Il y a là une situation qui, en dehors de toute considération politique, est propre à émouvoir tous les gens de cœur.

3. — *Sur le plan des forces terrestres.*

Sur le plan stratégique, l'armée de terre ne joue en Afrique qu'un rôle secondaire ; mais politiquement, son rôle est très important puisqu'elle est chargée par les Etats neufs d'assurer le maintien de l'ordre, voire le fonctionnement même de l'Etat. Aussi les gouvernements nationaux tiennent-ils beaucoup à la présence française, en particulier au Tchad où Fort-Lamy, situé sur la ligne Dakar-Djibouti, qui borde le monde islamique, constitue une base essentielle.

En dehors de leur mission propre, nos effectifs stationnés au Tchad sont parfois chargés de l'encadrement militaire et de l'administration du pays. Des capitaines y sont préfets. Les unités du génie devraient être renforcées.

A Madagascar, nos troupes ont pour mission essentielle de défendre Diégo-Suarez contre des attaques venant de l'extérieur ou de l'intérieur. L'infrastructure d'accueil est insuffisante et les services généraux, de même que certaines unités, sont installés sur les Hauts Plateaux.

Dans la Côte des Somalis, terre de souveraineté française, où il n'y avait rien avant notre arrivée, le danger vient de la Somalie et de l'Éthiopie. L'anarchie règne dans la première, qui pourrait chercher dans des revendications territoriales une dérivation à ses difficultés.

Nos effectifs sont peu importants mais il existe un appui aérien et des forces d'intervention doivent arriver, en cas de conflit, au bout de cinq à six jours ; la question est de savoir si Djibouti pourra tenir, son aérodrome étant, on l'a dit, très vulnérable.

A Djibouti, comme à Diégo-Suarez, il nous faut choisir entre des aménagements sérieux ou le départ. Si nous ne disposons pas sur place de moyens suffisants, nous ne pourrions ni maintenir notre influence sur les gouvernements locaux ni discuter d'égal à égal avec nos alliés anglais et américains qui disposent de forces très supérieures dans cette partie du monde. Sur le plan moral, nous ne pouvons pas placer encore une fois notre armée dans une situation dont elle n'a déjà que trop souffert, avec les conséquences que l'on sait.

CONCLUSIONS

En conclusion, en ce qui concerne nos bases dans l'océan Indien, nous devons avant tout constater qu'à Madagascar comme en Côte française des Somalis la réalité des choses ne correspond pas à nos prétentions.

La France maintient sa souveraineté en Côte des Somalis, territoire sous-peuplé et sans ressources, mais d'une grande importance stratégique, sur l'une des routes maritimes les plus denses du globe, à la croisée des routes aériennes entre la Méditerranée et l'Afrique du Sud, entre l'Ouest-Africain et l'Asie.

Elle demeure à Madagascar, où l'indépendance semble pour le moment s'accommoder parfaitement de la présence physique, y compris militaire, de l'ex-puissance coloniale. La Grande Ile, isolée et sous-peuplée, mais riche d'une virtualité de développement économique, occupe, elle aussi, aux abords de l'Afrique Orientale, entre le Cap, la mer Rouge, Colombo et l'Australie, une position stratégique de premier ordre.

Les termes de la mission impartie au commandement en Côte des Somalis ainsi que les accords de coopération franco-malgaches témoignent de la volonté française de se maintenir à Djibouti comme à Diégo-Suarez.

Dans cette situation, quelle est la réalité des choses, au point de vue de l'implantation, du stationnement des Forces et des possibilités de soutien en cas de crise ?

Aux deux foyers de Djibouti et de Diégo-Suarez, notre *implantation*, si riche de positions naturelles remarquables, dispose d'une infrastructure rudimentaire, pratiquement nulle en ce qui concerne la défense des bases. Elle est, de façon générale, tributaire de l'infrastructure portuaire et aérienne civile. Ce qui poserait, en cas de crise, un problème à Madagascar. D'autre part, le soutien logistique de Forces de quelque importance devrait venir, avec ces Forces, de la Métropole.

