

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1972-1973

Annexe au procès-verbal de la séance du 19 octobre 1972.

RAPPORT D'INFORMATION

FAIT

au nom de la Commission des Finances, du Contrôle budgétaire et des Comptes économiques de la Nation (1), à la suite de la mission effectuée du 28 juin au 4 juillet 1972 auprès des Forces françaises stationnées dans l'océan Indien,

Par M. René MONORY,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. N..., président, Paul Driant, Geoffroy de Montalembert, Max Monichon, Robert Lacoste, vice-présidents ; Louis Talamoni, Yves Durand, Jacques Descours Desacres, André Dulin, secrétaires ; Yvon Coudé du Foresto, rapporteur général ; André Armengaud, Jean Bardol, Edouard Bonnefous, Roland Boscardy-Monsservin, Jean-Eric Bousch, Jacques Boyer-Andrivet, Martial Brousse, Antoine Courrière, André Diligent, Marcel Fortier, Henri Henneguelle, Gustave Héon, Roger Houdet, Michel Kistler, Fernand Lefort, Modeste Legouez, Georges Lombard, Marcel Martin, René Monory, Paul Pauly, Pierre Prost, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Joseph Raybaud, Paul Ribeyre, Robert Schmitt, Henri Tournan.

SOMMAIRE

	Pages.
Préambule	3
Programme de la mission	5
CHAPITRE I^{er}. — Le territoire français des Afars et des Issas	7
1. Généralités	7
2. Les problèmes de défense.....	9
3. Les moyens militaires français.....	13
CHAPITRE II. — Les Comores	22
1. Généralités	22
2. Les problèmes de défense.....	24
3. Les moyens militaires français.....	25
CHAPITRE III. — Madagascar	28
1. Généralités	28
2. Les problèmes de défense.....	31
3. Les moyens militaires français.....	32
Conclusion	43

PREAMBULE

La situation internationale dans la partie occidentale de l'océan Indien paraît être, en 1972, une des plus complexes et l'une des plus troublées qui soit. La politique anglaise de retrait de ses forces à l'Est de Suez, la fermeture du canal de Suez en 1967 ont laissé dans cette région du globe un « vide » que les puissances mondiales s'efforcent de remplir.

Qui remplacera l'influence anglaise ? Il y a au moins trois candidats : la Russie, les Etats-Unis, la Chine. Aucun d'eux ne semble posséder encore de base fixe dans ces parages : seule la France y est présente à Djibouti, aux Comores, à Diégo-Suarez et à la Réunion.

Il a donc paru intéressant à votre rapporteur du budget de la Défense nationale d'aller examiner sur place le dispositif adopté par les forces armées dans cette région, et d'examiner s'il correspond bien aux nécessités de l'heure.

Au cours des mois d'avril, mai et juin 1972, une force navale française est allée « montrer notre pavillon » dans l'océan Indien : les résultats de cette croisière dite « Opération Mascareignes » ont mis en pleine valeur, par les renseignements qui ont pu être obtenus, l'importance de la présence française.

La présente mission s'est déroulée du 28 juin au 4 juillet 1972 : elle a conduit successivement votre rapporteur à Djibouti, dans les Comores, à la base de Diégo-Suarez et à Tananarive. Des entretiens avaient été organisés avec les plus hautes autorités civiles et militaires dans chaque escale, et un avion militaire avait été mis à sa disposition pour le conduire de Tananarive aux Comores et à Diégo-Suarez.

Nous devons tout particulièrement souligner la parfaite organisation des conférences et des visites qui nous ont été proposées : ceci nous a permis d'accomplir cette mission qui devait se dérouler suivant un horaire très serré et très strict.

Nous devons également remercier M. le Ministre d'Etat chargé de la Défense nationale pour les facilités qu'il a bien voulu nous faire accorder pour l'organisation matérielle de nos séjours dans les différents territoires. Nous lui demandons d'exprimer à toutes les hautes autorités militaires visitées notre excellent souvenir de l'accueil qu'elles nous ont partout réservé, dans une agréable ambiance de simple et franche cordialité.

PROGRAMME DE LA MISSION

MERCREDI 28 JUIN : Djibouti.

Matinée :

Visite de la base aérienne 188 : exposé du Colonel Chevaillier.

Visite au Commandant de la Marine : Capitaine de vaisseau Baillat.

Entretiens avec :

- le Haut-Commissaire, M. Tiercy ;
- le Général Muller, commandant supérieur des forces armées du Territoire français des Afars et des Issas.

Après-midi :

Exposé, à l'Etat-major du Général, sur la situation d'ensemble du territoire.

JEUDI 29 JUIN :

Matinée :

Visite de la ville et du port de commerce de Djibouti ; départ pour Tananarive, puis pour Moroni, par avion militaire.

Après-midi : Moroni :

Entretien avec M. le Président du Conseil du Gouvernement des Comores, le Prince Saïd Mohamed Djeffar.

Entretien avec le Secrétaire général du Haut-Commissariat, M. Delabrousse.

VENDREDI 30 JUIN :

Matinée :

Visite du détachement du 3^e régiment étranger d'infanterie
à Voidjou.

Visite des installations du groupement de gendarmerie des
Comores à N'Tsundjini.

Transport à Dzaoudzi (île de Mayotte).

Visite des installations du 3^e R. E. I.

Après-midi : Diégo-Suarez :

Exposé d'ensemble du Contre-Amiral Coulondres. — Visite
de l'arsenal.

SAMEDI 1^{er} JUILLET :

Matinée :

Visite des installations du 3^e R. E. I.

LUNDI 3 JUILLET :

Matinée :

Départ pour Tananarive.

Exposé du Colonel Simon, chef d'Etat-major.

Après-midi :

Entretien avec le Général de division Bigeard, comman-
dant supérieur des Forces françaises du Sud de
l'Océan Indien.

MARDI 4 JUILLET :

Entretien avec Son Excellence M. A. Plantey, ambassadeur
et haut-représentant de la République française à
Madagascar.

CHAPITRE PREMIER

LE TERRITOIRE FRANÇAIS DES AFARS ET DES ISSAS

1. Généralités.

L'importance stratégique du port de Djibouti tient à sa situation, au débouché de la mer Rouge, mais largement ouvert, par le golfe d'Aden, sur l'océan Indien. Les ports situés plus au Nord donnent sur la côte occidentale de la mer Rouge et ne peuvent être atteints qu'en passant par le détroit de Bab-el-Mandeb, dont l'accès peut être aisément interdit à la navigation par le Yémen.

La fermeture du canal de Suez en 1967 a évidemment réduit de beaucoup l'importance commerciale de Djibouti, dont le trafic a diminué dans des proportions considérables. Mais ce port a conservé tout l'équipement moderne qu'il possédait en 1966 et même, grâce à l'aide de la Métropole, il a pu réaliser de 1967 à 1970 un important programme d'extension et de modernisation qui lui permet d'avoir encore sur ses concurrents, les ports d'Aden et d'Assab, l'avantage que lui confèrent des équipements modernes. Il est donc prêt à reprendre son activité d'autrefois si la réouverture du canal de Suez se réalisait un jour.

Djibouti est le débouché naturel de l'Ethiopie et constitue le seul port dont ce pays puisse disposer sur l'océan Indien. Le chemin de fer franco-éthiopien, construit de 1897 à 1917, modernisé de 1960 à 1970, relie Djibouti à Addis-Abéba. Le trafic marchandises n'a cessé de croître jusqu'en 1966, puis a légèrement baissé, mais demeure important.

Djibouti constitue une escale aérienne indispensable pour la France pour assurer ses liaisons avec Madagascar, l'archipel des Comores et le département de la Réunion.

Au point de vue politique, le « Territoire des Afars et des Issas » continue à faire partie, depuis le référendum de 1967 et la loi du 6 juillet 1967, de la République française, mais jouit d'une réelle autonomie de gestion, matérialisée par l'existence d'un Conseil de Gouvernement et d'une Chambre des Députés qui règlent les affaires propres au territoire. La France y est représentée par un Haut-Commissaire qui exerce les attributions relevant de la compétence de l'Etat : relations extérieures, défense et maintien de l'ordre, finances, etc.

Au point de vue économique, le Territoire français des Afars et des Issas est un pays extrêmement pauvre, qui ne dispose d'aucune ressource naturelle et dont la population semi-nomade survit difficilement dans un climat très pénible. Sa seule richesse est le port de Djibouti.

Le territoire ne constitue un ensemble cohérent ni du point de vue géographique ni du point de vue ethnique :

— ses frontières ont été tracées de manière tout à fait arbitraire, de façon à englober les deux rives Nord et Sud du golfe de Tadjoura qui partage ainsi le territoire en deux, sans moyens de communication commode par terre entre les deux. Il n'existe de frontière naturelle ni avec l'Ethiopie ni avec la Somalie ;

— les deux ethnies qui composent principalement sa population appartiennent à des groupes importants, dont une partie nomadise en territoire étranger :

— les Afars (ou Danakil) sont principalement situés au Nord du golfe de Tadjoura et occupent aussi de vastes territoires au Sud de l'Erythrée : un seul de leurs sultanats est entièrement situé sur le territoire français ;

— les Issas sont une tribu somalie installée en partie en Ethiopie, en partie en République populaire de Somalie ; ils occupent tout le quart Sud-Est du territoire et dépendent, en principe, d'un chef spirituel résidant en Ethiopie.

2. Les problèmes de défense.

Ils nous ont été exposés avec beaucoup de précision et de netteté par le Général Muller, commandant supérieur des forces armées du Territoire français des Afars et des Issas, ainsi que, lors d'une conférence tenue à son Etat-major, par les différents chefs de bureau qui ont pu développer les points sur lesquels ils étaient compétents.

Ces problèmes sont assez particuliers mais découlent logiquement de la situation du territoire, de son peuplement et de son environnement.

