NATO
OTAN

DOSSIER

La logistique à l'appui des opérations de l'OTAN

Février 2006

La logistique à l'appui des opérations de l'OTAN

La logistique présente un caractère vital pour toute opération militaire. Il est en effet impossible, en l'absence de dispositions logistiques, de mener des opérations et d'assurer leur maintien en puissance. C'est tout particulièrement le cas pour les opérations hors zone que mène l'OTAN.

Les nouvelles missions de l'Alliance n'ont plus rien en commun avec celles qu'il lui fallait envisager durant la Guerre froide. Depuis plus d'une décennie, l'OTAN est engagée dans des opérations hors zone. Alors que, durant les années 1990, ces dernières se cantonnaient à l'Europe, les Ministres des affaires étrangères de l'OTAN réunis à Reykjavik en mai 2002 ont décidé, suite aux attentats perpétrés aux États-Unis le 11 septembre 2001, d'abolir toutes les limites géographiques de la zone d'opérations de l'Organisation.

Cette mesure donne lieu, bien évidemment, à des défis de type logistique qui font à leur tour évoluer la doctrine logistique de l'OTAN, ce processus allant de pair avec plusieurs initiatives visant à doter l'Alliance des capacités requises dans un tel contexte.

Une définition de la logistique

Dans le cadre de l'OTAN, la logistique est définie comme la science de la planification et de l'exécution des déplacements des forces armées et de leur maintenance. Sur la base de cette définition agréée, la logistique couvre les aspects suivants des opérations militaires :

- conception et mise au point, acquisition, stockage, transport, distribution, maintenance, évacuation et réforme des matériels ;
- transport du personnel ;
- acquisition, construction, maintenance, utilisation et déclassement d'installations ;
- acquisition ou prestation de services ;
- soutien et soins médicaux.

Ces domaines font intervenir une large gamme de services et de responsabilités se répartissant entre intrants et produits de la logistique :

- volets « production » ou « acquisition » de la logistique (recherche, conception, développement, fabrication et réception des matériels), qui sont essentiellement du ressort des pays. L'OTAN fait toutefois office d'espace de coopération et de coordination dans de nombreux domaines, en grande partie sous les auspices de la Conférence des Directeurs nationaux des armements (CDNA) et de ses organismes subordonnés ;
- aspects « consommation » ou opérationnels de la logistique, qui concernent les fonctions d'approvisionnement et de soutien des forces, et relèvent essentiellement de la Conférence des hauts responsables de la logistique de l'OTAN et du Comité OTAN des pipelines. D'autres instances, comme le Comité des chefs des services de santé militaires au sein de l'OTAN, émettent à l'intention du Comité militaire des avis sur les questions logistiques en rapport avec leurs domaines de responsabilité spécifiques.

Évolution de la doctrine logistique de l'OTAN

Durant la Guerre froide, le champ d'action de la logistique OTAN se limitait à l'Atlantique Nord. À l'époque, l'Alliance basait les plans de la défense linéaire de l'Allemagne de l'Ouest sur des corps d'armée nationaux appuyés par des éléments de soutien nationaux.

Les lignes de communication traversant le territoire européen se dirigeaient vers l'ouest et le nord pour aboutir aux ports de la Manche et de la mer du Nord. Les plans de l'époque prévoyaient l'acheminement maritime, vers ces ports, de renforts et d'approvisionnements en provenance des États-Unis et du Canada en vue de leur transport par voie aérienne vers des bases européennes abritant des équipements prépositionnés.

Le réseau de pipelines de l'OTAN s'est développé de manière à permettre l'approvisionnement en carburant des forces de l'OTAN en Europe.

L'Agence OTAN d'entretien et d'approvisionnement (NAMSA) a été créée au grand-duché de Luxembourg avec pour vocation initiale d'assister les pays européens qui, dans le cadre des ventes militaires à l'étranger, souhaitaient durant les années 50 se procurer des avions de combat américains.

