

Cols•bleus

MARINE NATIONALE

LE MAGAZINE DE LA MARINE NATIONALE

N° 3117 — AVRIL-MAI 2024

RENCONTRE
CA JACQUES MALLARD
COMMANDANT
DE FRSTRIKEFOR
PAGE 28

HISTOIRE
JACQUES STOSKOPF
HÉROS DE LA RÉSISTANCE
PAGE 46



Le groupe aéronaval

UN OUTIL DE COMBAT À PORTÉE STRATÉGIQUE

EMALS & AAG

MISSION READY*

Nous fournissons les catapultes électromagnétiques (EMALS) et les systèmes de brins d'arrêt (AAG) qui ont fait leurs preuves pour lancer et récupérer l'aviation embarquée à bord des porte-avions de nouvelle génération.

Une nouvelle ère pour l'aéronautique navale est lancée. Nous sommes sur le pont.



Plus d'informations sur www.ga.com/alre

©2023 GENERAL ATOMICS

* Prêts pour la mission

 **GENERAL ATOMICS**
ELECTROMAGNETICS

ÉDITO

Cohérence et puissance en haute mer



© R. MARTIN/MN

Capitaine de vaisseau
Sébastien Perruchio,
commandant du
SIRPA Marine

En quittant Toulon dans les premiers jours de février 2022, le groupe aéronaval (GAN) constitué autour du *Charles de Gaulle* avait une mission claire. Il devait rejoindre la Méditerranée orientale, et de là, projeter les avions du groupe aérien embarqué (GAé) vers le Levant où les opérations contre Daesh se poursuivaient. Quelques semaines plus tard, l'attaque brutale de l'Ukraine par la Russie conduisait à une réorientation immédiate du déploiement Clemenceau 22. Repositionnement du groupe, changement de la mission : les chasseurs du GAé ont intégré les patrouilles, dites de réassurance, dans l'espace aérien de nos alliés de l'Est de l'Europe. En mer, un autre paramètre avait changé : le niveau de menace contre le groupe, singulièrement la menace aérienne. Le GAN s'est adapté. Par cette bascule, le groupe aéronaval donnait à voir l'étendue des options qu'il offre, et la force de sa cohérence.

Le groupe aéronaval ne se réduit pas à un porte-avions escorté par des frégates et un sous-marin, ni à des frégates protégées par un groupe aérien. Il est l'un et l'autre, et pas seulement. Par essence, le groupe aéronaval compte un porte-avions. Celui-ci lui apporte ce qui le différencie d'une force navale « classique » : l'avion – et avec lui, la maîtrise de l'espace aérien dans sa zone d'opération. Le groupe aérien permet au GAN de délivrer des armes vers la terre (frappes planifiées ou appui des troupes au

sol), de traiter au plus loin la menace arienne contre la force navale en action, de faire peser une menace vitale sur une force adverse. Dans sa version actuelle, le GAN est résolument multirôles, comme le Rafale Marine qu'il emporte.

Pour encadrer le dossier consacré au formidable outil de combat qu'est le GAN, ce numéro de *Cols bleus* évoque deux figures qui ont rejoint les héros les plus illustres de notre mémoire navale.

L'amiral Philippe de Gaulle, récemment disparu, aura été un praticien du groupe aéronaval, tour à tour pilote, officier sur porte-avions, commandant de frégate lance-missiles, de l'aviation de patrouille maritime puis de l'escadre. Un parcours exemplaire jusqu'au sommet de la Marine, fondé sur la base inébranlable de son engagement précoce au sein des Forces navales de la France libre.

La vie de l'ingénieur général Jacques Stosskopf, dont le deuxième bâtiment ravitailleur de force portera le nom, semble un reflet de celle de l'amiral de Gaulle. C'est carrière faite et père de famille que ce polytechnicien choisit la Résistance dans sa forme la plus discrète, ingrate, mais héroïque, qui le conduira à la mort.

Tous deux incarnent au plus haut l'esprit de combat, de droiture, de détermination qui doit animer les marins dans les temps d'épreuve.



**MINISTÈRE
DES ARMÉES**

Liberté
Égalité
Fraternité

Cols • bleus
MARINE NATIONALE

LE MAGAZINE DE LA MARINE NATIONALE

Rédaction : ministère des Armées, SIRPA Marine Balard parcelle Est Tour F, 60, bd du Général-Martial-Valin CS 21623 – 75509 Paris Cedex 15 **Site** : www.colsbleus.fr

Directeur de la publication : CV Sébastien Perruchio, commandant du SIRPA Marine **Adjoint du directeur de la publication** : CF Adeline Duc **Directeur de la rédaction** : CC Émilie Duval

Rédactrice en chef : Nathalie Six **Secrétaire de rédaction** : Philippe Bricault **Rédacteurs** : EV2 Margaux Bronnec, l'EV1 (R) Jean-Pierre Decourt, ASP Clémence de Carné et Nicolas Mazzucchi.

Conception-réalisation : Dila **Couverture** : © Mélanie Denniel/MN **Der de couverture** : © Nolween Tinévez/MN **Imprimerie** : Direction de l'information légale et administrative (DILA), 26, rue Desaix, 75015 Paris

Abonnements : Rachida Le Roux – Tél. : 01 49 60 52 44 **E-mail** : routage-abonnement@ecpad.fr **Publicité, petites annonces** : ECPAD, pôle commercial – 2 à 8, route du Fort, 94205 Ivry-sur-Seine Cedex

– Karim Belguedour – Tél. : 01 49 60 59 47 **E-mail** : regie-publicitaire@ecpad.fr – Les manuscrits ne sont pas rendus, les photos sont retournées sur demande. Pour la reproduction des articles, quel que

soit le support, consulter la rédaction **Commission paritaire** : n° 0211 B 05692/28/02/2011 **ISBN** : 00 10 18 34 **Dépôt légal** : à parution.



PEFC 10-31-2190



association



ENGAGÉS POUR TOUS CEUX QUI S'ENGAGENT



Plus proches, plus engagés, plus solidaires.

L'association Tégo est une association à but non lucratif qui œuvre pour la protection sociale complémentaire des militaires.

Pour cela, elle souscrit des contrats de groupe auprès d'assureurs affinitaires qui prennent en charge le risque militaire (prévoyance) et proposent des garanties adaptées aux ressortissants des forces armées et des ministères chargés d'une mission de sécurité.

Dans le même temps, sur ses fonds propres, l'association Tégo assume une mission d'opérateur social au bénéfice de ses adhérents et, plus largement, de la communauté Défense et Sécurité.

Au carrefour des mondes associatif et assurantiel, l'association Tégo agit en complémentarité de l'institution militaire et des assureurs afin de garantir à ses adhérents une protection sociale complémentaire de qualité.

1,2
MILLION
D'ADHÉRENTS

24
ADMINISTRATEURS
BÉNÉVOLES

+ DE
70
ANS
À VOS CÔTÉS

associationtego.fr



arrêt sur image 6



© ECPAD

30 planète mer

Mer Rouge : Bab-el-Mandeb, point chaud du trafic maritime mondial

33 vie des unités

- Îles Kerguelen : sept marins au pays des manchots
- BSAOM *Bougainville* : mission dans le Pacifique Sud

36 RH

- Fidélisation 360 : trois mesures phares pour la Marine
- Parentalité : la recherche de l'équilibre

passion marine 16

Le groupe aéronaval : un outil de combat à portée stratégique



© M. DENNIEL/MN

40 portrait

Second maître Rodolphe : chef de cuisine du patrouilleur de service public (PSP) *Cormoran*

42 immersion

Préparation opérationnelle : cinq jours à bord du *Guépratte*



© T. GOLLICOT/MN

rencontre 28

Contre-amiral Jacques Mallard



© C. RIVOAL/MN

46 histoire

Ingénieur général Jacques Stoskopf : de la Grande Guerre à la Résistance, itinéraire d'un homme de l'ombre

48 loisirs

L'actualité culturelle de la mer et des marins

AURORE BORÉALE POUR LA NORMANDIE

Après avoir été mise à l'honneur sur les réseaux sociaux, par l'état-major des armées et par l'OTAN, cette magnifique photo d'une aurore polaire, prise depuis la frégate multi-missions *Normandie*, revient dans sa famille d'origine : la Marine. Engagé dans l'exercice *Steadfast Defender*, près de la Norvège, l'équipage a pu observer ce phénomène lumineux provoqué par l'interaction entre les particules chargées du vent solaire et l'atmosphère terrestre.

instantané



arrêt sur image





IN MEMORIAM

DISPARITION DE L'AMIRAL DE GAULLE

L'amiral Philippe de Gaulle, ici pris en photo en tant qu'enseigne de vaisseau de 1^{re} classe, commandant du 1^{er} peloton du 1^{er} escadron du régiment blindé de fusiliers marins (RBFM) (incorporé à la 2^e DB commandée par le général Leclerc), s'est éteint à l'âge de 102 ans, dans la nuit du 12 au 13 mars 2024 à l'Institution nationale des Invalides. Investi très jeune du sens du devoir, il gagne l'Angleterre dès le 18 juin 1940 avec sa mère et ses sœurs sans savoir que son père, le général de Gaulle, vient tout juste de lancer à la radio son appel historique à résister à l'occupant allemand. Âgé de seulement 18 ans, il sera intégré aux Forces navales françaises libres (FNFL) en tant que matelot sans spécialité, trois mois avant de rejoindre sa promotion de l'École navale à bord du cuirassier *Courbet*. Affecté tout d'abord comme second sur une vedette lance-torpilles, il participe aux opérations de torpillages menées par sa flottille en mer du Nord. Voulant participer plus activement à la libération du sol national, il demande ensuite à servir au sein du RBFM avec lequel il effectuera toute la campagne de France et terminera la guerre.