L'Ethiopie, d'une part, voit dans Djibouti son seul port ouvert sur l'océan Indien et, en outre, l'aboutissement de l'unique ligne de chemin de fer qui la relie à l'extérieur : ses intérêts stratégiques et économiques sur ce territoire sont donc considérables et incontestables.

Dans la situation actuelle, l'Empereur Haïlé Sélassié entretient d'excellentes relations avec la France, et une action directe contre le territoire est certainement une hypothèse à écarter. Mais ses successeurs pourraient se trouver un jour dans une position différente.

Ce qui est certain c'est que l'Ethiopie a tout intérêt à voir la France installée à Djibouti : elle ne paie pas les investissements faits dans ce port et elle en profite assez largement. Par contre, elle s'opposerait sûrement à ce qu'un autre pays en prenne le contrôle.

La Somalie, d'autre part, répand l'idée d'un « pan-somalisme » militant, et prétend regrouper sous son autorité tous les Issas, dont la majorité vit déjà sur son territoire.

Il paraît cependant douteux que la République démocratique de Somalie soit en mesure de procéder à une action de force contre le Territoire français des Afars et des Issas, d'une part parce qu'elle provoquerait une réaction violente de l'Ethiopie, d'autre part parce qu'elle a de très réelles difficultés internes avec ses propres populations.

En revanche, elle entretient une action subversive latente et elle est prête à susciter des troubles ou à profiter de mouvements qui pourraient naître du fait de l'opposition irréductible des deux ethnies qui se partagent le territoire.

C'est ainsi que la radio somalie, qui est entendue sur tout le territoire, profite de la moindre circonstance pour développer des thèmes anti-français, ou commenter en les déformant les incidents qui peuvent se produire à Djibouti ou à Obock. La Radiodiffusion française, qui dispose d'un émetteur assez puissant à Djibouti, diffuse trop souvent des informations en langue locale qui, n'étant que la traduction de textes préparés pour la France, n'intéressent en rien la population autochtone.

Sur ce point, il semblerait cependant facile d'obtenir un redressement et de créer une véritable information française par les ondes qui viendrait contrebalancer celle émanant des émetteurs somalis.

D'autre part, il est bien évident que la position privilégiée de Djibouti soulève des convoitises de la part des puissances qui veulent prendre pied dans la région : Russie, Etats-Unis, Chine.

Un départ de la France de Djibouti entraînerait presque inévitablement l'intervention de la Somalie, appuyée peut-être par les puissances arabes voisines, intervention qui se heurterait à l'armée éthiopienne : une guerre sans merci pourrait en résulter, alimentée par l'aide plus ou moins visible des grandes puissances.

La difficulté majeure provient de l'importance du chômage qui ne cesse de croître en Somalie : Djibouti constitue un pôle d'attraction et apparaît à tous comme le pays rêvé où l'on trouve du travail et de l'argent... Or, l'activité industrielle de la ville est extrêmement limitée, et cette immigration somalienne ne peut être acceptée que dans d'étroites limites.

Sans doute certaines implantations industrielles actuellement en projet, raffinerie par exemple, permettraient-elles d'accroître quelque peu les possibilités d'emploi dans le territoire, mais ces perspectives sont encore lointaines et ne permettraient certainement pas de résoudre le problème.

M. le Haut-Commissaire Tiercy pense que notre départ entraînerait le massacre à Djibouti de quelque 50.000 personnes : « La France, dit-il, est l'arme de la paix dans cette région du globe ».

La République populaire de Somalie se montre très perméable à l'influence russe : le port de Berbera est assez souvent fréquenté par des bâtiments de pêche ou de guerre soviétiques, et il n'est pas impossible qu'une base permanente russe soit en cours de création dans ce port.

Il est donc essentiel que la France se maintienne à Djibouti, mais pour cela elle doit lutter sur trois fronts d'ailleurs complémentaires :

— *Le contrôle des populations* rendu très complexe par la perméabilité des frontières ; de nombreux nomades les franchissent fréquemment, et l'absence d'état civil empêche de déterminer la nationalité des gens.

La position de Djibouti, très proche de la frontière de Somalie, pose de graves problèmes. Un barrage a été édifié de 1966 à 1968, qui tend à isoler la ville et à limiter l'immigration. Il doit être surveillé jour et nuit par l'armée et la gendarmerie.

La détermination de la nationalité exacte des populations qui vivent actuellement à Djibouti pose, du fait de la précarité des frontières et de la nomadisation, des problèmes extrêmement délicats. Actuellement, une commission dite « Magendie » fait dans ce domaine un travail considérable : elle analyse la situation individuelle de toutes les personnes présentes sur le territoire et émet un avis sur leurs droits à la nationalité française, avis qui se traduit par la délivrance d'une carte d'identité. De très grandes difficultés ont été rencontrées auprès des habitants de Djibouti, parfois complètement détribalisés et dont l'origine est incertaine. Quand ce travail sera achevé, le contrôle de l'immigration somalie pourra être assuré dans de bien meilleures conditions qu'aujourd'hui.

— *La surveillance des frontières* est liée également au contrôle de la population intérieure, mais elle vise plus particulièrement la recherche des trafics clandestins d'armes et de matériel de sabotage.

Les frontières terrestres sont longues de 550 kilomètres et toutes artificielles : leur surveillance est assurée particulièrement par un groupement nomade autonome fort de 600 hommes environ, aux ordres du Haut-Commissaire, et, bien entendu, par la gendarmerie, les forces terrestres et aériennes.

Quant à la surveillance des 350 kilomètres de côtes, souvent difficiles, elle est du ressort de la Marine nationale, qui ne dispose malheureusement pas, comme nous le verrons plus loin, de matériel adapté, ni en quantité ni en qualité.

Elle présente cependant un intérêt majeur le long de la côte occidentale du détroit de Bab-el-Mandeb qui fait face au Yémen du Sud et qui est particulièrement sensible.

— *Le maintien de l'ordre* : il pose un problème tout particulier dans l'agglomération de Djibouti qui comprend au moins un tiers d'étrangers. Contrairement à ce qui se passe en métropole, ni la gendarmerie, ni la police ne sont en mesure de faire face à un désordre important. Aussi les forces armées doivent-elles se tenir prêtes à intervenir dès le début des troubles, s'il s'en produisait de nouveau.

Il va de soi qu'en plus de ces trois missions, les forces françaises doivent se préparer à faire face à une attaque directe provenant de Somalie ou d'Ethiopie, ces deux pays disposant eux-mêmes d'armées importantes et bien entraînées.

La Somalie dispose d'au moins 20.000 hommes de troupe dont 12.000 pour l'armée de terre, avec au moins 4 bataillons blindés et de l'artillerie. L'aviation possède des appareils de transport et 20 chasseurs fournis et encadrés par des Russes.

L'Ethiopie, de son côté, possède une armée de 45.000 hommes au moins, bien encadrés, munis de chars, d'artillerie lourde et de parachutistes. Son aviation de combat comprend 40 appareils américains modernes dont au moins 4 bombardiers.

La perméabilité de la frontière de la Somalie et sa proximité de Djibouti (20 kilomètres) constituent une lourde servitude qui entraîne le maintien en alerte permanente de forces non négligeables : cette frontière, purement artificielle, n'oppose, sur une bande de terrain assez large en bordure de mer, aucun obstacle naturel.

Or, la gravité des troubles de 1966 et 1967 a été attribuée, pour une bonne part, à la présence à Djibouti d'une masse de quelque 35.000 « étrangers » ayant franchi irrégulièrement la frontière : on voit donc toute l'importance de ce problème.

En face de ces menaces, de quels éléments dispose la France pour affirmer sa présence ? Les forces françaises doivent être sensiblement augmentées au cours de l'année 1972 et au début de 1973 par l'envoi d'hélicoptères, d'avions de chasse plus modernes et d'un aviso-escorteur supplémentaire. M. le Haut-Commissaire Tiercy nous a exprimé sa satisfaction de voir ainsi valorisés les moyens mis à la disposition du commandant supérieur.

3. Les moyens militaires français.

Nous n'examinerons ici que ceux qui dépendent du Ministre d'Etat chargé de la Défense nationale, laissant ainsi de côté, d'une part le Groupement nomade autonome chargé de la surveillance des frontières dépendant du Haut-Commissaire, d'autre part la police dépendant du Conseil de Gouvernement.

a) L'ARMÉE DE TERRE.

Elle comprend essentiellement :

- le 5^e régiment interarmes d'outre-mer, comportant un escadron d'AMX 13 et trois compagnies portées ;
- la 13^e demi-brigade de légion étrangère : un escadron d'auto-mitrailleuses, trois compagnies portées, une compagnie de travaux ;
- le 6^e régiment d'artillerie de marine : une batterie de campagne de 105, une batterie antiaérienne de 40.

A ces forces viennent s'ajouter : l'Etat-major du général commandant supérieur, un bataillon de commandement et des services, un service du matériel et des bâtiments, l'intendance et le service de santé.

L'ensemble représente environ 3.000 hommes (dont 136 officiers), tous stationnés à Djibouti ou dans les environs immédiats. Vu le peu de temps consacré au territoire, il ne nous a pas été possible de visiter de casernements : ils semblent, en gros, donner satisfaction au commandement.

En outre, il est créé à la date du 1^{er} juillet 1972 un détachement de l'aviation légère de l'armée de terre, stationné sur la base aérienne n° 188 à quelque 15 kilomètres de Djibouti, armé d'hélicoptères SA 330 et qui comprendra en tout 94 hommes, dont 7 officiers.

Au moment de notre visite, seul un échelon précurseur était arrivé à la base 188 : il s'occupait essentiellement de l'installation du personnel et de l'aménagement des locaux (baraquas Fillod) qui lui seront affectés.

La gendarmerie, dont l'état-major est à Djibouti, comprend deux compagnies, une à Djibouti même, l'autre dite de l'intérieur qui rassemble les quatre brigades des chefs-lieux des cercles ; il existe en outre un escadron mobile à quatre pelotons, soit en tout 300 hommes.