Réseau de pipelines de l'OTAN

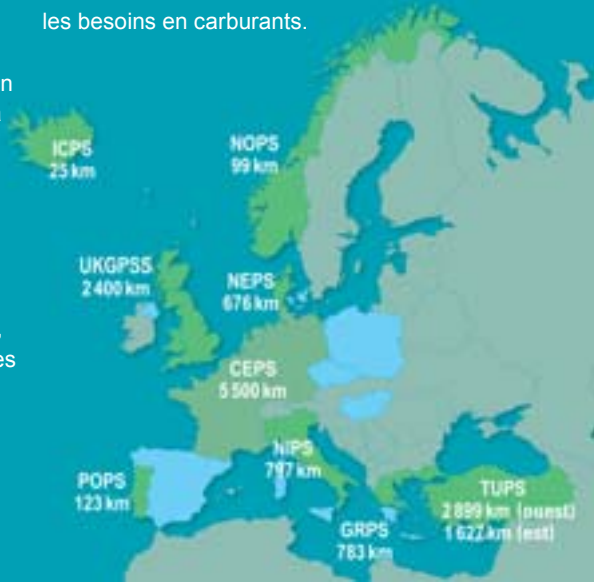
Le réseau de pipelines de l'OTAN (NPS) a été mis en place durant la Guerre froide pour approvisionner les forces de l'Alliance en carburant. Bien que sa dénomination donne à penser qu'il s'agit d'un système unique, le NPS se compose en fait de dix réseaux séparés et distincts de stockage et de distribution militaires, à savoir ceux traversant l'Italie, la Grèce, la Turquie (deux réseaux distincts - est et ouest), la Norvège, le Portugal, le Royaume-Uni, le réseau de pipelines du Nord-Europe (NEPS) situé au Danemark et en Allemagne, et le réseau le plus étendu, le réseau Centre-Europe des pipelines (CEPS) qui s'étend en Belgique, en France, en Allemagne, au Luxembourg et aux Pays-Bas.

Au total, le NPS compte quelque 11 500 kilomètres de pipelines traversant 13 pays membres de l'OTAN auxquels il faut ajouter les dépôts associés, les bases aériennes raccordées, les postes de chargement routiers et ferroviaires, les stations de pompage, les raffineries et les points d'entrée. La distribution en vrac fait appel à des installations intégrées au Programme OTAN d'investissement au service de la sécurité financé en commun (NSIP). Les réseaux sont placés sous le contrôle d'organisations nationales, à l'exception du CEPS qui est un système multinational.

Le CEPS regroupe les moyens OTAN utilisés pour le transport, le stockage et la livraison de carburants en Belgique, en France, en Allemagne, au Luxembourg et aux Pays-Bas. Ces pays sont appelés « pays hôtes », le Canada et les États-Unis étant les « pays utilisateurs ». Le CEPS est géré par l'Organisation de gestion des oléoducs en Centre-Europe (CEPMO). Les pays membres de la CEPMO sont les pays hôtes et les pays utilisateurs. Conçu et géré pour répondre aux besoins opérationnels en temps de paix, en période de crise et lors de conflits, le système est également exploité à des fins commerciales, moyennant de strictes garanties, pour la fourniture de carburéacteur à plusieurs grands aéroports civils. L'exploitation journalière du CEPS est confiée à l'Agence de gestion des oléoducs en Centre-Europe, établie à Versailles (France).

Outre les éléments constitutifs du NPS susmentionnés, il existe également des réseaux de carburant en République tchèque, en Hongrie, en Pologne et en Espagne. Bien que les systèmes tchèque, hongrois et polonais relèvent des instances nationales, certains projets en cours de réalisation financés sur le NSIP tiennent compte des besoins militaires OTAN. Le système espagnol est purement national.