Après la Libération, sa carrière dans la Marine nationale s'oriente vers l'aéronautique navale. Durant deux ans et demi, il est déployé en Indochine, puis il commande la Flottille 6F, l'escorteur rapide *Le Picard*, la base d'aéronautique navale de Dugny-Le-Bourget, la frégate lance-missiles *Suffren*, l'aéronautique navale de la 2^e région maritime, le groupe naval d'essais et de mesures à bord du BEM *Henri Poincaré*, l'aviation de patrouille maritime et enfin l'escadre de l'Atlantique.

Élevé au rang et appellation d'amiral en 1980, il termine sa carrière en tant qu'inspecteur général de la Marine et fut également sénateur. Titulaire de la croix de guerre, il laisse l'image d'un marin exemplaire.

Amers et azimut

Instantané de l'actualité des bâtiments déployés

ZONES ÉCONOMIQUES EXCLUSIVES FRANÇAISES

ANTILLES

env. 126 000 km²

GUYANE

env. 122 000 km²

CLIPPERTON

env. 434 000 km²

MÉTROPOLE

env. 297 000 km²

NOUVELLE-CALÉDONIE – WALLIS-ET-FUTUNA

env. 1 500 000 km²

SAINT-PIERRE-ET-MIQUELON

env. 8 700 km²

TERRES AUSTRALES ET ANTARCTIQUES FRANÇAISES

env. 1 613 000 km²

POLYNÉSIE FRANÇAISE

env. 4 800 000 km²

LA RÉUNION – MAYOTTE – ÎLES ÉPARSES

env. 999 000 km²

Source Shom

- Points d'appui
- Bases permanentes en métropole, outre-mer et à l'étranger
- ▣ Zones économiques exclusives françaises



PRÉPARATION OPÉRATIONNELLE

- PHM CDT *Blaison* • FREMM *Bretagne* • BE *Guépard* **A**
- BE *Léopard* • BE *Jaguar* • BE *Lion* • BE *Tigre* • BE *Chacal*
- CMT *Pégase* • FREMM *Normandie* + 1 *Caïman Marine*

OPÉRATION DE GUERRE DES MINES

CMT *Andromède*

SURVEILLANCE MARITIME

- FREMM *Aquitaine* + 1 *Caïman Marine* • PHM *PM L'Her*
- PHM CDT *Bouan* • P *Fulmar* • FS *Ventôse* + 1 *Dauphin* **D**

MISSION HYDROGRAPHIQUE

- BH *Laplace* • BH *Borda* • BHO *Beautemps-Beaupré* **B**

MISSION JEANNE-D'ARC

- PHA *Tonnerre* + 1 *Dauphin* **D** • FLF *Guépratte*



SURVEILLANCE MARITIME

- BSAOM *D'Entrecasteaux*
- BSAOM *Bougainville*
- FS *Praïral* + 1 *Dauphin* **D**
- POM *Auguste Bénébig*
- FS *Vendémiaire* + 1 *Dauphin* **D**

MOYENS PERMANENTS

AU 12 MARS 2024



Au moins un sous-marin nucléaire lanceur d'engins (SNLE) en patrouille - Sous-marin nucléaire d'attaque (SNA)



Équipes spécialisées connaissance et anticipation



Fusiliers marins (équipes de défense et d'interdiction maritime) – EDIM – 8 commandos Marine (soutien aux opérations)

34 BÂTIMENTS

11 AÉRONEFS

2 200 MARINS



MANCHE MER DU NORD

PRÉPARATION OPÉRATIONNELLE

PSP *Flamant*

SURVEILLANCE MARITIME

BSAM *Seine* • PSP *Cormoran*
• BSAM *Garonne*



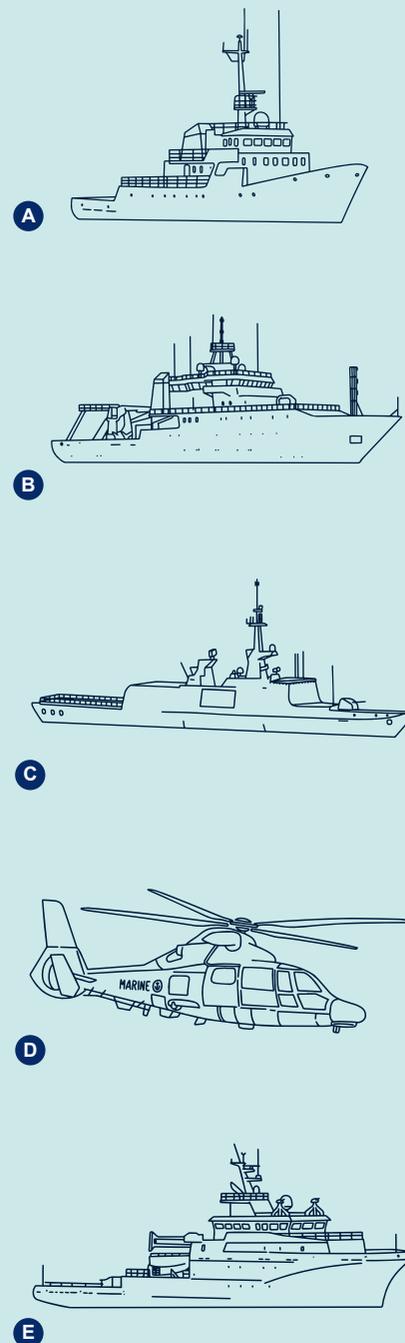
MER MÉDITERRANÉE

PRÉPARATION OPÉRATIONNELLE

PHA *Dixmude*

SURVEILLANCE MARITIME

FLF *Courbet* • 1 Panther • 1 Atlantique 2





1. 14/02/2024 MONTÉE EN PUISSANCE

Le ciel est dégagé, lorsque neuf Rafale Marine transpercent l'horizon bleu. Il s'agit d'une session d'appontage où les jeunes pilotes de l'École de l'aviation embarquée (EAE) s'entraînent sur le porte-avions *Charles de Gaulle* qui poursuit sa phase de montée en puissance. Cette période d'entraînement à la mer est fondamentale puisqu'elle permet de bénéficier d'un groupe aérien embarqué (GAé) qualifié et prêt à participer aux prochains déploiements.

2. 21/02/2024 LES BLEUS À L'ÎLE LONGUE

Menés par leur manager général, et réserviste citoyen Boris Diaw, l'équipe de France de basket s'est rendue à l'île Longue. Au programme, échanges avec les sous-marinières et les fusiliers marins et visite d'un sous-marin nucléaire lanceur d'engins.

3. 05/02/2024 4^e ROTATION POUR L'ASTROLABE

Depuis le 28 janvier dernier, la coque rouge de *L'Astrolabe* navigue à nouveau dans les eaux glacées du continent blanc pour poursuivre sa mission de soutien à la logistique Antarctique (MSLA) 2023-2024. Après une traversée agitée, l'équipage B du patrouilleur a débarqué au pied de la station polaire française Dumont d'Urville, près de 100 tonnes de fret ainsi que de 440 m³ de combustible résistant au froid polaire. Avant de récupérer plus tard, par embarcation, deux scientifiques de l'*Australian Antarctic Division* (AAD) pour rapatriement depuis l'île de Macquarie.



© A. AGOSTINELLI/MN



© J. GUEGUAN/MN



© J. BAZIN/MN

4. 13/02/2024 TAVEL BAZH

Les marins de la flottille amphibie (FLOPHIB) et des commandos Marine ont conduit, ensemble, un exercice inédit au large de Toulon : Tavel Bazh 24.1. Nouveau type de préparation au combat multi-milieux porté par la FLOPHIB, Tavel Bazh fédère des unités issues d'autorités organiques et d'armées différentes autour de trois objectifs : entraîner, aguerrir et partager l'expérience.

5. 13/02/2024 1,6 TONNE DE DROGUE SAISIE

Le bâtiment de soutien et d'assistance outre-mer (BSAOM) *Champlain* a saisi 1 600 kg de méthamphétamine à bord d'un boutre transitant dans l'océan Indien. Cette saisie constitue, à ce jour, la plus importante prise de cette substance dans la zone.

6. 15/02/2024 ALLUMER LE FEU

La goélette *Belle Poule* a mis les voiles, pour sa mission estivale en Méditerranée. Quelques jours seulement après son départ de Brest, le voilier a mouillé l'ancre pour une escale inopinée à Lisbonne alors que la tempête Louis faisait rage dans le golfe de Gascogne. La *Belle Poule* a vite repris la mer afin de poursuivre son périple de plusieurs mois en Méditerranée. Elle y accompagnera notamment le trois-mâts barque *Belem* qui doit porter la flamme olympique jusqu'à Marseille en vue des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024.