Le Général Muller, commandant supérieur, a attiré notre attention sur un certain nombre de problèmes :

— Les forces dont il dispose ne suffiraient évidemment pas en cas d'attaque frontale massive par la Somalie ou tout autre : il existe donc un plan de renforcement qui consiste dans l'envoi de troupes provenant de Métropole ou de Madagascar. Mais pour que ces renforts puissent arriver à temps, il faut savoir ce qui se passe de l'autre côté de la frontière, donc avoir un bon service de renseignements : or, depuis trois ans les crédits de renseignements ne cessent de diminuer. Cette situation peut avoir à la longue les conséquences les plus graves. Le Général Muller demande donc, dès 1973, une augmentation des crédits de renseignements qui, en valeur absolue, représenterait un chiffre insignifiant dans le budget, mais qui lui est indispensable : il lui faudrait au total 100.000 francs métropolitains par an.

Cette demande, fort raisonnable, nous a paru digne d'être appuyée.

— Les conditions climatiques extrêmement dures du territoire (chaleur et humidité) imposent des sujétions de vie et d'entretien très particulières : en ce qui concerne le personnel, la climatisation de toutes les chambrées d'hommes de troupe a été réalisée, et on a pu fournir un climatiseur par bureau, salle d'instruction et logement familial.

Mais les crédits d'entretien des immeubles sont nettement insuffisants : beaucoup de logements de cadres sont dans un état lamentable et certains casernements demandent des réparations qui ne peuvent être exécutées.

Quant à l'entretien du matériel de tout ordre, il est rendu très difficile par le vent de sable et l'humidité. Beaucoup de matériels (véhicules, chars) sont anciens et requièrent, pour être maintenus en service, une grande habileté du personnel, beaucoup de soin et de dévouement, mais l'aptitude opérationnelle sur le plan matériel reste satisfaisante. Quant au matériel neuf qui va être

affecté au territoire : hélicoptères de l'A. L. A. T. et, pour l'Armée de l'air, réacteurs des F 100, il est probable que l'on éprouvera de grandes difficultés à les maintenir en état de vol.

— Le problème du logement du personnel marié, qui semblait à peu près résolu en 1971, va redevenir aigu avec les augmentations d'effectifs décidées ou annoncées. Les logements domaniaux sont insuffisants en nombre : ils sont complétés par un nombre important de locations faites par l'Etat dans le secteur privé :

— Pour la Terre : 251 logements ;

— Pour l'Air : 224 logements ;

— Pour la Marine : 26 logements.

En 1972, on a déjà constaté une augmentation des loyers, allant jusqu'à 20 % ; il faut s'attendre pour 1973 à une nouvelle hausse, jointe à une augmentation certaine des besoins (A. L. A. T., gendarmerie, Air) : d'où une importante demande de crédits supplémentaires sur ce point. Dès maintenant, les délais d'attente pour obtenir un logement sur le territoire augmentent, ce qui ne va pas sans répercussion sur le moral des cadres mariés.

— Il existe sur le territoire un nombre assez important d'anciens combattants des deux guerres, dont la plupart sont sous-officiers : ils demandent une revalorisation de leur pension, dont le principe a fait l'objet de promesses dans le passé mais dont la réalisation tarde.

Si ces promesses ne sont pas tenues, nous risquons de nous aliéner des groupements dont l'importance n'est pas négligeable et qui pourraient demeurer de fidèles soutiens de la présence française si cette demande, légitime et de peu d'importance financière, était satisfaite.

b) L'ARMÉE DE L'AIR.

Elle est installée à la base aérienne n° 188, à une quinzaine de kilomètres de Djibouti. C'est l'unique base aérienne du territoire de catégorie internationale : elle couvre au total 400 hectares et possède une piste de 3.000 mètres de long, récemment prolongée à chaque extrémité par deux surfaces bétonnées permettant le décollage des avions à réaction. Elle peut recevoir tous les avions long-courriers actuellement en service, sauf les Boeing 747.

Un centre de transmissions interministériel (émission et réception) fonctionne à proximité de la base. Une station ionosphérique est installée à 40 kilomètres de la base, à Arta.

L'armée de l'air est affectataire principale de cet aérodrome, et l'aviation civile (affectataire secondaire) l'utilise comme escale pour ses liaisons avec Madagascar et la Réunion. En fait, l'activité civile est en augmentation constante, et une participation accrue du Secrétariat général à l'Aviation civile et commerciale à ses dépenses d'entretien et de fonctionnement va sans doute être demandée.

Cette cohabitation de l'armée de l'air et de l'aviation civile ne va pas parfois sans difficulté : les travaux nécessaires pour recevoir les avions de chasse à réaction dont l'armée de l'air va être prochainement dotée (barrières d'arrêt, allongement de piste, etc.) ne sont pas toujours compatibles avec les besoins de l'aviation civile. D'autre part, celle-ci voudrait modifier et allonger la piste actuelle pour lui permettre d'accueillir le Boeing 747 : les travaux nécessaires seraient très importants et gêneraient longtemps le trafic militaire. Il n'est d'ailleurs pas certain que l'emploi de Boeing 747 sur cette ligne corresponde à un besoin urgent.

Le Général Muller estime que ce nouvel allongement de la piste ne s'impose pas, du moins dans un avenir immédiat : sans doute, actuellement, la ligne vers Madagascar et la Réunion est très fréquentée et parfaitement rentable, mais les appareils utilisés, Boeing 707, paraissent suffisants. Cependant, si l'emploi des 747 devait permettre de prolonger la ligne en direction de l'Afrique du Sud, le problème se poserait en termes différents : il paraît donc indispensable, avant toute décision, de procéder à une étude très serrée du trafic envisagé.

Deux formations sont stationnées en permanence sur la base 188 :

— un escadron d'avions d'appui utilisant 6 AD 4 (Skyraiders), appareils déjà anciens et bientôt périmés ;

— un groupe aérien mixte d'outre-mer, armé de 5 Nord 2501, 6 hélicoptères H 34, 4 Alouette II et 1 Broussard.

Au total, les effectifs réglementaires affectés par l'armée de l'air à Djibouti, en comprenant l'Etat-major du commandant de l'air, la base 188, ces deux formations, le commissariat de l'air

et la station ionosphérique à Arta, s'élèvent à 668 hommes dont 42 officiers. Les effectifs réels sont un peu supérieurs aux chiffres théoriques.

La décision est prise de remplacer au 1^{er} janvier 1973 les 6 AD 4 par 8 avions à réaction F 100 : ce changement d'appareil implique des travaux d'infrastructure importants : construction d'un atelier pour réacteurs et d'une aire de point fixe, installation d'une usine à oxygène liquide, etc. Les travaux sont actuellement en cours. En outre, des logements devront être construits pour abriter les familles du personnel supplémentaire affecté à la base.

Si l'on ajoute à ces travaux ceux qui sont rendus nécessaires par l'installation des hélicoptères de l'A. L. A. T., on voit que la base aérienne n° 188 est en pleine transformation ; le coût des travaux neufs dépassera 9 millions de francs métré en 1972.

Ces transformations ont d'ailleurs amené le commandement à demander une augmentation du personnel de la base elle-même ; elle n'a pas encore été accordée, bien qu'elle paraisse, en effet, nécessaire.

Les missions essentielles de cette base aérienne sont, d'une part, le soutien logistique des forces du territoire et, en cas d'opérations, l'appui feu apporté par les AD 4, ou plus tard par les F 100, et, d'autre part, la défense de la base elle-même et l'accueil des renforts qui est un des éléments essentiels de la défense du territoire : tout le problème, en cas de troubles graves ou d'attaque inopinée, est de maintenir la piste en état assez longtemps pour recevoir des renforts, qu'ils viennent de Métropole ou de Madagascar.

Le Colonel Chevaillier, commandant la base, a insisté particulièrement, dans l'exposé extrêmement clair qu'il a bien voulu nous faire, sur cet aspect des missions de la base 188 : l'arrivée des premiers renforts venant de Métropole par air demandera au moins quelques jours, en supposant que les autorisations de survol des pays voisins soient toutes accordées en temps utile ; les premiers envois par bateau mettront au moins 35 jours pour atteindre Djibouti : le problème essentiel est donc de tenir la piste en état pendant cette période, de manière à pouvoir accueillir les renforts venant de Métropole ou de Madagascar jusqu'à l'arrivée des premiers éléments transportés par mer. Le plan de défense de la base tient compte évidemment de cette situation.

D'un autre point de vue, le Colonel a attiré notre attention sur le problème des logements de cadres, plus aigu pour l'armée de l'air du fait de l'importance des augmentations d'effectifs prévues. Elle dispose actuellement de 298 logements, dont 74 domaniaux et 224 pris en location : il lui en faudrait 341, soit un déficit de 43. Les crédits accordés en 1972 ne permettent pas d'augmenter le nombre de logements loués.

Pour 1973, il faudra faire face à l'augmentation des loyers et aux besoins plus élevés : mais au 1^{er} juillet 1973, 36 logements, actuellement en construction, entreront en service. Il est certainement souhaitable qu'une majoration importante des crédits puisse être allouée en 1973.

Le Colonel Chevaillier a également évoqué devant nous les travaux qui sont actuellement envisagés pour rendre la piste capable de recevoir les Boeing 747 : leur montant serait de l'ordre de 4 milliards de francs métré environ. Il partage sur ce point l'avis exprimé par le commandant supérieur, et rappelé ci-dessus.

c) LA MARINE

Le commandant de la marine à Djibouti, Capitaine de vaisseau Baillat, est aussi commandant de la zone maritime n° 5 qui englobe la mer Rouge et toute la partie Nord de l'océan Indien.

A ce titre, il a un rôle de surveillance de la navigation dans tout ce secteur et doit connaître l'importance du trafic commercial des puissances tendant à s'y installer : Russie, U. S. A., Chine, etc.