Aux fins du soutien des nouvelles missions de l'Alliance, les infrastructures fixes sont passées au second plan, la priorité allant désormais au soutien rapidement déployable des activités expéditionnaires de l'OTAN. L'Organisation a conçu à cette fin un concept modulaire permettant de satisfaire la totalité des besoins en carburant en associant 13 modules spécifiques mais compatibles aptes à recevoir, stocker et transporter des carburants sur n'importe quel théâtre d'opérations. Ce concept offre également aux pays membres de l'OTAN et aux Partenaires la possibilité de combiner leurs moyens pour dégager des solutions multinationales à même de satisfaire tous les besoins en carburants.



Durant les années 1990, l'OTAN a posé le constat selon lequel le processus d'élargissement, le programme de Partenariat pour la paix (PPP), d'autres initiatives de coopération avec l'Europe centrale et orientale, la coopération avec diverses organisations internationales et les opérations de soutien de la paix menées dans les Balkans avaient fait évoluer l'environnement de sécurité présidant à ses opérations. Toutes ces transformations placent les services logistiques de l'OTAN face à des défis et des opportunités à la fois inédits et significatifs.

Agence OTAN d'entretien et d'approvisionnement

La NAMSA joue un rôle fondamental dans le domaine logistique. Elle est l'agence d'exécution de l'Organisation OTAN d'entretien et d'approvisionnement, structure qui administre le soutien logistique de certains systèmes d'armes faisant partie des stocks nationaux d'au moins deux pays membres de l'OTAN en procédant à l'acquisition et à la fourniture en commun de pièces de rechange et en mettant à disposition des installations de maintenance et de réparation.

La NAMSA a pour tâche d'assurer les services logistiques à l'appui des systèmes d'armes et d'équipements détenus en commun par les pays de l'OTAN, dans le but d'améliorer l'état de préparation des matériels, d'accroître l'efficacité des opérations logistiques et de réaliser des économies par des acquisitions groupées dans les domaines de l'approvisionnement, de la maintenance, de l'étalonnage, des achats, des transports, du soutien technique, des services techniques et de la gestion de la configuration.

Depuis sa création, elle a aidé à l'acquisition des systèmes de missile terre-air *Nike*, *Hawk* et *Patriot*, du missile antichar *TOW*, du système de lance-roquettes multitube (MLRS) et du véhicule aérien sans pilote CL 289. Dans le futur, la NAMSA sera chargée du soutien en cours d'exploitation du système de défense aérienne élargie à moyenne portée (MEADS). La NAMSA est chargée de la maintenance à l'échelon dépôt du plus vaste programme financé en commun de l'Alliance, à savoir le Système aéroporté de détection lointaine et de contrôle de l'OTAN, qu'administre l'Agence de gestion du programme du système aéroporté de détection lointaine et de contrôle de l'OTAN implantée à Brunssum, aux Pays-Bas.

La NAMSA gère le dépôt de stockage des matériels communs d'un Groupe de forces interarmées multinationales dans ses installations de Tarente, dans le sud de l'Italie, qui constituent le dépôt principal pour tous les moyens déployables de l'OTAN. L'Agence a été chargée de l'achat de matériels pour le groupe de forces interarmées déployable de la Force de réaction de l'OTAN.

L'Agence est conjointement responsable, avec l'Agence OTAN de services de systèmes d'information et de communication (SIC), des matériels SIC communs déployables entreposés. Elle veille aussi à l'harmonisation des matériels autres que les SIC, comme les camions utilisés pour transporter les cadres devant abriter ce type d'équipements.

La NAMSA a mis au point des techniques modernes de gestion et d'acquisition de matériels, notamment la Bourse d'échange de matériels *SHARE* et le système *COMMIT* de gestion des articles communs. L'Agence assure également le soutien du Groupe des directeurs nationaux pour la codification, qui gère le système de codification OTAN et le soutien logistique des forces déployées de l'OTAN. Le système OTAN de codification permet d'attribuer un numéro de nomenclature OTAN unique à chaque article.