© MN



© S. LACARRERE/MN

dixit ●

« La France et ses armées doivent se battre pour garder notre rang. Il nous faut avoir les briques technologiques pour basculer souverainement sur les nouvelles générations d'armement. Les armées doivent prendre le virage de l'intelligence artificielle, c'est pourquoi j'annonce la création d'une nouvelle agence ministérielle pour l'IA de défense, l'Amiad. »

Sébastien Lecornu, ministre des Armées, dans une interview accordée aux *Échos*, le 8 mars 2024.

« C'est une très grande fierté d'être à la tête d'une Marine de combat. (...) Regarder devant, être combatif, ne rien lâcher, ne pas attendre mais trouver des solutions, être ouvert à l'autre qui a des solutions, être audacieux. C'est comme cela que nous vaincrons. »

Extrait du discours de l'amiral Nicolas Vaujour chef d'état-major de la Marine, à l'occasion de ses vœux aux marins à Toulon, le 30 janvier 2024

le chiffre ●

34/5 et 19/7

Ce sont les scores des équipes filles et garçons du rugby club de la Marine qui ont vaincu celles de la Royal Navy lors du Crunch, le 16 mars, au stade de la Rabine à Vannes (56).

Noms des futurs patrouilleurs hauturiers

Hommage à dix héros de la Seconde Guerre mondiale



© NAVAL GROUP

Les noms des dix futurs patrouilleurs hauturiers ont été choisis. Ces navires porteront les noms de combattants de la Seconde Guerre mondiale, 4 femmes et 6 hommes. Qui sont-ils ?

Trolley de Préveaux (1888-1944) : contre-amiral, Compagnon de la Libération, promotion 1906 de l'École navale. Arrêté puis fusillé à Bron (69) le 19 août 1944 avec son épouse Lotka. Ils étaient à la tête d'un réseau de résistance.

D'Estiennes d'Orves (1901-1941) : capitaine de frégate, Compagnon de la Libération, promotion 1921 de l'École polytechnique. Il rejoint les Forces navales françaises libres (FNFL) en 1940. Débarqué en France en décembre 1940 pour mettre en place un réseau de renseignement, il est arrêté puis exécuté au mont Valérien en août 1941.

Jeanne Bohec (1919-2010) : professeure de mathématiques et élue municipale, a rejoint Londres en 1940. Affectée au Bureau central de renseignement et d'action (BCRA), elle est parachutée en 1944 en France. Elle y organise des campagnes de sabotages.

Premier maître Nonen (1916-1944) : Compagnon de la Libération, s'engage en 1933. Quartier-maître fusilier marin, il rejoint Londres et le 1^{er} bataillon de fusiliers marins en 1940. Il participe aux campagnes d'Afrique, du Levant, d'Italie et de France. Premier maître en septembre 1944, il meurt au combat en Alsace le 24 novembre 1944.

Jacqueline Carsignol (1913-1996) : enseignante de vaisseau, infirmière diplômée, elle crée et dirige une équipe d'ambulancières qui seront intégrées au régiment blindé de fusiliers marins, avec lequel elles iront jusqu'en Allemagne.

Commandant Ducuing (1885-1940) : capitaine de frégate de réserve, officier de marine marchande, il s'est illustré pendant la Première Guerre mondiale, il fonde ensuite l'ACORAM (Association des officiers de réserve de la Marine nationale). Commandant le poste de défense du cap Gris-Nez, il meurt au combat le 25 mai 1940 en défendant sa position.

Quartier-maître Anquetil (1916-1941) : Compagnon de la Libération, quartier-maître radio sur sous-marin en 1940, il devient agent de renseignement du BCRA et transmet des messages radio. Arrêté, il est fusillé le 24 octobre 1941 au Mont Valérien.

Andrée Borrell (1919-1944) : membre d'un réseau d'évasion dès 1940. Réfugiée en Angleterre, elle est recrutée par les services secrets britanniques. Parachutée en France en 1942, elle anime un réseau de renseignement. Arrêtée le 24 juin 1943, elle est exécutée en juillet 1944 au camp de concentration du Struthof, en Alsace.

Île de Sein : en juin 1940, la totalité des hommes de l'île en âge de combattre a rejoint les Forces françaises libres en Angleterre. L'île a été faite Compagnon de la Libération.

Émilienne Moreau (1898-1971) : institutrice et militante politique, Compagnon de la Libération, elle s'est illustrée pendant le premier conflit mondial et a reçu la croix de guerre. En 1940, elle entre dans la Résistance. Elle échappera à la capture de justesse et devra être exfiltrée vers l'Angleterre en 1944.

Martinique
Escale du Duguay-Trouin

Le Grand Port Maritime de Fort-de-France a accueilli le 3 mars 2024 le sous-marin nucléaire d'attaque (SNA) *Duguay-Trouin* pour une escale de quelques jours. Le sous-marin de type Suffren poursuit sa phase de vérification des capacités militaires entamée en mars 2023, en vue de son admission au service actif. Depuis *la Perle* en mars 2011, il n'y avait plus eu d'escale de SNA en Martinique.



© C. MOTIEF/MIN

Bye bye les GNP
Bonjour « Les Messages »

La direction du personnel de la Marine a lancé l'application « Les Messages ». Elle a vocation à remplacer les messages généraux personnel (GNP). Vous pourrez y retrouver toutes les informations habituelles des ressources humaines sous une forme plus visuelle et accessible. « Les Messages » sont consultables depuis Intradef et à terme depuis Internet.

LES — MESSAGES

Bleuet de France Courir pour soutenir nos blessés

Organisée par le gouverneur militaire de Paris, la deuxième édition des Courses solidaires au profit du Bleuet de France – qui soutient les blessés de guerre – se tiendra le dimanche 5 mai 2024, autour de l'Hôtel national des Invalides. Afin de permettre au plus grand nombre de participer, trois distances de courses (2,5, 5 ou 10 km), ainsi qu'une marche, sont proposées. Le Village des Partenaires, implanté dans la cour du Dôme, accueillera un stand de tir laser, le parcours des champions ou encore des foodtrucks, à destination des petits et des grands. En 2023, 44 000 € de dons avaient été collectés.



INSCRIPTIONS :



Festival du livre de Paris 12-13-14 avril 2024

La Marine sera présente au Festival du livre de Paris avec une douzaine d'auteurs invités à venir dédicacer sur son stand. Cette année, le festival qui se tiendra au Grand Palais Éphémère, face à l'École militaire, met à l'honneur le Québec et recevra près de 329 auteurs ainsi qu'une programmation de 160 rencontres. Tarif préférentiel de 5 € jusqu'au 10 avril, gratuit pour les moins de 25 ans et les publics empêchés.

Steadfast Defender Exercice OTAN version XXL



© T. LOURADOUR/MN

90 000 militaires sont déployés sur l'ensemble du continent européen lors de l'exercice majeur *Steadfast Defender 24*, ou « défenseur inébranlable » en français, conduit par l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN). De janvier à mai 2024, les 32 pays membres de l'OTAN (dont la Suède qui a rejoint l'Alliance officiellement le 7 mars 2024) sont engagés pour renforcer la défense de l'Europe et démontrer la capacité de déploiement rapide des Alliés. À la fois défensif et dissuasif, l'exercice *Steadfast Defender 24* concentre des opérations complexes multi-domaines à la fois terrestres, navales et aériennes. L'objectif est d'éprouver les savoir-faire communs dans des conditions extrêmes, pendant plusieurs mois, sur des milliers de kilomètres du Grand Nord à la Méditerranée, de la façade Atlantique au flanc est de l'Europe. La première partie qui se déroule de février à mars 2024 comprend des exercices maritimes réels (LIVEX) et des entraînements amphibies dans l'Atlantique Nord et les mers arctiques. Pendant cette phase, la Marine participe aux exercices *Joint Warrior* et *Nordic Response* en mer de Norvège et dans la péninsule scandinave. Pour ces deux phases de *Steadfast Defender 24*, la Marine déploie la frégate multi-missions *Normandie*, un avion de patrouille maritime Atlantique 2, le chasseur de mines tripartite *Andromède*, un sous-marin nucléaire d'attaque, ainsi qu'une section de fusiliers marins du bataillon Détroit à bord du bâtiment amphibie *Guston Hall* de l'*US Navy*. L'armée de Terre, pour sa part, déploie une section de troupes de montagne du 7^e bataillon de chasseurs alpins et une section de groupement commando amphibie pluridisciplinaire (1^{er} régiment d'infanterie de marine, 6^e régiment du génie et 11^e régiment d'artillerie de marine) de la 9^e brigade d'infanterie de marine qui opérera au côté des *Royal Marines* britanniques. *Steadfast Defender 24* est l'exercice militaire de l'Alliance le plus important depuis *Reforger* qui s'était tenu en 1988, pendant la Guerre froide. Il se veut être une démonstration claire de l'unité et de la force des Alliés transatlantiques, déterminés à défendre leurs valeurs et l'ordre international.

en bref ●

PMM DAY LES STAGIAIRES À L'HONNEUR

Cérémonies militaires, olympiades, visite du musée de la Marine, projection du film *Le Chant du Loup ...* Le programme était varié le 23 mars 2024, à l'occasion de la journée des préparations militaires Marine (PMM). À Annecy, les stagiaires ont participé à une cérémonie dans le centre-ville suivie d'un déjeuner au quartier du 27^e BCA et d'une randonnée. Ils ont pu rencontrer le chef d'état-major de la Marine, l'amiral Vaujour, et échanger avec une délégation de la frégate de défense aérienne *Forbin* lors de cette journée.