C'est ainsi qu'il a pu constater l'accroissement de la présence russe, soit par des bâtiments de pêche (chalutiers), soit même par des navires de guerre provenant de mer Noire ou de Vladivostok. Ces bâtiments doivent évidemment se ravitailler et éventuellement subir de petits travaux d'entretien dans les ports de la région : Aden, Berbera, ou même les ports d'Ethiopie sur la mer Rouge. Il ne semble pas qu'ils aient encore de base permanente, mais ils cherchent certainement à en installer une.

On assiste d'ailleurs, en Somalie, à une lutte d'influence assez caractéristique de la situation générale au Nord de l'océan Indien :

— d'une part, les Russes ont fortement développé depuis 1964 le port de Berbera, situé à quelque 200 kilomètres de Djibouti : construction d'un quai de 350 mètres et d'un poste de ravitaillement de combustibles sur coffre ; d'autres améliorations seraient actuellement en projet ;

— d'autre part, les Américains ont financé un autre port, à Chisimayo, sur la côte somalie au Sud de Mogadiscio : son inauguration a eu lieu le 9 novembre 1968. Ce même port a été doté, sensiblement à la même date, d'un entrepôt frigorifique construit par les Russes.

Enfin, un autre accord signé en 1971 prévoyait la construction par les Russes de 33 nouveaux réservoirs pétroliers à répartir entre les ports de Berbera, Chisimayo, Mogadiscio, etc. Ces exemples montrent la concurrence entre les grandes puissances, qui joue autour d'un pays stratégiquement bien situé, et la confusion qui en résulte.

Quoi qu'il en soit, malgré une certaine réaction américaine, les Russes sont solidement implantés en Somalie, et Berbera constitue pour eux une escale de repos et de ravitaillement, modeste certes, mais déjà praticable en permanence. En janvier 1972, la présence simultanée de six sous-marins a été signalée à Berbera, tandis que deux croiseurs lance-missiles et un destroyer, accompagnés d'un pétrolier, relâchaient à Mogadiscio.

Dans les premiers jours de juillet, les Russes avaient dans les parages du golfe d'Aden : un pétrolier, un bâtiment océanographique, un transport, un navire-atelier de 6.000 tonnes, un dragueur dont la relève a été assurée le 10 juillet, et probablement un sous-marin de 2.500 tonnes à propulsion classique, armé de missiles.

A la même époque, dans la zone des Seychelles, on pouvait observer : deux destroyers lance-missiles, l'un de 4.000 tonnes environ, l'autre de 2.000 tonnes, et un pétrolier ; ils devaient faire escale à Port-Louis (île Maurice) le 10 juillet.

Dans la mer Rouge, la présence russe est généralement plus discrète, mais certains bâtiments ont relâché récemment à Port-Soudan ou à Hodeida (Yémen).

Le port d'Aden a été utilisé aussi parfois par les Russes, principalement par leurs pétroliers qui viennent s'y ravitailler et par des bâtiments ateliers.

De leur côté, les Américains sont loin d'être inactifs, et ils entretiennent dans l'océan Indien au moins deux destroyers dont la base principale est Bahrein, mais qui viennent parfois dans les ports éthiopiens de la mer Rouge. Enfin, deux bâtiments anglais

viennent plus rarement dans cette zone, évoluant entre Ceylan et Madagascar. Il faut noter que le commandant éthiopien de la base de Massaoua est un officier anglais en retraite...

La France est donc le seul pays occidental qui possède une base fixe, parfaitement organisée en tant qu'escale et permettant aux bâtiments de passage de se ravitailler en combustibles liquides, en eau et en vivres, mais ne disposant d'aucun moyen industriel : les petits carénages des bâtiments français qui y sont stationnés ne peuvent avoir lieu qu'à Diégo-Suarez ou à Aden. Encore semble-t-il que les autorités locales de ce dernier port ne tiennent pas particulièrement, depuis quelques mois, à recevoir des bâtiments de guerre français.

En 1972, la présence dans cette zone pendant trois mois des bâtiments qui faisaient partie de l'opération « Mascareignes », puis le passage de la *Jeanne-d'Arc* et de l'escorteur *Victor-Schœlcher*, ont évidemment rappelé aux ports visités l'importance que la France attache à l'océan Indien.

Mais le reste du temps, elle n'y est représentée que par 1 ou 2 avisos escorteurs et 1 ou 2 escorteurs rapides de 1.750 tonnes rattachés organiquement à Diégo-Suarez, ou détachés pour trois mois par roulement de la métropole. Un de ces bâtiments vient faire, de temps à autre, quelques escales à Djibouti.

Par ailleurs, la marine à Djibouti participe à la défense du territoire par la surveillance des frontières maritimes.

Elle dispose pour cela de 2 dragueurs de type ancien : *L'Etoile-Polaire* et *La Malouine*. Un patrouilleur de 180 tonnes, *La Combattante*, a été affecté récemment au territoire et a dû rallier Djibouti fin août 1972. En outre, il existe 7 petits bâtiments de débarquement (L. C. M.), très anciens, provenant d'Indochine, qui peuvent cependant permettre des transports de personnel et de matériel dans le golfe de Tadjoura.

Le Capitaine de vaisseau Baillat nous a fait remarquer à quel point ces moyens sont insuffisants pour surveiller 350 kilomètres de côtes difficiles, souvent inhospitalières, dans une région où le vent de sable réduit la visibilité et gêne la navigation.

Il estime indispensable de procéder le plus rapidement possible au remplacement des L. C. M. réellement hors d'âge et dangereux par mauvais temps, et d'affecter au territoire au moins deux patrouilleurs rapides pour petits fonds.

Malheureusement, il n'existe pas de bâtiments de ce type actuellement disponibles : la loi de programme en cours d'exécution prévoit la construction de deux patrouilleurs rapides, mais en fin de plan seulement. L'Etat-major de la marine, saisi de ce problème, a proposé d'avancer leur construction qui pourrait être entreprise sous peu si des crédits suffisants étaient dégagés dès 1972.

Les moyens de la marine sont donc extrêmement réduits et en partie inadaptés à sa mission, à cause de la vétusté et de l'insuffisance du matériel dont elle dispose.

En dehors de l'équipage des bâtiments affectés, la marine comprend en tout 84 hommes dont 4 officiers.

*
* *

Si l'on fait le total des effectifs français stationnés au Territoire français des Afars et des Issas, on aboutit aux chiffres suivants, en y comprenant les états-majors et les services :

Armée de terre.....	3.120 environ.
Armée de l'air.....	670 —
Marine	90 —

3.880 environ,

soit un peu plus de 4.000 hommes en y ajoutant la gendarmerie.

Ces moyens seraient sans doute suffisants en cas de troubles de peu d'importance ; ils deviennent nettement faibles si ces troubles débouchent sur des émeutes graves, voire sur une attaque frontale de la Somalie ou de l'Ethiopie.

Une attaque somalienne déclencherait sans doute une intervention éthiopienne, mais peut-être aussi une intervention arabe.

Le rôle des forces françaises en cas de conflit se bornerait donc, dans un premier temps, à protéger la base aérienne de manière à lui permettre de recevoir les renforts prévus. Ceux-ci ne peuvent, en effet, provenir que par la voie aérienne de France (éléments des forces d'intervention) ou de Madagascar : tout transport par bateau exige au moins un délai de trente-cinq jours en passant par Le Cap.

CHAPITRE II

LES COMORES

1. Généralités.

Le Territoire français des Comores comprend quatre îles situées entre la pointe extrême nord de Madagascar et la côte orientale d'Afrique :

- la Grande Comore, la plus vaste et la plus élevée, où se trouve la capitale actuelle : Moroni ;
- Moheli, la plus petite ;
- Anjouan, baptisée la « perle des Comores » ;
- Mayotte, entourée d'une large barrière de corail et dont le lagon comporte, entre autres, l'îlot rocheux de Dzaoudzi, ancienne capitale.

La population totale est de l'ordre de 300.000 habitants, ce qui donne une densité moyenne supérieure à 200 habitants au kilomètre carré cultivable. Le taux d'accroissement annuel de la population est de 2,5 % environ : le problème de l'emploi domine donc toute l'activité économique de ce territoire aux faibles ressources et aux rares débouchés.

Au point de vue politique, les Comores constituent un Territoire français d'Outre-Mer, doté de l'autonomie interne (loi du 3 janvier 1968). Les affaires du territoire sont gérées par un Conseil de Gouvernement qui élit son président, et une Chambre des Députés de 31 membres.

La France est représentée par un Haut-Commissaire qui assure la défense et la sécurité extérieure de l'archipel.

Nous avons été reçu par le Président du Conseil de Gouvernement, le Prince Said Mohamed Djéffar, élu à ce poste le 16 juin précédent. Il était auparavant Président de la Chambre des Députés et appartient au Rassemblement démocratique du peuple comorien (R. D. P. C.). Avant d'accéder à cette fonction, le Prince Said Mohamed aurait fait part à plusieurs reprises, et entre autres à M. Messmer lors de son passage le 1^{er} février 1972, de son désir d'obtenir l'indépendance.

Quoi qu'il en soit, le Président du Conseil de Gouvernement a fait montre vis-à-vis de nous d'une grande courtoisie, mais aussi d'une discrétion certaine. Son directeur de cabinet, M. Ali M'Roudjae, ancien ministre du Gouvernement précédent, a exprimé le désir de recevoir une aide accrue de la France, peut-être par l'intermédiaire des forces armées françaises, en vue de faciliter les transports d'une île à l'autre : avions, hélicoptères ou même petites embarcations du type L. C. M.

En l'absence du Haut-Commissaire, nous avons été reçu par le Secrétaire général, M. Delabrousse, au cours d'un dîner qui rassemblait les plus hautes personnalités de Moroni, tant comoriennes que françaises, et où de nombreux problèmes touchant aux domaines économique et militaire ont pu être évoqués.