L'expérience des Balkans

Le déploiement de la Force de mise en œuvre de l'OTAN (IFOR) en Bosnie-Herzégovine en décembre 1995 a mis en évidence certaines lacunes dans le système de soutien logistique de l'Alliance aux opérations de soutien de la paix. Il s'appuyait en effet sur un dispositif logistique lourd associant des structures nationales redondantes et inefficaces. Les enseignements tirés de cette expérience ont donné lieu à des révisions approfondies des politiques et procédures logistiques du PPP et de l'OTAN et mis en exergue la nécessité d'une multinationalité accrue dans ce domaine.

Le déploiement et l'approvisionnement des 60 000 hommes de l'IFOR en Bosnie-Herzégovine ont été assurés par des structures nationales qui ont emprunté à cette fin des lignes de communication routières, ferroviaires, maritimes et aériennes relativement courtes. Même si l'IFOR a pu compter jusqu'à un certain point sur un soutien du pays hôte – aide civile et militaire fournie par des pays voisins, voire la Bosnie-Herzégovine elle-même –, il lui a fallu s'appuyer largement sur des unités logistiques nationales, lesquelles ont mis en œuvre des moyens logistiques redondants. L'efficience et l'efficacité globales de la force dans son ensemble s'en sont trouvées amoindries.

La Force de stabilisation (SFOR) qui a succédé à l'IFOR ainsi que la Force de paix au Kosovo (KFOR), qui s'est déployée dans la province serbe en juin 1999, ont elles aussi subi les conséquences de ce cloisonnement entre systèmes logistiques nationaux. Ainsi, la KFOR disposait pour chacune de ses cinq brigades d'un hôpital de campagne, installation figurant dans l'inventaire logistique de la plupart des pays de l'OTAN, alors que les besoins de la force ne justifiaient pas une telle mobilisation de moyens.

La logistique pour l'Afghanistan

Après les attentats du 11 septembre 2001 perpétrés aux États-Unis, l'OTAN ne pouvait plus se permettre d'appliquer un schéma logistique identique à celui utilisé pour les Balkans. Les plans qu'elle élabore aujourd'hui doivent lui donner les moyens d'effectuer des déploiements rapides dans des régions situées loin en dehors de sa zone d'action traditionnelle, via des lignes de communication s'étirant sur de longues distances. De plus, elle ne peut forcément compter sur un soutien du pays hôte, ni sur une l'aide civile et militaire éventuelle des pays de la région où elle se déploie.

L'OTAN est d'ores et déjà confrontée à certaines de ces limitations au travers de la Force internationale d'aide à la sécurité (FIAS) déployée en Afghanistan, pays enclavé situé loin en dehors du continent européen et sillonné sur de longues distances par des voies de communication non pavées et peu sûres traversant un relief accidenté.

Pour toutes ces raisons, la force privilégie avant tout la voie aérienne pour assurer les mouvements et acheminer les renforts ainsi que les approvisionnements. La plupart de ses besoins en transport aérien sont pris en charge par des appareils américains ou russes loués par le Grand quartier général des puissances alliées en Europe (SHAPE) via l'Agence OTAN d'entretien et d'approvisionnement (NAMSA) à Luxembourg.

Les transports par avion et hélicoptère jouent un rôle déterminant pour l'extension de la mission de la FIAS au-delà de Kaboul, étant donné qu'il faut parfois plusieurs jours de route pour se rendre dans les différentes provinces et qu'une telle entreprise peut même s'avérer impossible en hiver lorsqu'il neige. Le processus d'extension a commencé en janvier 2005 avec la mise en place d'équipes de reconstruction provinciale (PRT) au nord de Kaboul et, dans un second temps, l'envoi d'équipes civilo-militaires mixtes à l'ouest et, à présent, au sud de la capitale. Les bases de soutien avancé de Mazar-e-Sharif, dans le nord, et de Herat, dans l'ouest, font office de plaques tournantes desservant les PRT. Pour assurer l'extension de la mission vers le nord du pays, les pays de l'OTAN ont dû mobiliser six appareils de transport à moyenne portée de type C-130, auxquels sont venus s'ajouter 18 hélicoptères.