SNLE 3G UN DÉCOUPAGE SYMBOLIQUE

Opération réussie pour la découpe de la première tôle du sous-marin nucléaire lanceur d'engin de troisième génération (SNLE 3G) qui se tenait le 20 mars 2024, sur le site *Naval Group* de Cherbourg. La tête de série sera livrée en 2035 et ses *sisterships* suivront en 2040, 2045 et 2050. Les SNLE 3G succéderont aux SNLE de classe *Le Triomphant* mis en service entre 1997 et 2010, qui avaient remplacé la première génération de type *Le Redoutable*. Depuis 1972, les SNLE patrouillent en mer successivement, sans discontinuer, pour assurer le volet océanique de la dissuasion nucléaire.

JOURNÉE DU MARIN 22 MAI 2024

Depuis plus de dix ans, la journée du marin est l'occasion de resserrer les liens et de renforcer l'esprit d'équipage. À terre ou embarqués, outre-mer ou dans l'Hexagone, les marins et leurs proches pourront participer aux festivités et aux activités de cohésion. L'édition de cette année met l'accent sur l'entraide, une valeur chère à la Marine. Ne manquez pas ce rendez-vous convivial.

PASSION MARINE

LE GROUPE AÉRONAVAL

UN OUTIL DE COMBAT À PORTÉE STRATÉGIQUE



Interallié et intégré : le groupe aéronaval est une série d'engrenages complexes, un outil exigeant permettant une démonstration de force aux effets décuplés. Outil de combat naval, il offre une capacité de projection de puissance sur toutes les mers du globe et vers la terre. Sa crédibilité, fruit de dizaine d'années d'expériences opérationnelles et de coopération avec nos alliés, rassure et stimule tandis qu'elle décourage ses compétiteurs. Si vous voulez tout savoir sur le GAN, tournez la page.

● DOSSIER RÉALISÉ PAR PHILIPPE BRICHAUT, L'EV2 MARGAUX BRONNEC, L'ASP CLÉMENCE DE CARNÉ ET NATHALIE SIX

STRATÉGIE

Le GAN, un outil gradué

« **L**e groupe aéronaval est la vitrine de la capacité française à opérer en mer loin, longtemps et sur un panel de missions extrêmement large », affirme l'amiral Mallard ce jeudi 26 janvier 2024 au ministère des Armées. Venu prendre part à la conférence navale de Paris, le chef de la *French Strike Force* (FRSTRIKEFOR), structure de commandement tactique créée en 2006 en déclinaison du modèle otanien de la *NATO Response Force*, basée à Toulon, explique : « Avec les évolutions de la Marine, de plus en plus de bateaux conduisent seuls leur mission. Le nombre de plateformes et d'unités diminuant, cette capacité à travailler en escadre s'effrite, sauf pour le GAN. »

« Outil d'agilité stratégique », selon les mots du président de la République*, le GAN possède de nombreux atouts : il est à la fois un facteur de supériorité opérationnelle en mer, moyen de projection de puissance de la mer vers la terre, et un élément de la « grammaire nucléaire » grâce à la force aéronavale nucléaire (FANU). Sa résonance politique est alors immédiate, elle s'est en particulier illustrée durant la Guerre froide. Dans les années 90 (crises d'ex-Yougoslavie et du Kosovo), la France et ses alliés emploient le GAN dans « un rôle de projection de puissance en tirant parti de la liberté d'accès, alors incontestée offerte par la haute mer », écrit le capitaine de vaisseau (CV) Thibault Lavernhe**. « Ce cycle est aujourd'hui refermé, ouvrant la voie à une reconfiguration du rôle du GAN. » Les conflits actuels (guerre en Ukraine, conflit entre le Hamas et Israël) débordent en mer (attaque des Houthis en mer Rouge) et ont des conséquences sur la sécurité maritime. Ils constituent une menace majeure pour la stabilité et la sécurité de l'Europe. La France, puissance d'équilibres et acteur militaire de premier plan, peut déployer le GAN aux côtés de ses alliés de la Méditerranée centrale et jusqu'en Indopacifique pour défendre ses intérêts et sa souveraineté. D'un point de vue géostratégique et politique, participer à un GAN, pour des marines partenaires, est un signal fort.

VERS LE 5^e ÂGE DU COMBAT NAVAL

La numérisation grandissante des conflits à l'échelle mondiale a fait basculer le combat naval vers un 5^e âge qui est celui de la robotique (théorisé par le CV Lavernhe et le capitaine de frégate Corman***). Ce nouveau contexte induit « une transformation du groupe aéronaval vers une configuration en réseau, ce qui entraîne des conséquences opérationnelles substantielles », écrivent le CC Cyril et le LV Clément, dans leur essai qui a remporté le prix Amiral Castex 2024. « Par réseau, il faut com-



© M. DENNIEL/AMN

prendre une force qui a la capacité d'agrèger des moyens traditionnels (porte-avions, frégates, aéronefs habités) et des drones de différentes natures en s'appuyant sur l'intelligence artificielle et les outils de traitement de la data pour comprendre, proposer et décider. Le GAN pensé comme un système, s'impose alors comme la capacité à projeter loin et longtemps un réseau complexe pour obtenir un large panel d'effets tactiques et stratégiques ».

COMMENT EST COMPOSÉ LE GAN ?

Sa composition change en fonction des besoins de la mission, mais il s'appuie sur un socle composé d'un porte-avions, un sous-marin nucléaire d'attaque (SNA), des bâtiments de lutte anti-sous-marine et de défense aérienne, un bâtiment ravitailleur, avec un groupe aérien embarqué (GAé, lire page 21) et un état-major embarqué. « C'est un groupe cohérent, poursuit l'amiral Mallard, maintenu et agrégé autour de son capital ship, le porte-avions, pour produire des effets en remplissant des missions ordonnées à plus haut niveau. » S'y intègre la force aéronavale nucléaire (FANU, lire page 22) et des escorteurs étrangers (lire page 24). Le GAN, ce sont aussi près de 3000 marins embarqués.

* Prononcé le 19 décembre 2022 depuis le porte-avions *Charles de Gaulle*.

** Dans son essai *Sur toute la rose des vents : un regard sur l'évolution du rôle du groupe aéronaval*, 2^e Prix amiral Castex 2024.

*** Auteurs de l'article *L'action navale au XXI^e siècle, ou le cinquième âge du combat en mer*, RDN, Tribune n° 1396, 2022.

UN LARGE SPECTRE DE MISSIONS :

- ♦ **Connaître et anticiper** : grâce à ses nombreux capteurs, le GAN possède une large capacité autonome d'acquisition et d'analyse du renseignement.
- ♦ **Prévenir** : par sa simple présence dans une zone de crise, le GAN permet d'affirmer le soutien politique de la France, sans contrainte géographique.
- ♦ **Influencer** : le GAN pèse politiquement grâce à sa projection de puissance.
- ♦ **Protéger** : du territoire national, en interdisant ou réglementant l'accès à une zone hauturière ou littorale. Sa capacité à maîtriser des espaces aéromaritimes lointains lui permet de protéger nos lignes de communications maritimes.
- ♦ **Intervenir** : outil privilégié de projection de puissance, le GAN est capable d'intervenir tôt dans les crises : frappes sur des objectifs en profondeur (missiles de croisière, bombes guidées), soutien aux forces à terre, compréhension du théâtre (nombreux capteurs de renseignement), commandement tactique, etc.
- ♦ **Dissuader** : le GAN peut mettre en œuvre l'arme nucléaire aéroportée en offrant la possibilité d'une montée en puissance ostensible et graduelle.

TACTIQUE

Agir vite et fort

Le GAN est un outil militaire de premier ordre au plan tactique. Son principal atout ? « *Sa flexibilité* ». Polyvalence, souplesse et résilience sont en effet les trois grands facteurs d'adaptation du GAN, qui lui permettent de répondre parfaitement à un environnement évolutif.

Polyvalent, il est le « *lieu de la liaison des armes* », selon la formule chère à l'amiral Castex. Cette alliance de capteurs et d'effecteurs permet de produire des effets variés dans tous les milieux et champs (terrestre, maritime, aérien, informationnel et électromagnétique), et ainsi de répondre à une multitude de sollicitations. Cette diversité des moyens

qui aboutit à une grande variété d'effets est la clef d'une grande souplesse. La mobilité du GAN lui permet d'opérer une bascule d'ef-

« **Le GAN est un outil de compétition, de contestation et d'affrontement** »

fort entre théâtres, autorisée par la liberté des mers et une autonomie en termes de commandement. Agile dans ses déplacements, le

GAN peut intervenir sans empreinte au sol et se reconfigurer rapidement.

Résilient, enfin, il peut durer sur un théâtre sans dépendre de contraintes logistiques locales. Le GAN français bénéficie en outre d'une modernisation de ses capacités (arrivée des frégates multi-missions en 2016, des SNA de type Suffren en 2022, du nouveau bâtiment ravitailleur de force en 2024 et modernisation des frégates de défense aérienne dans quelques années). Cette autonomie logistique lui permet de durer à la mer.