Economiquement parlant, ces îles sont très pauvres et ne disposent que de faibles ressources naturelles : il n'y existe aucune industrie et le mode de vie est essentiellement agricole. L'augmentation constante de la population pose de graves problèmes qui ne pourront être résolus à l'échelle du territoire. Peut-être une politique hardie de contrôle des naissances pourrait-elle améliorer quelque peu cette situation : elle se heurterait, semble-t-il, aux convictions de ce peuple profondément islamisé. Il faudrait provoquer sur ce point une évolution de leur pensée et de leurs mœurs.

Une aide économique extérieure puissante pourrait également créer ou développer certaines industries, comme celle des parfums par exemple, ou encore, par la construction d'hôtels modernes et d'aérodromes, donner au tourisme une impulsion qu'il est loin d'avoir actuellement.

Quant à l'émigration vers les territoires voisins, elle se heurte rapidement aux nouveaux nationalismes : il existe déjà une colonie comorienne de quelque 50.000 personnes à Madagascar.

Le désir d'indépendance complète paraît grand dans la population : elle a été demandée, à un moment ou à un autre, par les deux partis politiques principaux. Il semble bien que le départ de la France signifierait la main-mise plus ou moins franche sur ces îles d'une autre puissance étrangère. La France a donc, encore ici, une partie très importante à jouer, mais elle devra affirmer sa présence par une aide accrue et une grande générosité.

Il existe un mouvement de libération nationale des Comores (MOLINACO), reconnu par le Comité de décolonisation de l'O. U. A. depuis 1965 et auquel le Gouvernement de Zanzibar donne un appui non négligeable.

2. Les problèmes de défense.

Au point de vue stratégique, l'emplacement de ces îles au débouché Nord du canal de Mozambique, extrêmement fréquenté depuis la fermeture du canal de Suez, leur donne une certaine importance. Cependant, il n'y existe aucun port de quelque valeur, aucun aérodrome capable de recevoir les long-courriers modernes. La surveillance de la navigation dans le canal ne peut donc être assurée de manière satisfaisante que depuis Diégo-Suarez, soit par bateau, soit par avion.

La présence de la France aux Comores apparaît donc comme le complément de nos installations de Diégo-Suarez : aucune autre puissance occidentale n'a d'implantation fixe dans cette région du monde dont l'importance, même si le canal de Suez devait être rouvert, ne cesse de croître : ce sera toujours la route normale des grands pétroliers dont le tonnage dépasse les possibilités du canal.

On a envisagé d'utiliser le lagon de Mayotte, en y aménageant un point d'appui secondaire pour nos bâtiments, non point en y construisant un petit arsenal, ce qui aurait entraîné d'énormes dépenses d'infrastructure sans profit correspondant, mais en y mouillant un navire-atelier ou, d'une manière plus générale, des bâtiments de soutien logistique (pétroliers, bâtiments-bases, etc.) ce qui aurait permis d'entretenir et de ravitailler les escorteurs chargés de la surveillance de ce secteur.

Le lagon de Mayotte présente, en effet, des fonds très sains, abrités de la houle du large, et les seuls travaux à exécuter consisteraient dans le déroctage des passes qui possèdent actuellement un seuil gênant empêchant certains bâtiments d'y pénétrer.

Ces projets sont encore au stade des études et n'ont fait l'objet d'aucun commencement de réalisation : ils permettraient d'obtenir, à peu de frais, un complément important à la capacité de soutien logistique de Diégo-Suarez.

Quant aux forces actuellement entretenues en permanence aux Comores par la France, elles n'ont d'autre rôle à assurer que de contribuer au maintien de l'ordre s'il était troublé par des émeutes ou des attentats.

Quelle est leur importance ?

3. Les moyens militaires français.

Ils comprennent essentiellement :

- un groupement de gendarmerie dont le P. C. est à Moroni et dont les brigades sont réparties dans les quatre îles ;
- une compagnie du 3^e régiment étranger d'infanterie, stationnée à Dzaoudzi, sauf une section en permanence à Moroni.

a) *La gendarmerie* : nous avons été accueilli à N'Toudjini par le chef d'escadron Giraud, commandant le groupement de gendarmerie des Comores, qui nous a très aimablement fait visiter une partie de ses locaux, dont l'état général et l'entretien nous ont paru particulièrement satisfaisants.

Une conférence d'information, parfaitement organisée, s'est tenue ensuite dans un des locaux du bâtiment de commandement, où les principaux problèmes de la gendarmerie ont été abordés.

Au total, ce groupement comprend 3 officiers, 30 gendarmes métropolitains et 108 auxiliaires autochtones, soit 141 en tout ; il doit être renforcé en 1972, au titre de l'assistance technique, par 1 officier et 10 sous-officiers. Il possède un certain nombre de véhicules automobiles en bon état de marche, malgré l'ancienneté de quelques-uns d'entre eux.

Par contre, il manque de moyens maritimes et aériens, soit pour assurer des liaisons rapides entre les îles, soit pour la sur-

veillance côtière : l'unique Zodiac dont il dispose actuellement est nettement insuffisant : 6 Zodiac supplémentaires doivent en principe être livrés prochainement, ainsi qu'une vedette de surveillance de haute mer.

Le groupement ne dispose d'aucun moyen aérien : il a été autorisé à passer une convention avec la Compagnie Air-Comores, qui fait le service des îles, portant sur 50 heures de vol par an. Cette formule paraît nettement insuffisante ; il faudrait que la gendarmerie puisse disposer d'un avion léger, ou mieux encore d'hélicoptères.

Faute de ressources locales, le groupement est ravitaillé en vivres par Diégo-Suarez, soit par mer : un bâtiment vient régulièrement chaque trimestre, soit par avion : un Nord 2501 assure le transport de viande et de légumes frais chaque semaine.

A côté de la gendarmerie métropolitaine, il existe aux Comores une garde territoriale autochtone chargée de l'ordre intérieur des îles et qui est à la disposition du Président du Conseil des Ministres. La formation de ce corps a été confiée à la gendarmerie qui essaie de lui inculquer ses traditions. Son organisation a été conçue de telle sorte qu'il puisse peu à peu remplacer la gendarmerie française si l'indépendance complète devait être, un jour, accordée au territoire.

Ses effectifs se montent actuellement à 141 gardes, dont un officier, mais doivent être prochainement augmentés.

La rémunération du personnel militaire aux Comores a donné lieu récemment à des difficultés : le coût de la vie y est incontestablement très élevé, et le traitement des fonctionnaires civils a été relevé à compter du 1^{er} janvier 1972. A la suite d'une enquête faite par le Contrôle général des armées, un relèvement du « coefficient de majoration » applicable aux militaires servant dans l'archipel des Comores est compris dans les mesures catégorielles du budget de 1973. Il semble donc que, sur ce point, les demandes de la gendarmerie puissent être bientôt satisfaites.

b) *Le 3^e régiment étranger d'infanterie*, stationné à Diégo-Suarez, entretient en permanence aux Comores, par roulement, une compagnie de combat dont le poste de commandement est à Dzaoudzi et dont une section est stationnée à Moroni. Ses effectifs théoriques sont de 5 officiers, 23 sous-officiers et 158 hommes.

Une visite assez rapide des installations, tant à Moroni (camp de Voidjou) qu'à Dzaoudzi, nous a permis de voir l'effort considérable qui a été fait pour assurer un minimum de confort au personnel : entre autres les installations de Dzaoudzi, où l'implantation des troupes est déjà ancienne, nous ont paru en excellent état. Celles du camp de Voidjou, nettement plus primitives, sont surtout la preuve de l'habileté de la Légion étrangère à profiter de tout ce qui lui est alloué et à en tirer le meilleur parti possible.

Si l'on veut assurer aux quelques éléments militaires stationnés aux Comores des conditions de vie et d'instruction normales, il est indispensable d'y effectuer un certain nombre de travaux d'infrastructure.

Ceci suppose naturellement que la permanence de la présence française y soit assurée, comme il est souhaitable, pour un assez long délai.

CHAPITRE III

MADAGASCAR

1. Généralités.

L'implantation militaire française en République malgache depuis son indépendance est essentiellement centrée en deux points :

- Diégo-Suarez, autour de l'arsenal de la marine ;
- Tananarive, où réside encore le Général commandant supérieur des Forces françaises au Sud de l'océan Indien.

L'accord de défense, signé entre la République française et la République malgache le 27 juin 1960, fait partie d'un ensemble d'accords de coopération intéressant les différents aspects des relations entre les deux pays : relations politiques, judiciaires, économiques, etc. ; il n'en est qu'un des volets.

Aux termes de cet accord, les deux Etats « se prêtent aide et assistance pour assurer la défense de la Communauté », mais la République malgache a la responsabilité de sa défense intérieure et extérieure. Elle peut demander à la France une aide en vue d'assurer cette défense et elle bénéficie du concours de la France pour la constitution, l'entretien et la formation de ses forces armées.

Depuis douze ans ces accords n'ont pas été modifiés ; en mai 1972, lors des émeutes qui se sont déroulées à Tananarive, les accords de coopération, d'une manière générale, ont été assez vivement attaqués. Les ruines de l'hôtel de ville, incendié le 13 mai 1972, ont longtemps porté une inscription : « Que les accords de coopération deviennent cendres, comme l'hôtel de ville ».

Tout ceci prouve, à l'évidence, que la mentalité malgache a sensiblement évolué dans son ensemble après douze ans d'indépendance, alors que les accords de coopération sont restés figés : il en résulte une certaine distorsion qui peut donner lieu à des critiques fondées de la position française.

C'est ainsi, par exemple, que la présence à Tananarive du Général commandant supérieur des forces françaises au Sud de

l'océan Indien et de son état-major peut paraître singulière, alors que la France dispose d'une base importante à Diégo-Suarez, dans le Nord de l'île.