Le renforcement des capacités logistiques

Les déploiements hors zone à bref préavis font intervenir des unités de soutien logistique déployables intégrées aux formations de combat et exigent que les forces disposent d'un accès assuré à des moyens de transport stratégique ainsi qu'à des moyens logistiques déployables. Ces besoins sont pris en compte dans l'Engagement capacitaire de Prague auquel les dirigeants de l'OTAN ont adhéré lors du Sommet tenu en novembre 2002 dans la capitale tchèque. Une des quatre principales lacunes que cette initiative vise à combler a trait à la déployabilité et la soutenabilité. Plus précisément, il s'agit de renforcer les capacités OTAN de transport aérien et maritime stratégique, de ravitaillement en vol et de soutien logistique du combat.

C'est dans le domaine du transport stratégique qu'ont été enregistrés les progrès les plus notables. Deux consortiums ont été constitués, chargés respectivement du transport aérien et du transport maritime.

Transport aérien

Outre l'Allemagne, pays pilote, quatorze pays participent au consortium sur le transport aérien stratégique : Canada, Danemark, Espagne, France, Hongrie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Slovaquie, Slovénie et Turquie. Au Sommet d'Istanbul de juin 2004, les Ministres de la défense de ces quinze pays ont signé un mémorandum d'entente ayant pour objectif la constitution d'une capacité opérationnelle de transport aérien de cargaisons hors gabarit disponible sur appel pour 2005 et dont l'effectif pourrait aller jusqu'à six aéronefs de transport *Antonov* An-124-100. En outre, les Ministres de la défense de la Bulgarie et de la Roumanie ont signé une lettre exprimant leur intention d'acquérir cette capacité. Le contrat avec *Ruslan Salis*, la firme fournissant ces aéronefs, a été signé le 10 novembre 2005.

Transport maritime

Le Comité directeur multinational du transport maritime, que dirige la Norvège, comprend aussi le Canada, le Danemark, l'Espagne, la Hongrie, les Pays-Bas, le Portugal et le Royaume-Uni. L'accord sur le transport maritime signé par les Ministres de la défense de ces pays en décembre 2003 à Bruxelles repose sur quatre piliers :

- disponibilité de trois navires via des contrats de garantie d'accès ;
- disponibilité d'un navire norvégien sur une base *ad hoc* ;
- contrat d'affrètement permanent pour un ou deux navires danois ; et
- capacité résiduelle de quatre navires du Royaume-Uni.

Au Sommet d'Istanbul, les Ministres de la défense de la Bulgarie, de l'Estonie, de la Lettonie, de la Roumanie et de la Slovénie ont signé une lettre d'intention supplémentaire sur le transport maritime stratégique.

© US DoD

Soutien apporté par l'OTAN à l'Union africaine au Darfour

L'Alliance a fourni un soutien logistique et un transport aérien au déploiement entrepris par l'Union africaine (UA) pour étendre sa présence au Darfour dans le but de mettre fin à la violence dans la région. Depuis juillet 2005, l'OTAN, aux côtés de l'Union européenne (UE), a acheminé par voie aérienne sept bataillons de soldats de l'UA ainsi que 49 policiers civils. Trois de ces bataillons étaient composés de militaires nigérians, trois autres, de militaires rwandais, et le dernier, de soldats sénégalais. Six de ces bataillons ont été transportés par l'OTAN.