Dans le sillage du...

Capitaine de vaisseau Coralie, chef d'état-major du groupe aéronaval

le distingue d'une force navale sans porte-avions. Le GAN est un peu un boxeur qui montre ses muscles, sans être obligé de les utiliser pour avoir de l'influence. Afficher sa force suffit la plupart du temps. Le GAN est un formidable outil, exigeant certes, une série d'engrenages compliqués mais aux effets décuplés et d'une efficacité redoutable. C'est un jeu de cartes très complet. Si on suit une perspective historique, le GAN revient à sa fonction originelle, le combat en haute mer en vue d'obtenir la meilleure maîtrise de l'espace aéromaritime, après trois décennies focalisées sur la projection de puissance vers la terre.

CB : Existe-t-il encore des endroits dans le monde que l'on ne peut pas atteindre ?

CV C : Oui, mais ils se sont beaucoup réduits... Il reste peut-être encore quelques terres émergées... mais qui ont peu d'intérêt militairement. Le GAN permet une continuité terre-mer, ayant une capacité à franchir une étendue d'eau ou de terre de façon indifférente. L'avantage du GAN, c'est sa capacité à bouger quotidiennement. D'un point de vue tactique, cette mobilité permet d'attaquer localement du fort au faible, de faire peser par ubiquité une pression permanente sur l'ennemi, ou d'aller chercher les meilleures conditions météorologiques pour faire décoller la chasse.

CB : Le GAN n'est pas seulement un outil de combat ?

CV C : Non il est aussi un outil de contestation et de compétition. D'un point de vue stratégique, c'est-à-dire politique, le GAN

constitue un outil employable dans des contextes divers et à des fins variées, avec une résonance politique immédiatement palpable : de la gestion de crise à la guerre de haute intensité, du signalement stratégique à la mise en œuvre de la dissuasion nucléaire. Il existe une gradation dont le 1^{er} degré est la compétition (les États se battent pour des ressources, sans avoir recours à leurs bateaux de guerre), le 2^e degré est la contestation et le 3^e degré l'affrontement (conflit de haute intensité). Ce n'est pas tout blanc ou tout noir, la paix ou la guerre : on peut être des alliés militaires et des compétiteurs économiques, ou même l'inverse. Le GAN a un effet de découragement et de dissuasion envers nos compétiteurs, et en même temps, un effet stimulant car il rassure nos alliés. Il attire nos partenaires qui souhaitent s'intégrer aux déploiements du GAN français. Interagir avec le GAN ce n'est pas juste exister, mais se convaincre que si un jour un conflit éclate, on sera capable de travailler ensemble. L'interopérabilité avec des unités alliées est accentuée par sa grande flexibilité : une frégate étrangère s'intègre aisément dans le GAN, pour une durée et un mandat variable. Cela apporte à mon niveau un surcroît d'effets tactiques possibles.

PROPOS RECUEILLIS PAR NATHALIE SIX

Cols bleus : Commandant, quel est votre rôle au sein du GAN ?

Capitaine de vaisseau Coralie : Je suis chef d'état-major du groupe aéronaval. Quand le GAN appareille, l'amiral, le commandant de la *French Strike Force* (force aéromaritime de réaction rapide) en prend le commandement, et je suis chargée de coordonner le travail de l'état-major pour qu'il puisse répondre aux objectifs fixés par l'amiral. Je mets en musique les décisions opérationnelles.

CB : À quoi sert le GAN ?

CV C : Un GAN est capable de frapper fort et loin, à terre ou en mer. Imaginez la force de frappe d'un coup de poing, la distance en plus. C'est d'ailleurs cette particularité qui

LE PORTE-AVIONS CHARLES DE GAULLE

La colonne vertébrale du GAN



© DR

« **U**ne bulle de puissance mobile ». La formule claque comme un pavillon au vent. Elle est du commandant du Charles de Gaulle, le capitaine de vaisseau (CV) Georges-Antoine Florentin, pour caractériser le GAN. Agissant au sein du GAN, le porte-avions est à la fois un instrument politique et stratégique de premier plan et un outil tactique incomparable. Plusieurs centaines de tonnes d'armement, une trentaine d'aéronefs, 2 réacteurs nucléaires, 2 catapultes, 3200 tonnes de carburant pour les avions, soit 2 semaines d'opérations aériennes intensives. Le porte-avions est un mastodonte qui file sur les flots, capable d'avaloir 1000 km par jour pendant des mois et dont l'organisation tient de l'« horlogerie fine » selon le chef d'état-major du GAN.

Après plusieurs mois de travaux d'entretien et de modernisation durant son arrêt technique débuté en mai 2023, le Charles a repris la mer le 9 janvier dernier et poursuit sa remontée en puissance. L'objectif ? Être fin prêt à prendre part aux opérations du groupe aéro-

naval avec l'OTAN au printemps prochain. « Il nous faut faire nos gammes, comme un sportif, d'autant que 25 % des marins embarqués en début d'année n'avaient jamais navigué sur le PA ». Chaque passage à quai est optimisé pour améliorer encore et toujours ses équipements et adapter ses installations pour qu'elles demeurent aux meilleurs standards mon-

diaux. « Le passage au bassin du porte-avions a permis de redonner du potentiel aux installations et d'entretenir la carène, élément clé pour atteindre la vitesse maximale du bâtiment », explique le CV Florentin.

Parmi les principaux équipements modernisés on compte les transmissions, radio (HF) et satellitaires (Syracuse 4), l'hôpital du bord, refondu intégralement, et le changement de deux bouilleurs (pour produire de l'eau pour la consommation humaine et compenser la perte de vapeur à chaque coup de catapulte). « Une attention particulière a été portée sur l'amélioration des conditions de vie de l'équipage », précise le CV Florentin. « Les marins doivent pouvoir se régénérer dans leur poste pour être

efficaces en opérations ». Question d'attractivité aussi. Les 1200 marins (sans compter les 500 du GAé et la centaine de l'état-major embarqué) représentent 30% de la force d'action navale à Toulon. Il est primordial de les fidéliser. « Le PA est un bateau très exigeant mais totalement addictif ! ».

UN AMBASSEUR MOBILE ET TRÈS VISIBLE

Il faut arrêter de voir le groupe aéronaval comme un porte-avions et son escorte. « Le porte-avions escorte tout autant les autres bâtiments comme une frégate et un sous-marin, qu'il est lui-même escorté », clarifie le CV Coralie, chef d'état-major du GAN. Le porte-avions apporte au groupe naval sa puissance de frappe et son allonge, que ce soit pour frapper l'adversaire au cœur de son territoire ou pour gagner la bataille en mer. Ses avions sont également les premiers défenseurs de la force navale face à des avions ou des missiles assaillants. Avec le porte-avions, le GAN est le vecteur majeur des missions de projection de puissance et de maîtrise de l'espace aéro-maritime menées par la Marine. Il participe aussi au recueil de renseignement et à la dissuasion nucléaire grâce à la capacité d'emport du missile aéroporé ASMP-A rénové (air-sol moyenne portée amélioré) sur le Rafale Marine.

Le porte-avions est une pièce maîtresse qui permet à la France de marquer sa volonté et défendre ses intérêts au large. Son autonomie d'action, sa souplesse d'emploi, sa puissance, sa mobilité et son endurance font de lui un dispositif stratégique extrêmement crédible. « Le PA, c'est 42000 tonnes de détermination française, déployable partout dans le monde ».

« Le porte-avions est la pièce maîtresse du GAN »

Le porte-avions en chiffres

261 mètres de long

64 mètres de large

42 000 tonnes

27 nœuds (de vitesse)

1200 marins (1 800 avec la centaine de l'état-major embarqué et les 500 du groupe aérien embarqué)

2 catapultes à vapeur (pour deux pistes de décollage à l'avant)

3 brins d'arrêt reliés à des presses hydrauliques (pour la zone d'appontage)

LE GROUPE AÉRIEN EMBARQUÉ

Les ailes du groupe aéronaval

« Le groupe aérien embarqué (GAé) regroupe l'ensemble des avions embarqués sur le porte-avions Charles de Gaulle (PA CDG) : deux flottilles de Rafale Marine (RFM), la 4F avec deux Hawkeye, un détachement de la 31F avec un Caïman et un détachement de la 35F avec des Dauphin. En provenance de Landivisiau, de Lann-Bihoué et de Hyères, cette variété et quantité de vecteurs font du GAé l'un des principaux pourvoyeurs d'effets du porte-avions Charles de Gaulle, en premier lieu au service de la projection de puissance du groupe aéronaval (GAN), mais également dans le cadre de la lutte anti-aérienne ou anti-surface. Cela correspond à près de 500 personnes sur les 1800 à 1900 marins du porte-avions quand il est en mission (équipage, état-major du GAN, et GAé).