D'autre part, comme on le verra plus en détail ci-après, il existe encore à Ivato, à quelque 16 kilomètres de Tananarive, une base aérienne française et un régiment de parachutistes d'infanterie de marine.

L'intérêt de la présence de cet état-major et de ces troupes à proximité de la capitale d'un pays indépendant peut être apprécié très diversement, ainsi que nous l'ont montré les deux audiences que nous ont accordées successivement M. Plantey, ambassadeur de France, et le Général Bigeard, commandant supérieur.

M. Plantey estime en effet que l'existence de ces forces à proximité de la capitale est un élément fondamental pour la colonie française de Madagascar : sans doute leur intervention en cas de troubles n'est pas souhaitable et, en fait, elles ne sont pas intervenues lors des événements de mai 1972, mais leur seule présence peut suffire à rassurer. Le départ de ces troupes ou leur éloignement de la capitale entraînerait presque inévitablement un exode général des Français installés dans la grande île, quelques-uns depuis de très nombreuses années.

Présent depuis plus de cinq ans à Madagascar, M. Plantey s'est efforcé principalement de maintenir la présence française dans l'île et de l'étendre même, si possible. L'élément militaire français lui a fourni pour cela une aide très réelle, qu'il s'agisse des troupes françaises stationnées près de Tananarive ou du personnel militaire instructeur chargé, au titre de l'aide technique, de la formation et de l'instruction de l'armée malgache.

Le retrait de ces forces, la diminution de cette aide constitueraient une politique toute nouvelle, contraire à toute son action jusqu'ici et qu'il estime ne pas pouvoir mettre en œuvre lui-même.

Le Général Bigeard, de son côté, pense qu'après douze ans d'indépendance, et surtout après les événements de mai 1972, la présence française est, à Tananarive, à la fois trop voyante et inutile :

— trop voyante : le commandant supérieur occupe l'ancienne résidence du Général Gallieni et l'ambassadeur l'ancien palais du Gouverneur général, qui domine la ville. La base aérienne française d'Ivato est trop proche de l'aérodrome civil et on a l'impression

d'arriver dans un territoire français. En apparence, il semble donc que rien n'ait changé depuis douze ans et que l'époque coloniale dure encore ;

— inutile : en cas de troubles, le commandant supérieur pourrait disposer au maximum de 900 hommes utilisables : des effectifs aussi faibles ne permettraient certainement pas une protection efficace des ressortissants français qui sont répartis dans tous les quartiers de la ville. En mai 1972, les troupes françaises sont restées consignées et ne sont intervenues à aucun moment. Si, comme cela paraît possible, d'autres événements du même ordre se produisent, on ne voit pas comment leur intervention pourrait en quoi que ce soit protéger les Français, éviter ou limiter les troubles ; on voit très bien, par contre, tout ce que pourraient en tirer les partis d'opposition.

D'autre part, il existe à Madagascar un important bureau d'aide militaire technique aux armées malgaches, qui comprend des personnels français détachés des trois armées et de la gendarmerie. Ses effectifs autorisés atteignent 226 personnes se décomposant ainsi :

	OFFICIERS	SOUS-OFFICIERS	TOTAL
Terre	57	22	79
Mer	3	5	8
Air	7	16	23
Gendarmerie	23	82	105
Service de santé	10	1	11
Total	100	126	226

Ces chiffres n'ont que peu varié au cours de ces dernières années.

Le commandant supérieur pense que, depuis plusieurs années déjà, la présence militaire française à Tananarive aurait dû être réduite, ainsi d'ailleurs que l'aide militaire technique à l'armée malgache. Le repli des forces actuellement stationnées à Ivato, ainsi que du commandant supérieur et de son état-major, vers Diégo-Suarez, lui paraît être la meilleure formule.

Si, en effet, l'utilité de la présence militaire française dans la capitale peut être mise en doute, l'importance de Diégo-Suarez n'est contestée par personne : situé à la pointe Nord de l'île, au bord d'une rade immense et très sûre, ce port constitue une base fondamentale pour la surveillance de la navigation dans le canal de Mozambique, et elle est la seule base permanente tenue dans ce secteur par une puissance occidentale. Ses installations portuaires et industrielles en font une escale privilégiée, tant pour les navires de guerre français que pour les bâtiments de commerce de toutes nationalités.

Depuis la fermeture du canal de Suez, le trafic commercial maritime dans le canal de Mozambique est presque essentiellement constitué par le flux pétrolier de l'artère de ravitaillement de l'Europe à partir du Moyen-Orient. Ceci correspond à un passage journalier de 550.000 tonnes de navires pétroliers dans chaque sens.

Il n'existe actuellement aucun point, en dehors de Diégo-Suarez, où ces bâtiments puissent, en cas d'avarie, faire escale et subir les réparations, mêmes provisoires, qui leur permettent de continuer leur route. La création d'un port pétrolier dans la baie de Narinda, sur la côte Nord-Ouest de l'île, est actuellement à l'étude, mais sa réalisation risque de se heurter à de très grandes difficultés techniques du fait de l'isolement complet du site retenu et peut-être aussi du manque de main-d'œuvre spécialisée. Enfin, il n'est pas sûr que le financement de cette très importante opération soit assuré en totalité.

De toute manière, et pour de longues années encore, Diégo-Suarez reste le seul port valable de cette région.

2. Les problèmes de défense.

Si le principe de la présence des troupes françaises à Madagascar est justifié par les accords de défense, par contre leur répartition sur le territoire est plus ou moins acceptable. En principe, elles ne pourraient intervenir qu'à la demande du Gouvernement malgache ; encore cette intervention, comme nous l'avons dit plus haut, n'est pas toujours souhaitable et risque fort d'être inefficace étant donné la faiblesse des effectifs immédiatement disponibles.

En cas de troubles graves ou d'attaque extérieure, des renforts pourraient être envoyés de France par avion soit à Diégo-Suarez, soit à Ivato. La base d'Ivato constitue, au centre même du pays et à proximité de la capitale, un excellent dispositif d'accueil des renforts, puisque la piste peut recevoir les plus grands appareils actuellement en service. L'évacuation de la base aérienne française poserait donc un problème grave dans ce cas particulier : le maintien d'un élément français, même très restreint, équipe d'entretien ou du génie, pourrait peut-être alors être envisagé.

Diégo-Suarez constitue un camp retranché relativement facile à défendre et assez isolé du reste du pays, aucune route goudronnée ne le reliant aux autres régions de l'île.

Le repli sur Diégo-Suarez des forces actuellement casernées près de Tananarive renforcerait de manière substantielle sa garnison et permettrait, en temps normal, de minimiser la présence militaire française dans le reste du pays. Il suppose cependant la réalisation d'un certain volume, non négligeable, de travaux d'infrastructure.

Ce dispositif nécessiterait évidemment la négociation d'accords de défense nouveaux, l'abandon volontaire par la France de la base militaire d'Ivato pouvant sans doute permettre d'obtenir en contrepartie des garanties plus grandes sur le maintien de la présence française à Diégo-Suarez. Mais cette position nous paraît être le minimum acceptable dans la négociation qui doit nécessairement s'engager dans ce domaine.

3. Les moyens militaires français.

I. — L'ARMÉE DE TERRE

Elle entretient à Tananarive l'état-major du général commandant supérieur des forces françaises au Sud de l'océan Indien et un certain nombre de services dont la compétence s'étend d'ailleurs aussi aux forces stationnées à la Réunion : intendance, direction du matériel et des bâtiments, chefferie du service de santé avec une infirmerie-hôpital et un dispensaire familial.

Cet ensemble, état-major et services, comprend 256 hommes, dont 38 officiers et 98 sous-officiers.

Les forces proprement dites comprennent deux formations, l'une stationnée à proximité de Tananarive, l'autre à Diégo-Suarez :

— le 2^e régiment de parachutistes d'infanterie de marine à Ivato, à proximité de l'aéroport civil et de la base aérienne française. Il est essentiellement composé d'une compagnie de base chargée surtout de l'administration, au sens large, de l'état-major, une compagnie de commandement et des services et deux compagnies parachutistes à quatre sections de combat, soit en tout 618 hommes, dont 27 officiers et 100 sous-officiers. Les effectifs du personnel aéroporté effectivement entraîné s'élèvent à 21 officiers, 66 sous-officiers et 405 hommes, dont 314 appelés ;

— le 3^e régiment étranger d'infanterie, à Diégo-Suarez. Il comprend deux compagnies de combat (compagnies motorisées d'infanterie) et un escadron de reconnaissance blindé. Une des deux compagnies est stationnée, comme nous l'avons vu plus haut, dans les Comores, l'autre assure la protection de la base navale en collaboration avec les éléments de la marine qui pourraient s'y trouver en stationnement ou de passage. Les effectifs théoriques du régiment, y compris la compagnie de base et la compagnie de commandement et des services, s'élèvent à 785 hommes, dont 33 officiers et 119 sous-officiers. Les effectifs réels sont un peu supérieurs à ces chiffres.

Quelques services existent également à Diégo-Suarez : une infirmerie-hôpital interarmées et une annexe de l'établissement d'approvisionnement multi-services, qui dépend de la direction des matériels et des bâtiments de Tananarive : en tout 31 hommes, dont 5 officiers.

Le commandant du 3^e R. E. I., Lieutenant-colonel Charles-Dominé — après un exposé très complet où il a su nous donner une vue d'ensemble très vivante de l'activité de son régiment et des problèmes de personnel ou de matériel qui se posaient à lui — nous a fait visiter les différents éléments de son unité, qui occupent divers emplacements autour de Diégo-Suarez :

— la compagnie de base, l'annexe de l'établissement multiservices, les ateliers automobiles, de transmissions, de casernement, les magasins, les mess de garnison, etc., sont au camp Lubert, à proximité de la ville. Ils doivent assurer le soutien logistique de l'ensemble du corps : entretien des véhicules et du matériel de tous genres.