Le transport aérien assuré par l'OTAN était coordonné par le Grand quartier général des puissances alliées en Europe (SHAPE) implanté à Mons, en Belgique, tandis que le transport aérien pris en charge par l'UE était organisé par le Centre de transport aérien européen depuis la base de Eindhoven aux Pays-Bas. La coordination, en Afrique, des mouvements des troupes arrivant sur le terrain a été effectuée, avec le soutien de l'OTAN et de l'UE, par une cellule spéciale s'occupant des mouvements aériens implantée au siège de l'Union africaine à Addis-Abeba.

L'OTAN a également aidé à former les effectifs de l'UA à diverses fonctions clés typiquement assurées par les quartiers généraux, comme le commandement et le contrôle, la logistique et la planification.

L'OTAN a décidé de poursuivre le soutien offert à l'Union africaine jusqu'en mai 2006, de manière à pouvoir assurer, au terme de la rotation, le retour par voie aérienne des troupes de maintien de la paix déployées au Darfour et afin de dispenser des formations supplémentaires.

Coopération avec la Russie

La logistique figure au nombre des domaines de coopération pris en charge par le Conseil OTAN-Russie (COR) créé en mai 2002. Le Groupe de travail *ad hoc* sur la logistique du COR est l'enceinte chargée d'examiner les questions en rapport avec cette coopération et de fixer les modalités de sa mise en œuvre. Il a été créé en décembre 2004 en remplacement des groupes d'experts du COR sur la logistique, le transport aérien et le ravitaillement en vol. Un mémorandum d'entente sur la coopération logistique entre la Russie et l'Agence OTAN d'entretien et d'approvisionnement ainsi qu'un Accord-cadre OTAN-Russie sur le transport aérien sont en voie de finalisation.

Tout au long de l'année 2004, le Grand quartier général des puissances alliées en Europe (SHAPE) et le Ministère russe de la défense ont mené des négociations sur un projet final d'Accord-cadre OTAN-Russie sur le transport aérien fixant les modalités du soutien à des missions humanitaires et de sauvetage ainsi qu'à des exercices et opérations autorisés par les Nations Unies. Le SHAPE et la Russie ont mis à profit l'exercice *Steadfast Move* 2005 qui s'est déroulé à Izmir (Turquie) en mars 2005 pour examiner les procédures devant régir l'utilisation de moyens russes de transport aérien. Leurs conclusions sont venues alimenter directement l'élaboration, par le SHAPE et le Ministère russe de la défense, des dispositions de mise en œuvre sur le transport aérien.

Les plans d'action pour la logistique élaborés par le groupe de travail *ad hoc* pour les années 2005 et 2006 mentionnent notamment la mise au point d'un accord sur le soutien du pays hôte portant sur la fourniture, à la FIAS, du soutien proposé par le Président russe Vladimir Poutine ; ces dispositions font actuellement l'objet de négociations entre l'OTAN et la Russie.

Conformément au plan d'action 2005 pour la logistique, divers séminaires et ateliers ont permis d'aborder des questions comme l'information logistique et le commerce électronique, les solutions informatiques communes, le soutien médical militaire, l'interopérabilité des carburants, la logistique opérationnelle, la logistique maritime et le soutien à l'opération *Active Endeavour*, à laquelle la Russie doit se joindre en 2006. Les activités prévues pour 2006 privilégieront les aspects logistiques de la défense contre le terrorisme, les possibilités en matière de soutien logistique multinational dans le cadre des opérations de la paix et la transformation logistique. L'année 2006 sera en outre consacrée à des travaux de planification détaillée en vue de la tenue d'une démonstration d'interopérabilité des carburants en 2007, et d'un exercice sur le même sujet en 2008.