Le Charles était indisponible depuis plusieurs mois pour entretien intermédiaire mais la préparation opérationnelle du GAé n'en a pas été ralentie. À l'instar des sportifs de haut niveau, l'entraînement est constant : au sein des flottilles, en interarmées avec l'armée de l'Air et de l'Espace et l'armée de Terre, ou en interalliés avec des exercices à l'étranger (par exemple l'exercice trinational Atlantic Trident avec les États-Unis et le Royaume-Uni). En parallèle de cette préparation opérationnelle à la haute intensité, nous assurons également l'avenir, en veillant à la formation constante de nouveaux pilotes, d'équipier à chef de patrouille. En février dernier, nous avons retrouvé le pont d'envol du PA et poursuivi cette régénération organique à bord. Durant cette période d'école

de l'aviation embarquée (EAE), 9 pilotes se sont qualifiés pour l'appontage, 7 ont été qualifiés de jour, 1 de nuit, et 1 à la fois de jour et de nuit. Le standard Rafale F4 apporte des nouvelles capacités en termes d'armement, développe le combat connecté et intègre de nouveaux capteurs. Par ailleurs, une mise à jour est faite sur les systèmes d'information, de logistique et de maintenance avec un travail sur le big data pour faciliter le maintien en condition opérationnelle et améliorer encore la disponibilité de nos appareils. La 17F est la première flottille

à être passée complètement sur F4-1, 1^{er} incrément du standard F4. Elle sera déployée avec la 11F, toujours sur F3-R. Pour le déploiement suivant, le but sera d'avoir les deux flottilles RFM embarquées au standard F4-1. »

CV GUILLAUME, COMGAÉ (COMMANDANT DU GROUPE AÉRIEN EMBARQUÉ)

PROPOS RECUEILLIS PAR NOÉMIE SCHNOLLER



© J. GUÉGAN/IMN

LE SOUS-MARIN NUCLÉAIRE D'ATTAQUE (SNA)

Les yeux et les oreilles du commandant de la force

«Lorsque le groupe aéronaval est en mer, il est accompagné d'un SNA. Celui-ci est une paire d'yeux et d'oreilles supplémentaires au profit du groupe aéronaval (GAN). La capacité du SNA à rester invisible lui permet d'aller en toute discrétion observer loin devant et rendre compte de ce qu'il a vu. D'autant plus avec les SNA de type Suffren, dont les capteurs sont plus performants que ceux de leurs prédécesseurs. Il est ensuite en mesure,

en collaboration avec les unités de lutte anti-sous-marine (ASM), d'assurer la protection du GAN contre toute menace de surface ou sous-marine. Notamment lorsque les navires du GAN sont marqués, c'est-à-dire suivis ou observés, par des bâtiments de nations compétitrices. Le SNA peut alors s'interposer ou engager une unité qui menacerait le groupe. Depuis leur invention, les sous-marins d'attaque ont souvent été des chasseurs solitaires,

nés pour traquer et détruire des cibles, puis disparaître dans les profondeurs. Être intégré à un groupe de navires de surface nécessite pour le SNA de s'adapter. Tout d'abord son équipage doit être parfaitement entraîné afin que toutes les actions et éventuelles indiscretions (radars ou visuelles) soient conduites avec rapidité et efficacité. Il doit ensuite se coordonner avec les forces de surface. À cet effet, une cellule de coordination sous-marine dirigée par un sous-marinier est intégrée à l'état-major du GAN. Elle est l'interface entre la force et le SNA, afin notamment de créer des zones de responsabilité distinctes de celle des frégates ASM pour parer tout risque de méprise. Mais au final, le plus important pour qu'il s'intègre parfaitement au GAN, c'est le niveau de confiance réciproque qui doit régner entre le commandement de la force et celui du SNA : plus il est élevé, plus l'action sera efficace. En clair, être intégré au GAN ne bride pas l'action du sous-marin, ça la stimule ! »

CAPITAINE DE FRÉGATE ANTOINE, COMMANDANT D'UN SNA INTÉGRÉ AU GAN
PROPOS RECUEILLIS PAR PHILIPPE BRICHAUT



© P. GUIOT/IMN

FORCE AÉRONAVALÉ NUCLÉAIRE

Une exception nécessaire française

La force aéronavale nucléaire (FANU) est une des trois forces stratégiques de la dissuasion nucléaire française. Aux ordres du président de la République, seul à pouvoir décider de l'emploi de l'arme nucléaire, elle est une exception française.



© S. CHENAL/MN

« **P**osez la question à un militaire, et même à un marin : qu'est-ce que la FANU ? Vous aurez au mieux un long silence contrit, au pire une réponse erronée, y compris chez des officiers supérieurs. C'est la force la plus méconnue de la Marine ! », constate le capitaine de vaisseau Didier, adjoint au chef de division FANU à l'état-major de la force d'action navale (FAN). Pourquoi ce déficit de notoriété vis-à-vis de l'une des trois forces de dissuasion nucléaire, aux côtés des forces aériennes stratégiques (FAS) de l'armée de l'Air et de l'Espace, et des forces océaniques sous-marines stratégiques (FOST) ? « C'est la dernière-née des forces de dissuasion, elle a une histoire particulière. », lance le CV Didier, qui tente de mieux la faire connaître. Avec la FANU, la Marine dispose d'une « force de circonstance », à la main du chef des armées, le président de la République, lorsque le porte-avions est en mission. Sans porte-avions, pas de force de frappe avec la FANU.

Historiquement, la FANU a été conçue en 1978 d'abord comme une force tactique. La France a eu jusqu'à six forces de dissuasion « trois stratégiques qui fondent la triade de dissuasion nucléaire (FOST, FAS et les missiles sol-sol du plateau d'Albion) et trois tactiques (la FATAAC, qui sera absorbée par les FAS, la force Pluton et la FANU) », explique

le CV Didier. À l'époque, l'organisation du commandement de la FANU était sensiblement différente, sans unicité réelle du commandement organique et opérationnel, « nos porte-avions disposant d'une cellule nucléaire préstratégique pour conduire l'opération ». Ce n'est que dans les années 2000, que la FANU, devenue force stratégique, se voit dotée d'un chef unique, l'amiral commandant la force d'action navale (ALFAN). Il dispose d'une division dédiée au sein de l'état-major de la FAN pour la préparation opérationnelle, et d'un centre d'opération, le COFANU, outil de commandement qui assure les fonctions de contrôleur opérationnel.

UNE DOCTRINE « TOUS AZIMUTS »

Depuis sa création, la dissuasion nucléaire française a toujours été autonome et souveraine. Une souveraineté inaliénable, y compris depuis le retour de la France au sein du commandement intégré de l'OTAN, en 2007. Jusqu'en 1966, les Américains confiaient à la France des armes nucléaires tactiques, ce qui est devenu caduque après la décision du général de Gaulle de quitter le commandement intégré de l'OTAN. « Ce retour n'a cependant pas modifié notre doctrine. » Elle vise à dissuader toute agression ou menace d'agression étatique contre nos intérêts vitaux, d'où qu'elle vienne, et quelle que soit sa forme. L'évolution

du contexte géopolitique justifie toujours la pertinence de cette doctrine « tous azimuts ».

UNE CAPACITÉ AÉRONAVALÉ NUCLÉAIRE UNIQUE AU MONDE

Trois principes clés la définissent : son caractère (« tous azimuts »), sa valeur politique et militaire, et la dualité dans l'emploi du porteur, « en d'autres termes, lorsque le porte-avions est déployé, on ne sait jamais s'il est chargé d'armes nucléaires ou non ». L'ambiguïté est constitutive de cette capacité à porter l'ombre de la dissuasion loin et longtemps. « Très rares sont les nations qui disposent d'un outil comme le GAN. » La capacité aéronavale nucléaire est une spécificité française, car les Américains l'ont abandonnée à la fin de la guerre froide en signe d'apaisement dans le cadre des traités de contrôle des armements. Ils gardent évidemment d'autres outils de dissuasion, notamment à travers leurs SNLE, tout comme la Russie qui n'a pas « cette culture du porte-avions comme outil politique ». Une exception française d'une valeur inestimable, à protéger et exploiter.

N.S.



© S. CHENAL/MN

« C'est la dernière-née des forces de dissuasion, elle a une histoire particulière », explique le capitaine de vaisseau Didier.

3 000 MILITAIRES EMBARQUÉS

Parole de marins

Ils sont embarqués sur le porte-avions, sur des frégates, des sous-marins, ou encore des aéronefs, tous intégrés du GAN, ce sont eux qui le font vivre. *Cols bleus* est allé à leur rencontre.