Les crédits d'entretien des immeubles semblent calculés au plus juste : les bâtiments, construits en matériaux assez légers, demanderaient de nombreux travaux pour être maintenus en état ;

— la compagnie de combat (infanterie motorisée) est stationnée au camp de Tanambas, à 5 kilomètres au Sud de Diégo-Suarez. Elle participe à de fréquents exercices, soit seule, soit avec l'armée malgache. Eventuellement, elle pourrait être envoyée en renfort rapide soit à Djibouti, soit à Tananarive ou à la Réunion ; actuellement elle dispose de moyens de transport insuffisants : Nord 2501, trop lents et au rayon d'action beaucoup trop court ;

— l'escadron blindé, comprenant 4 pelotons de base dont un anti-chars, est au camp de Sakaramy, à une vingtaine de kilomètres de Diégo-Suarez. Il occupe un ensemble de bâtiments assez vétustes datant d'une quarantaine d'années et dont l'état demanderait de nombreux travaux d'entretien.

Le lieutenant-colonel Charles-Dominé, commandant le 3^e R. E. I., estime que les effectifs dont il dispose sont un peu faibles pour remplir les missions qui lui sont imparties : défense de la base et renforts éventuels à l'extérieur : il souhaiterait avoir une compagnie de combat supplémentaire. Par ailleurs, le parc automobile dans son ensemble (véhicules de combat et de transport) est très ancien et n'est maintenu en état de marche qu'à force de travail. Heureusement, la qualité et le dévouement du personnel permettent d'éviter trop de défaillances du matériel. Il en va de même pour le matériel des transmissions.

Les casernements des hommes du rang sont souvent vétustes et peu adaptés à du personnel de carrière destiné à y séjourner de longs mois. Certains locaux datent de l'époque de Gallieni et n'ont reçu que de très faibles améliorations depuis cette époque.

Par ailleurs, le colonel a également noté l'insuffisance des rémunérations, qui sont actuellement inférieures à celles du personnel civil de même ancienneté : nous avons vu que cette question est à l'étude au sein du Ministère de la Défense nationale et doit faire l'objet d'une mesure spéciale incluse dans le budget de 1973.

En bref, le 3^e R. E. I. nous est apparu comme une formation d'élite dont les moyens matériels demeurent nettement en dessous de ce qui serait souhaitable, tant en qualité qu'en quantité. Mais la haute valeur du personnel et, entre autres, du corps des sous-officiers dont le commandant du régiment a fait un grand éloge, lui permettrait, en cas de troubles, de remplir ses missions.

II. — L'ARMÉE DE L'AIR

Elle est entièrement concentrée à la base aérienne n° 181, à Ivato. Les installations de cette base, dont l'armée de l'air n'est qu'affectataire secondaire, sont utilisées principalement par l'aviation civile : piste et installations annexes, aides à la navigation, tour de contrôle, etc. Seuls un certain nombre de hangars et d'ateliers sont propres à l'armée de l'air. Deux formations y sont stationnées en permanence :

- un escadron d'appui, armé principalement de matériels anciens : 6 AD 4 (Skyraiders) devant être portés à 8 en 1973 ;
- un groupe aérien mixte d'outre-mer, composé de 9 Nord 2501, de 2 hélicoptères Alouette II et d'un avion d'observation Broussard, chargé des liaisons intérieures du territoire, Comores comprises, et de l'entraînement du 2^e régiment de parachutistes également stationné à Ivato.

En outre, l'armée de l'air entretient :

- une participation Air au commandement supérieur des forces françaises au Sud de l'océan Indien (4 officiers dont le général adjoint Air, et 5 sous-officiers) ;
- une participation au bureau d'aide militaire aux forces armées malgaches (7 officiers et 16 sous-officiers) ;
- une participation à l'infirmierie-hôpital de Tananarive.

Au total, l'ensemble de ces formations, base 181 comprise, rassemble 674 hommes dont 55 officiers et 320 sous-officiers (effectifs réglementaires).

III. — LA MARINE

Elle est entièrement stationnée à Diégo-Suarez, autour des installations de l'arsenal, et elle emploie un volume important de personnels, tant militaires que civils. La rade de Diégo-Suarez est à la fois l'une des plus vastes et des plus sûres de cette région du globe : elle peut recevoir les plus grands bâtiments actuellement à flot et les escadres les plus nombreuses.

La marine y est installée depuis le début de ce siècle et dispose à la fois d'éléments militaires et industriels, dont l'importance a varié au cours du temps :

a) *Eléments militaires.*

Le Contre-Amiral Coulondres, commandant la base de Diégo-Suarez, est aussi l'adjoint naval du commandant supérieur des forces françaises au Sud de l'océan Indien. Il dispose d'un état-major et a sous ses ordres les bâtiments affectés en permanence au territoire. Ceux qui séjournent temporairement dans la zone lui sont aussi rattachés. Il est également chargé du commandement militaire de l'arsenal et de la haute direction des services qui y fonctionnent.

Dès notre arrivée à Diégo-Suarez, l'Amiral Coulondres nous a exposé de manière très concrète la composition des forces dont il dispose, ainsi que l'organisation d'ensemble de l'arsenal. Il nous a ensuite fait visiter les installations qui le composent.

Au début de juillet, étaient stationnés en permanence à Diégo-Suarez :

- 2 dragueurs : *l'Altair* et *La Dieppoise* ;
- 1 transport : *LCT 9061* ;
- 1 remorqueur côtier : *Robuste*.

En outre, un dragueur affecté à Djibouti était en fin de grand carénage à l'arsenal : *La Malouine*.

Trois autres bâtiments plus importants, organiquement rattachés à Diégo-Suarez, étaient présent au port ou navigaient dans l'océan Indien :

- un aviso escorteur : *Protet*,
- deux escorteurs rapides : *Le Provençal* et *Le Picard*.

Ces forces peuvent être temporairement renforcées par un escorteur rapide venant de métropole et passant trois mois dans l'océan Indien.

En outre, un avion de patrouille maritime est envoyé d'une base métropolitaine pendant quinze jours tous les trois mois, généralement un Atlantic provenant de Nîmes-Garons : il est chargé particulièrement de la surveillance du trafic commercial maritime dans la zone.

En dehors de la base navale proprement dite, la marine dispose de deux terrains d'aviation dont elle est affectataire principale (c'est-à-dire qu'elle a la charge de leur entretien et de leur fonctionnement) :

— aérodrome d'Arrachart utilisé couramment par les appareils de liaison avec Tananarive ou les Comores : DC 3 de la section de liaison marine, ou Nord 2501 des groupes de l'armée de l'air. Il ne peut recevoir les gros appareils de transport modernes ;

— aérodrome d'Andrakaka, plus important, avec une piste de 2.500 mètres de long sur 45 mètres de large, en partie bétonnée et en partie goudronnée, qui peut recevoir des avions du type DC 6, DC 8 et Transall. Construite par les Anglais au cours de la dernière guerre, cette piste a toujours été entretenue, et même allongée. En 1965 elle a été refaite et un parking de 21.000 mètres carrés aménagé à proximité. Son orientation n'est cependant pas parfaite, et elle ne peut être utilisée par tous les temps.

Les installations techniques sont incomplètes, les aides à l'atterrissage insuffisantes et le ravitaillement en combustibles assuré par camions-citernes. Un seul hangar est utilisable et uniquement par les petits avions ; les possibilités de dépannage sont également très réduites.

Les principaux clients d'Andrakaka sont les appareils des transports aériens militaires qui assurent des liaisons régulières avec la métropole par Djibouti. Le repli de la base aérienne 181 d'Ivato sur Andrakaka est sans doute concevable, mais demanderait un certain volume de travaux d'infrastructure.

Vis-à-vis de l'Etat malgache, Andrakaka est classé comme « réservé à l'usage d'administrations d'Etat, mis à la disposition de l'Etat français ». Cependant, Air-Madagascar a demandé la possibilité d'y faire escale pour ses Boeing 737 qui ne peuvent se poser à Arrachart.

b) *Eléments industriels et logistiques.*

L'arsenal de Diégo-Suarez a été construit de 1901 à 1912, comme point d'appui de la flotte dans cette région du globe. Entre les deux guerres mondiales, l'exploitation du bassin de radoub et des installations industrielles a été concédée à une société privée. Depuis 1945 elle a été reprise par l'Etat.

Actuellement, l'arsenal comprend des éléments comparables à ceux d'un arsenal métropolitain, et toutes les directions y sont représentées :

- travaux maritimes, chargés de l'entretien des installations immobilières existantes, et éventuellement des constructions neuves à terre ou à la mer ;
- commissariat, qui exploite des magasins de vivres, d'habillement et d'approvisionnements de matériels divers pour la flotte, ainsi que des réservoirs à mazout et à gas-oil qui permettent le ravitaillement à quai des bâtiments ;
- service de santé, qui dispose d'un hôpital d'une soixantaine de lits, dont quinze climatisés ; une extension en cours de construction lui permettra d'organiser une maternité très moderne destinée aux familles du personnel tant européen que malgache ;
- constructions navales, enfin, qui constituent la partie la plus importante de l'arsenal autour du bassin de radoub et de ses ateliers très divers, comme nous le verrons plus en détail ci-après.