©SHAPE

Soutien logistique aux opérations de secours en cas de catastrophe

En 2005, l'OTAN a fourni un soutien logistique aux opérations de secours menées en réponse aux catastrophes naturelles survenues en Asie et en Amérique du Nord. Elle a acheminé de l'aide par voie aérienne au Pakistan après le séisme de septembre, aux États-Unis après l'ouragan Katrina et en Asie après le tsunami survenu en début d'année.
Ses aéronefs ont transporté au Pakistan plus de 1 000 tonnes de matériel de secours mises à disposition par le Haut Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés (UNHCR), les pays membres de l'Alliance et d'autres pays. Ces opérations aériennes ont mobilisé l'avion d'entraînement et de transport de la Force aéroportée d'alerte lointaine et de contrôle de l'OTAN (NAEW&C), des C-17 de l'armée de l'air des États-Unis, un Antonov russe et des C-130 au départ des bases aériennes de Ramstein, en Allemagne, et d'Incirlik, en Turquie. Les pays membres de l'OTAN ont également mis directement des hélicoptères à la disposition du Pakistan.

L'OTAN a en outre déployé des éléments de sa Force de réaction (NRF) au Pakistan. Un quartier général de groupe de forces interarmées déployable issu du commandement interarmées de Lisbonne, qui assure le commandement opérationnel de la rotation actuelle de la NRF, a été envoyé à Islamabad pour prêter main-forte au Haut commissariat aux réfugiés des Nations Unies dans les domaines de la planification, du commandement et du contrôle et de la logistique. Parmi d'autres éléments de la NRF envoyés au Pakistan figurent un quartier général espagnol ; un bataillon de spécialistes du génie espagnols, polonais et italiens avec du matériel de dégagement des routes et de mise en place d'infrastructures ; une unité médicale multinationale mobile et trois stations d'épuration des eaux en provenance de Lituanie.

Les aéronefs de l'OTAN ont acheminé de l'aide aux États-Unis en septembre dernier après la décision du Conseil de l'Atlantique Nord de participer aux opérations de secours menées après l'ouragan Katrina, qui a frappé les côtes américaines du golfe du Mexique le 29 août. Le Conseil a pris l'initiative de mobiliser la NRF et la Force NAEW&C aux fins de cette opération.
L'OTAN a mis en place, entre Ramstein et Little Rock (Arkansas), un pont aérien devant permettre d'acheminer quelque 189 tonnes d'aide des États membres de l'Alliance, l'harmonisation de ces secours étant assurée par le Centre euro-atlantique de coordination des réactions en cas de catastrophe et la *Federal Emergency Management Agency* (Agence fédérale de gestion des situations d'urgence) des États-Unis.

Une flotte de 15 avions de transport composée de C-130 britanniques, grecs et italiens et de C-160 allemands affectés à la NRF ont livré à Ramstein du matériel de secours qui a ensuite été transféré aux États-Unis par l'avion d'entraînement et de transport de la NAEW&C, un A310 canadien, un C-130 turc et un Antonov An-124 mis à disposition par l'Ukraine.

Les opérations de secours menées en réponse à l'ouragan Katrina et au séisme survenu au Pakistan étaient placées sous le commandement du Grand quartier général des puissances alliées en Europe (SHAPE) établi à Mons (Belgique), via le quartier général de la NRF actuellement implanté au QG interarmées de l'OTAN à Lisbonne.
On sait moins que l'OTAN a participé à l'opération de secours déclenchée en réponse au tsunami qui a balayé l'Extrême-Orient en janvier 2005. Principalement axée sur le transport et la logistique, cette opération prévoyait notamment l'affrètement, par l'Agence OTAN d'entretien et d'approvisionnement, de vols humanitaires au départ de la Russie et de l'Azerbaïdjan à l'appui d'organisations non gouvernementales autrichiennes. En janvier et février 2005, sept vols mobilisant des appareils de transport *Antonov* et des *Iliouchine* Il-62 azerbaïdjanais ont été organisés dans le but de transporter de Vienne à Colombo (Sri Lanka) des vivres, des fournitures médicales, des systèmes d'épuration de l'eau et des véhicules. L'Alliance a fait don à l'Indonésie de 565 mètres de matériels de pontage. Il s'agissait, à l'origine, de matériels britanniques et néerlandais entreposés à Ploce, en Croatie, à l'appui de la Force de stabilisation de l'OTAN (SFOR), dont la mission a été transférée à l'Union européenne en décembre 2004. Les Pays-Bas ont pris la direction des opérations avec le soutien du Royaume-Uni et livré ces équipements de reconstruction par bateau à Banda Aceh (Sumatra). La valeur des ponts est estimée à plus de six millions d'euros.