© V. ORSINI/MN



Commandant de la frégate de défense aérienne (FDA)
Chevalier Paul
 • CV Antony Branchereau

« En tant que commandant, je dois faire en sorte que mes équipes soient motivées, prêtes, entraînées, efficaces, dans la durée pour assurer en permanence la détection, la classification voire l'engagement sans préavis de toute menace aérienne autour du Charles de Gaulle. C'est la fonction Anti-Air Warfare Commander (AAWC), cœur de métier de la FDA. Ensuite, contrôler l'espace aérien ami autour du porte-avions pour garantir les départs et retours en sécurité des avions et hélicoptères du Charles. Enfin, participer à tous les autres domaines de lutte : surface, anti-sous-marine, cyber en profitant des capacités techniques de la frégate. Je mesure l'importance de se projeter avec réalisme et intensité dans le combat naval, son imprévisibilité, sa violence, sa dépendance aux facteurs techniques, humains, météorologiques, tactiques, etc. J'attends donc des prochaines missions qu'elles nous permettent d'entretenir cet esprit combatif pour le Chevalier Paul et de le faire en coalition. »

© MN



Chef de détachement de l'Atlantique 2
 • CC Johann

« Au sein du groupe aéronaval, le principal rôle de l'ATL2 est l'établissement de la situation tactique sur zone au profit du porte-avions (PA). Ensuite, nous assurons la protection anti-sous-marine du PA en coopération avec les frégates anti sous-marines de son escorte avec pour objectif de détecter, repousser et dissuader un sous-marin compétiteur qui tenterait de s'approcher de la force. Enfin, nous participons à des vols d'entraînement : démonstration de capacité, lutte antinavire, close air support..., en coopération avec les avions du GAé. En tant que chef de détachement, je fais la liaison entre le détachement ATL2 et l'état-major du groupe aéronaval (GAN), c'est-à-dire que je vais m'assurer de la disponibilité de l'aéronef et de l'équipage dans le but de réaliser les vols ordonnés. Sur la mission Akila, je serai également le comman-

dant de bord de l'avion, donc j'aurai aussi la responsabilité de la réussite des vols. Ma principale préoccupation durant cette mission est que le détachement atteigne les objectifs fixés par le GAN et parvienne à lui obtenir dans les temps, les renseignements dont il a besoin. »



Pilote de Rafale
 • LV Théo

« Une flottille de Rafale sur le porte-avions (PA), c'est une capacité de projection de puissance depuis la mer avec des aéronefs capables d'effectuer un nombre de missions variées tel que la délivrance de l'armement, la collecte de renseignement ou encore la supériorité aérienne. Un vol commence, la veille, par une préparation durant laquelle on nous donne le contexte de la mission et les objectifs à atteindre. En fonction de la situation tactique et des moyens à notre disposition, c'est-à-dire, l'armement, la position du PA, la météo, les menaces..., nous élaborons une stratégie, "un gameplan" pour réaliser ladite mission. Antares était ma première mission au sein du groupe aéronaval, j'y ai découvert la signification d'être embarqué à bord du PA. Opérer depuis le PA reste pour moi le cœur du métier de pilote de chasse embarqué, c'est notre spécificité. Une fois qu'on y est, on en retire une grande fierté et une grande satisfaction. »



Bureau renseignement au sein de FRSTRIKEFOR
 • LV Paul

« Mes fonctions sont doubles : à terre, je suis chef de la cellule "interprète image" en charge de l'analyse des clichés satellites. En mer, intégré au sein du centre de renseignement de la force navale (CRFN), nous constituons une équipe d'experts pluridisciplinaires du renseignement (électromagnétique, image, géographique, etc.). Intégrant les équipes du porte-avions, le CRFN planifie, conduit et analyse le recueil du renseignement issu du groupe aéronaval (GAN). Équipe interarmées d'une vingtaine de militaires, renforcée par du personnel issu de la direction du renseignement militaire, elle offre une réelle plus-value dans sa maîtrise de la situation tactique. Il nous revient

de positionner au mieux l'ensemble de nos capteurs (bâtiments d'escorte, aéronefs, sous-marin), en lien avec la conduite des opérations, afin de maximiser les opportunités de recueil et d'anticipation sur nos compétiteurs. Du travail du CRFN dépend l'appréciation autonome du GAN et sa maîtrise de l'environnement tactique. »



Battle Watch Captain au sein de FRSTRIKEFOR
 • LV Romain

« Lorsque l'état-major du groupe aéronaval est déployé pour une opération sur le porte-avions, je prends les fonctions de Battle Watch Captain (BWC). Agissant sous les ordres de l'amiral commandant la force, j'assure la permanence de son commandement lors de mes quarts. À ce titre, je transmets les directives vers les bâtiments à la mer et vérifie leur mise en œuvre. Pour cela, je suis en lien permanent avec de nombreux acteurs dont les officiers de quart opérations (OQO) des bâtiments français et étrangers et les commandements opératifs. C'est une fonction qui demande beaucoup de coordination et une connaissance fine du fonctionnement de la Marine et des opérations, des bateaux de la force navale et d'un état-major car je dois transmettre les informations aux bons interlocuteurs au bon moment. Enfin, le BWC doit être capable de réagir à ce qui n'est pas planifié comme des interactions avec des compétiteurs et de proposer des adaptations en conséquence. Dans ma précédente affectation, j'étais OQO d'une frégate de premier rang. Cette expérience m'a beaucoup servi pour ce poste dans la mesure où je comprends les contraintes de ces bateaux, on parle la même langue en quelque sorte ! »

PROPOS RECUEILLIS PAR L'EV2 MARGAUX BRONNEC ET L'ASP CLÉMENCE DE CARNÉ

COMBATTRE AVEC SES ALLIÉS

Le GAN, un outil de coopération internationale



© J. GUÉGAN/MIN

Une première. Cette année, le GAN sera placé sous contrôle opérationnel de l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN) pour la première fois de son histoire. Cependant, interallié, le GAN l'est depuis longtemps, en étant notamment associé aux opérations de l'Alliance. Lors de la prochaine mission, la France recevra en outre sur le porte-avions

Charles de Gaulle le Conseil de l'Atlantique nord (CAN) composé des représentants de chaque pays membre. Depuis 10 ans, 27 escorteurs de marines partenaires et 12 nations ont intégré le groupe aéronaval français. Le GAN durant son futur déploiement sera ainsi escorté par les marines américaine, grecque, italienne, espagnole et

portugaise. Le traité de l'Atlantique Nord est capital pour ses membres car, selon son article 5, une attaque contre l'un des pays membres (douze au départ) serait considérée comme une attaque contre tous. Les 32 pays membres de l'OTAN, que la Suède vient de rejoindre le 7 mars dernier, font front commun à l'agression.

Trois questions à...



Ioannis Vlachos,
commandant
de la frégate
grecque **Adrias**

Tous les
déploiements
du GAN français

ont vu l'agrégation de moyens étrangers, européens en premier lieu, ce qui sera le cas lors du prochain déploiement. Parmi les forces alliées, la marine de guerre hellénique sera présente avec une frégate, un sous-marin et plusieurs avions.

Cols Bleus : Quel était votre rôle dans le GAN l'année dernière ?

Ioannis Vlachos : Mon rôle en tant que commandant de frégate – 140 marins et un hélicoptère – pendant la participation du GAN à l'exercice Orion 2023 était d'escorter le porte-avions lors de sa navigation en

Méditerranée. Sa sécurité était notre priorité absolue. Nous étions également chargés du soutien aux opérations de surface, aériennes et sous-marines. Assez fréquemment, on nous demandait d'approcher les unités ennemies potentielles et de rester dans un rôle d'observation pendant plusieurs jours, comme une « barrière » entre elles et le reste de la force et en particulier le porte-avions. Nous sommes aussi intervenus sur des exercices d'homme à la mer. Nous maintenons notre préparation au sauvetage pendant les opérations aériennes quand les avions décollaient et appontaient vers et depuis le porte-avions. Dans les jeux de guerre, nous avons l'habitude de faire avancer la force afin d'assurer une protection à distance de la force, de repérer et d'engager les unités du camp adverse.

C.B. : Comment les marines alliées travaillent-elles dans la pratique ?

C.I.V. : Aujourd'hui, les forces navales alliées savent parfaitement collaborer ensemble sous l'égide de l'OTAN, de l'Union européenne et de l'ONU. Nous avons acquis un

langage, des références et des expériences en commun. Avoir le sentiment de faire partie d'une force navale plus vaste est très motivant. Chaque force apporte sa perception et son expérience sur les zones d'opérations, même si nous apprenons sur les mêmes manuels. La mer est peut-être bleue partout, mais elle a une teinte différente. Ce facteur modifie considérablement l'équation de la guerre. Les exigences contemporaines sur le chemin de la paix nécessitent une plus grande coopération.

C.B. : Quelle est la clé du succès pour réussir un déploiement au sein du GAN ?

C.I.V. : On peut se rapprocher du succès mais il est toujours difficile à obtenir. Nous avons plutôt des objectifs. Des déploiements comme Antares nous préparent à une vraie situation de guerre. Dans un conflit réel, on peut parler de réussite. C'est là que les mots comptent le plus. C'est à cela que nous nous préparons.

PROPOS RECUEILLIS PAR NATHALIE SIX

GÉOPOLITIQUE

« Les conflits maritimes futurs se tiendront près des côtes et dans des zones animées »

Maxence Brischoux est chercheur en relations internationales au Centre Thucydide de l'Université Paris-Panthéon-Assas.

Cols Bleus : Pourquoi le terrain maritime redevient l'objet de toutes les crispations ?

Maxence Brischoux : Les humains ont traditionnellement utilisé les mers pour le transport et la pêche. Ces activités continuent, mais d'autres ne cessent d'émerger et de s'industrialiser : après le pétrole et le gaz, les câbles sous-marins en fibre optique sont devenus la colonne vertébrale d'Internet tandis que les énergies marines renouvelables (EMR) prennent un vrai essor. De ce fait, de nombreux conflits apparaissent pour contrôler l'exploitation des ressources marines, comme on l'a vu en Méditerranée orientale entre la Turquie et ses voisins pour le gaz. Surtout, il est encore plus intéressant de bloquer ou détruire les voies maritimes pour obtenir un gain stratégique (sabotage du pipeline Nordstream en mer Baltique).