En bref, la France dispose :

- à Djibouti, d'un simple point d'appui maritime et aérien ;
- à Diégo-Suarez, d'une « base stratégique » limitée à une baie admirable — encore qu'encombrée d'épaves depuis vingt ans — à une cale de radoub et à une modeste capacité industrielle, cette base ne possédant pas d'aérodrome convenable dans son périmètre.

La situation dans le domaine des *Forces stationnées* ne paraît guère plus brillante.

En Côte des Somalis, les éléments terrestres sont insuffisants au regard de la menace très précise et très proche, et des conditions de la défense.

A Madagascar, les effectifs sont plus nombreux, mais la dispersion due à des conditions matérielles de stationnement, et aux sollicitations du Gouvernement malgache qui souhaite leur maintien sur les Hauts Plateaux, dégarnit dangereusement la base de Diégo-Suarez.

Les Forces maritimes — navales et aéro-navales — sont dérisoires si l'on considère l'immensité de la zone et des tâches qui leur incomberaient en cas de crise, en particulier la prise en charge du « shipping » français et ami.

Les Forces aériennes, enfin, se réduisent essentiellement pour Madagascar et pour la C. F. S. à une modeste capacité de transport à court rayon d'action, donc à usage local. Le seul élément de combat est constitué par six — et bientôt douze — Skyraiders dont la récente arrivée a transformé les conditions de la difficile défense de Djibouti.

En résumé, avec des forces terrestres insuffisantes, des forces navales et aériennes presque dérisoires, l'implantation militaire d'accueil, de soutien et de défense ne correspond pas à l'ambition légitime de notre politique.

La politique française de défense de l'océan Indien dépend donc, en temps de crise, d'une intervention très rapide, en Forces comme en logistique, à partir de la Métropole.

L'acheminement par mer des unités d'intervention — prévues maintenant à cet effet — ne pourrait apporter qu'un soutien à longue échéance, sans doute inutile. L'acheminement par voie aérienne serait le seul efficace. Mais il pose les problèmes du

survol de la muraille musulmane, et aussi de l'utilisation par les longs-courriers des aérodromes civils de Madagascar. Il suppose que la solidité des bases de Mers-el-Kébir et de Fort-Lamy ne puisse être mise en cause.

Quant au transfert de forces de Madagascar vers la Côte française des Somalis, il est soumis au préalable du rassemblement des moyens aériens ou maritimes qui n'existent pas sur place.

La question de l'efficacité du concept de l'intervention à partir de la France est donc posée. Il faut, en l'étudiant, méditer l'exemple des Américains et des Britanniques. Les premiers renforçant chaque jour leurs moyens pour lesquels ils recherchent actuellement la base arrière qui leur manque dans l'océan Indien, les seconds entretenant entre Aden et Singapour des forces nombreuses et très puissantes, capables, dans un premier temps, de mener une action autonome.

Notre politique de défense dans l'océan Indien semble, en définitive, reposer davantage sur des virtualités que sur des réalités.

Si la France est décidée à se maintenir dans cette partie du monde, si elle veut pouvoir tirer dès le temps de paix le bénéfice d'une implantation militaire effective, si elle est résolue à honorer ses engagements à l'égard des populations — françaises ou associées — et du Gouvernement malgache, si elle entend, en cas de crise ou de conflit ouvert, jouer de concert avec ses grands alliés un rôle dans cette zone, alors elle doit ajuster la réalité à ses prétentions.

Les quelques projets ou mesures en cours de réalisation — envoi de douze Skyraiders à Djibouti, envoi d'un unique bâtiment de combat, *l'Amiral-Charner* — moderne mais petit — l'aménagement au rabais d'une piste aérienne à Diégo-Suarez — sont nécessaires, mais combien insuffisants.

Le Gouvernement semble décidé à suivre la politique définie par lui dans l'océan Indien. Mais pour cela, il est nécessaire qu'il ait les bases de sa politique. Il est nécessaire qu'il consente un investissement qui ne peut être négligeable, et qu'il révise le programme de stationnement des Forces d'Outre-Mer.