Unités multinationales

La soutenabilité des opérations de soutien de la paix menées par l'OTAN est entravée par divers facteurs au nombre desquels figure notamment l'intervention de structures de soutien nationales. La doctrine logistique de l'Alliance met l'accent sur la coopération et la multinationalité en prévoyant la création d'unités de soutien logistique intégré multinational (MILU) composées de deux pays au moins et qui, placées sous le contrôle opérationnel d'un commandant de force à l'échelon de la force interarmées ou de la composante, sont chargées du soutien logistique d'une force multinationale. La première structure de ce type fut l'unité de transport BELUGA qui, regroupant la Belgique, le Luxembourg, la Grèce et l'Autriche, appuyait la Force de stabilisation (SFOR) qui avait succédé à l'IFOR en 1996. Plusieurs MILU intégrées à la SFOR et la KFOR ont été formées par la suite de manière ponctuelle et pour de courtes périodes.

Soucieuse de réaliser des économies d'échelle, l'OTAN met aujourd'hui ses ressources logistiques en commun sous la forme de MILU permanentes. La Bulgarie, le Canada, la Lituanie, la Roumanie, la Slovaquie ainsi que la Croatie, qui est membre du Partenariat pour la paix (PPP), ont décidé en avril 2005 de former la première unité de ce type et d'en assurer le soutien. Il s'agit de la MILU « état-major interarmées des mouvements sur le théâtre » (JTMS). Cette unité aura pour fonction, durant les opérations et exercices OTAN, de fournir au centre logistique interarmées multinational un soutien en personnel dans le domaine des mouvements. Elle établira les plans relatifs aux mouvements et aux transports et gérera les priorités en matière de mouvements sur le théâtre ; de même, elle assurera, le cas échéant, le fonctionnement d'un Centre interarmées de coordination des mouvements sur le théâtre dans le cadre d'un quartier général de groupe de forces interarmées multinationales.

Cette capacité a été mise à l'épreuve lors du dernier exercice *Steadfast Move*, qui a pour objectif de former les planificateurs nationaux des mouvements à l'utilisation du Système de soutien interallié des déploiements et des mouvements (ADAMS), un outil d'aide à la décision permettant de planifier et de coordonner les déploiements de forces multinationales orchestrés par l'OTAN. L'exercice *Steadfast Move* se tient chaque année dans le cadre de la formation logistique dispensée au centre d'entraînement PPP de la Turquie, à Izmir, comme ce fut le cas en 2005, ou à La Haye, dans les locaux de l'Agence des C3 (consultation, commandement et contrôle) de l'OTAN, qui a mis au point le logiciel ADAMS. La MILU JTMS peut, en vertu de sa validation initiale, être rattachée à une rotation de six mois de la Force de réaction de l'OTAN ou à des forces terrestres à haut niveau de préparation disponibles pour des missions de l'Alliance.

L'idée d'une MILU JTMS a été lancée pour la première fois en 2002, alors que la plupart des pays composant l'unité actuelle avaient le statut de Partenaires dans l'attente de devenir membres de l'OTAN. La Roumanie est en train de mettre sur pied une deuxième MILU axée, cette fois, sur le génie du soutien des forces.

© Christian Louis (Ministère de la défense belge)

© SHAPE

Division Diplomatie publique de l'OTAN

1110 Bruxelles
Belgique

natodoc@hq.nato.int
www.otan.nato.int

BGR1-LOG-FRE-0206
© OTAN 2006