L'ensemble de ces services emploie un personnel, tant civil que militaire, dont les effectifs autorisés peuvent s'analyser ainsi :

SERVICES	PERSONNELS militaires.	FONCTIONNAIRES civils.	OUVRIERS métropolitains.	OUVRIERS malgaches.
Etat-major et organismes rattachés	26 (dont 8 officiers).	1	»	»
Services militaires à terre.	278 (dont 9 officiers).	»	»	»
Constructions navales.....	12 (dont 12 officiers).	26	118	1.016
Commissariat	11 (dont 5 officiers).	7	11	153
Travaux maritimes.....	4 (dont 4 officiers).	7	24	239
Foyers	6 (dont 0 officier).	2	»	»
Service de santé.....	29 (dont 12 officiers).	»	1	17
Gendarmerie	19 (dont 0 officier).	»	»	»
Total.....	385 (dont 50 officiers).	43	154	1.425

Pour avoir une idée de l'ensemble du personnel dépendant de la base de Diégo-Suarez, il faut y ajouter :

- les effectifs du 3^e R. E. I. présents à Diégo-Suarez (599 dont 28 officiers) et les ouvriers malgaches, au nombre de 58, employés par les services de l'armée de terre ;
- les effectifs des bâtiments de la flotte rattachés à Diégo-Suarez (stationnaires) : 435, dont 27 officiers.

Dans un autre ordre d'idées, le nombre de familles logées à Diégo-Suarez au moment de notre passage était de 469, se décomposant comme suit :

- familles de militaires : 281 ;
- familles de personnel civil : 188.

La plupart étaient logées en logements domaniaux ou chez des particuliers : aucune difficulté ne nous a été signalée à ce point de vue là.

La Direction des constructions navales de Diégo-Suarez, qui constitue l'élément primordial de l'arsenal dans le domaine industriel, comprend essentiellement des ateliers, des magasins, un bassin de radoub, des quais et terre-pleins et des moyens de manutention :

— Les ateliers : ils occupent au total une surface bâtie de 22.659 mètres carrés, les plus importants étant les ateliers Fer, Bois, Fonderie, Machines et Ajustage, Electricité, Centrale électrique et Garage. Ils sont généralement construits en charpente métallique et agglomérés, et leur état d'entretien paraît satisfaisant.

Les machines-outils sont généralement assez vétustes : leur âge moyen est supérieur à vingt ans et, dans l'ensemble, l'outillage est amorti à 85 %. Cependant, en 1962, un certain nombre de machines à peu près neuves ont été transférées de Mers-el-Kebir à Diégo-Suarez, relevant ainsi quelque peu le niveau du parc.

Chaque atelier dispose des moyens de manutention intérieurs qui lui sont propres : entre autres 8 ponts roulants de 5 tonnes et 1 de 2 tonnes.

Ces ateliers sont capables d'effectuer tous les travaux d'entretien courant et même de grosses réparations sur bâtiments de mer ; ils constituent certainement une des plus grosses entreprises industrielles de l'île, peut-être même la plus importante si l'on

tient compte de la gamme très étendue des machines-outils dont ils disposent, qui leur permettent de faire des travaux extrêmement variés :

— L'atelier des « bâtiments en fer » a ainsi pu construire un petit pétrolier de 200 tonnes, un remorqueur de 1.650 CV, des chalands, des ponts métalliques de 40 à 140 mètres, des vedettes métalliques de 6 à 12 mètres, des réservoirs de 800 à 10.000 mètres cubes, etc.

— L'atelier à bois, outre les travaux de carénage normaux sur bâtiments en bois et en matière plastique, exécute des mobiliers de qualité en bois exotiques provenant de l'île : palisandre, hintsy, etc. La confection d'embarcations légères en matière plastique a pris récemment une importance toute particulière.

— Les magasins occupent au total une surface bâtie de 2.398 mètres carrés pour les matières inertes et 4.978 mètres carrés pour les munitions et explosifs. Ces surfaces peuvent paraître quelque peu insuffisantes si l'on pense que la plupart des approvisionnements viennent de métropole et que la durée normale d'un envoi par bateau de matériel d'un autre port demande au moins trente-cinq jours. Cependant, aucune rupture de stock importante n'a été signalée.

— Le bassin de radoub : il constitue l'élément principal de l'arsenal, et il lui donne toute sa valeur puisqu'il est seul dans ce secteur de l'océan Indien. Ses dimensions sont les suivantes :

Longueur	199 mètres ;
Largeur	26,4 mètres ;
Tirant d'eau	10,5 mètres.

Il peut recevoir normalement tous les bâtiments de tonnage inférieur à 30.000 tonnes. Pour les bâtiments de moindre importance, il existe la possibilité de mettre en place une double porte qui limite sa longueur à 129 mètres. Au moment de notre visite, un escorteur rapide de 100 mètres de long y subissait un petit carénage.

Le bassin est équipé de deux grues de 18,5 tonnes et de 24 mètres de portée maximum, et d'une grue de 3 tonnes de 13 mètres de portée maximum. Il reçoit l'électricité, l'eau et l'air comprimé de l'arsenal et, en outre, dispose d'une machine pour le lavage des coques à haute pression.

— Quais et terre-pleins : ils n'appartiennent pas en propre à la D. C. A. N., mais sont utilisés en commun par les différents services de l'arsenal : on compte environ 370.000 mètres carrés de terre-pleins, ce qui est largement suffisant en période normale, mais seulement 360 mètres de quais, ce qui permet l'accostage simultané de trois bâtiments de 100 mètres de long au maximum (les escorteurs d'escadre ont une longueur de 132 mètres). Ceci suppose donc que, lorsqu'une force navale importante passe à Diégo-Suarez, la plupart des bâtiments doivent rester en rade : il existe un projet d'allongement des quais, coûteux mais nécessaire.

L'activité de l'arsenal est mixte : sa tâche primordiale est évidemment l'entretien et les réparations des bâtiments de guerre affectés à Diégo-Suarez, mais il lui reste un potentiel industriel important qu'il utilise au profit de commandes privées : confection de mobilier en bois, d'embarcations en matière plastique et en bois, réparation de bateaux de pêche et de plaisance, confection de ponts métalliques, usinage de coussinets en bronze pour la société sucrière de Mahavavy, etc.

Le trafic des pétroliers par le canal de Mozambique amène parfois certains d'entre eux à venir s'abriter en rade de Diégo-Suarez et à demander des réparations plus ou moins importantes à l'arsenal, seule entreprise de l'île qui puisse les exécuter : le *Magdala*, de 240.000 tonnes, est venu ainsi plusieurs fois à Diégo-Suarez, et spécialement le 1^{er} juillet 1971, pour le changement d'une tôle de bordé de 7 mètres de long sur 2,40 mètres de large. En novembre de la même année, le *Myrtea*, de 240.000 tonnes, et le *Sitala*, de 135.000 tonnes, sont également venus à Diégo-Suarez pour de petites réparations.

Au total, en 1971, le chiffre d'affaires de la D. C. A. N. s'est élevé à 35.213.000 F, en augmentation de 15 % sur 1970. Le montant des travaux pour les clients civils s'élevait à 14.240.000 F, soit 40 % de son activité. Le bénéfice réalisé était de 1.722.000 F.

La place de l'arsenal de Diégo-Suarez est donc loin d'être nulle dans l'économie générale de l'île. A certains points de vue, il est même indispensable : il constitue la seule entreprise capable de faire certains travaux, par exemple : bobinages corrects de moteurs électriques ; sa centrale électrique lui permet, aux heures de pointe, de fournir du courant à la ville de Diégo-Suarez.

Enfin, l'emploi et la formation d'un millier d'ouvriers autochtones à des métiers demandant une spécialisation assez poussée sont aussi un élément important : la D. C. A. N. entretient, en effet, une école professionnelle qui forme 35 élèves chaque année aux professions dont elle a besoin, et leur apprend en outre le français et le malgache.

CONCLUSION

Que peut-on retenir de ce voyage dans l'Océan Indien, qui, malgré sa brièveté, nous a permis de prendre mieux conscience de problèmes assez peu connus, mais non dénués d'actualité ni d'intérêt.

1° La France est la seule puissance occidentale à posséder des bases militaires permanentes dans l'océan Indien ; Djibouti et Diégo-Suarez.

2° Le retrait des forces anglaises à l'Est de Suez a laissé dans l'océan Indien un vide qui attire les nouveaux impérialismes russe et chinois, à peine contrebalancés par une présence américaine plutôt axée sur l'Inde et la partie orientale de l'océan Indien.

3° La faiblesse de la position française tient aux nouveaux nationalismes très sourcilleux qui voudraient récupérer des populations encore sous la « domination » française :

- nationalisme somalien pour Djibouti, bien que l'Ethiopie voie encore beaucoup plus d'avantages que d'inconvénients au statut actuel du Territoire des Afars et des Issas ;
- comorien, les deux principaux partis politiques de ce pays ayant réclamé à plusieurs reprises l'indépendance totale, indépendance qui d'ailleurs risque de les placer sous une autre « domination » bien plus exigeante ;
- malgache, enfin, puisque la révolte du 13 mai 1972 a été en partie axée sur la révision des accords de coopération avec la France. Mais on peut concevoir une nouvelle organisation qui allégerait les troupes françaises de la capitale, tout en renforçant la base de Diégo-Suarez.

Sur ce dernier point, il est probable que la France aurait intérêt, dès maintenant, à étudier les concessions qui lui paraîtraient possibles au cours des futures négociations sur les accords de coopération : par exemple, évacuation de l'état-major du commandant supérieur, ainsi que des troupes stationnées aux environs de Tananarive, allègement de l'aide en personnels à l'armée malgache.

Il faudrait, bien entendu, fixer également les limites au-dessous desquelles on ne pourrait aller : libre utilisation de la base de Diégo-Suarez et renforcement de sa garnison.

Le maintien des accords de défense tels qu'ils ont été conçus il y a douze ans paraît aujourd'hui impensable.

*
* *

La France ne défend pas uniquement dans l'océan Indien ses propres intérêts, mais également ceux de l'Occident tout entier. Elle ne dispose malheureusement pour le faire que de moyens trop souvent insuffisants, et les incertitudes planant sur la durée de son implantation l'empêchent parfois de faire des travaux indispensables.

Il paraît donc nécessaire qu'elle exprime nettement sa volonté de demeurer présente dans cette partie du monde, et qu'elle y consacre les moyens correspondants.