C.B. : « Qui domine les mers, domine la terre », cette phrase a longtemps été une maxime guidant les États, depuis la démocratie athénienne jusqu'aux empires coloniaux. Les grandes puissances ont-elles redécouvert l'intérêt d'une suprématie maritime dans leur politique ?

M.B. : Je pense que cette maxime n'a jamais été oubliée, en tout cas pas par les Américains qui ont fait de la domination des espaces communs, comme les mers ou l'espace, le pilier de leur puissance et de leur capacité à se projeter partout dans le monde. Depuis 1945, et malgré les inflexions budgétaires de la fin de la Guerre froide, la Marine américaine a conservé son réseau de bases navales et ses principaux bâtiments. Les États-Unis font face à une contestation globale de leur domination, de la part de la Chine qui construit une marine apte à contester leur leadership sur la zone Asie-Pacifique. Il faut se préparer à un scénario où la situation en Asie impose une réallocation des moyens américains, avec pour conséquence que les Européens devront intervenir de manière plus résolue pour garantir leur lignes d'approvisionnement.

C.B. : Quelle est la zone maritime la plus inflammable en ce moment ?

M.B. : Le pourtour eurasiatique ! Aujourd'hui, trois pays contestent frontalement la puissance américaine : la Chine, mais aussi la Russie et l'Iran. Outre le conflit ukrainien en cours et les accrochages au Moyen-Orient avec les groupes affiliés à l'Iran, la confrontation des volontés se manifeste dans les mers fermées qui entourent l'Eurasie. De la mer Baltique à la mer du Japon, en passant par la mer Rouge, le golfe arabo-persique et la mer de Chine du Sud, toutes ces zones maritimes qui constituent le pourtour de l'Eurasie accueillent de nombreuses activités humaines et sont contestées. Les conflits maritimes futurs, plus ou moins violents, se tiendront près des côtes et dans des zones animées, ce qui a un impact important pour la tactique navale, car la proximité des terres augmente la vulnérabilité des forces de surface, du fait de la présence des aéronefs et des missiles.

C.B. : Quel rôle remplit le GAN ? Est-ce une démonstration de force nécessaire pour faire de la diplomatie ou une nécessité tactique pour remporter les prochains conflits de haute intensité ?

M.B. : Comme toutes les armes, le porte-avions est né dans le feu de la bataille, notamment en s'imposant comme nouveau *capital ship* lors de la guerre du Pacifique. Depuis plusieurs décennies, on a d'abord considéré le GAN comme un instrument politique, permettant d'agir sur la terre depuis la mer. Faut-il aujourd'hui retrouver l'origine du GAN ? Je ne sais pas si l'on revivra des batailles entre porte-avions mais je suis convaincu qu'il demeure plus que jamais un atout militaire, tout simplement parce qu'il est capable de projeter des avions depuis la mer, ce qui permet de voir et de frapper plus rapidement et plus loin, tout en jouant sur la mobilité du dispositif.

PROPOS RECUEILLIS PAR NATHALIE SIX

Transmissions

Qu'est-ce qu'une liaison de données tactiques ?

Pour agir, un navire, un aéronef ou une force aéronavale doit connaître sa position ainsi que celle de ses alliées et adversaires, en temps réel. Un dialogue permanent entre les unités, qu'elles soient françaises ou issues des marines partenaires de l'OTAN s'avère donc nécessaire. Mais comment faire communiquer, en toute sécurité, des forces alliées qui ne parlent pas le même langage ? C'est le rôle des liaisons de données tactiques (LDT). La Marine utilise trois réseaux de données tactiques les L11, L16 et L22 qui utilisent les ondes radioélectriques. Les données transmises le sont sous la forme de symboles compréhensibles par tous, à l'image de nos émoticônes. Autre mission des LDT : permettre de partager les informations en provenance de ces différents réseaux entre eux. Un peu comme s'il fallait publier sur WhatsApp® une information provenant de LinkedIn®. Les LDT passent majoritairement par les hautes fréquences (HF), qui émettent loin mais peu de données, ou les ultra hautes fréquences (UHF), qui émettent moins loin mais plus, et également par des liaisons satellitaires (notamment vers les états-majors opérationnels à terre). Via des senseurs embarqués (radars, guerre électronique, sonars...) les unités de la Marine captent des données, c'est-à-dire des échos, des émissions radioélectriques ou des signatures acoustiques, permettant de déterminer la position, la route et la vitesse, voire d'identifier un navire, un aéronef, un sous-marin ou un missile. Les données de cette « piste » sont ensuite partagées sur les LDT. L'ensemble des unités de la force fait de même avec toute les pistes détectées, qu'elles soient amies, neutres ou hostiles.

P. B

Pour garder le cap

Géopolitique des Mers, de Maxence Brischoux (Presses Universitaires de France).

Vaincre en mer au XXI^e siècle. La tactique au cinquième âge du combat naval, de François-Olivier Corman et Thibault Lavernhe (Les Équateurs).

Podcast du CESM, *Périscopes*, épisode 22 : « Qu'est-ce qui fait du Charles de Gaulle un atout pour la France ? ».

LE GROUPE AÉRONAVAL



AVION DE GUVET AÉRIEN



AVION
DE PATROUILLE
MARITIME



HÉLICOPTÈRE



FRÉGATE ALLIÉE



FRÉGATE FRANÇAISE



BÂTIMENT RAVITAILLEUR



BÂTIMENT RAVITAILLEUR

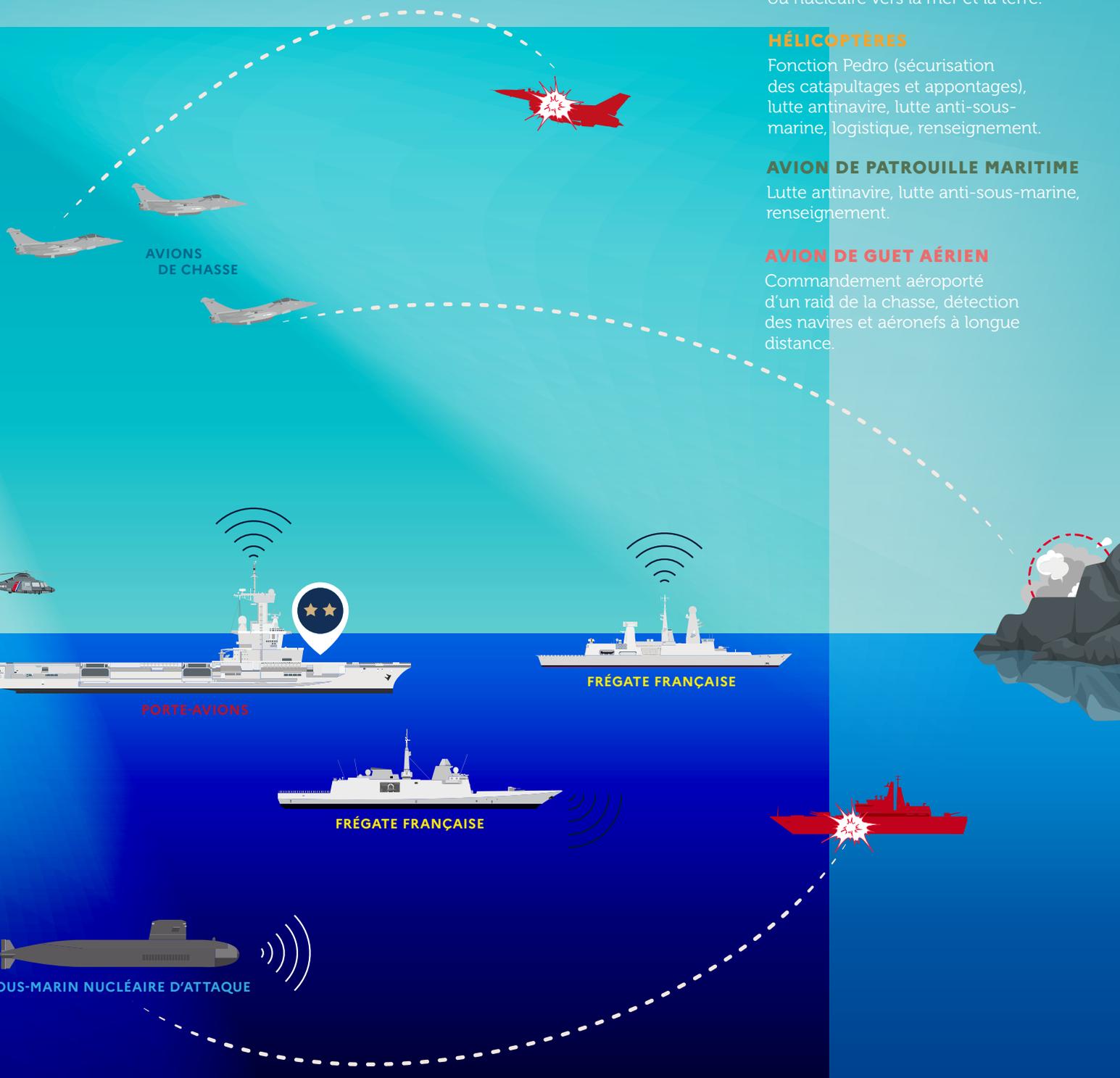
Soutien logistique (carburant, vivres, munitions, pièces de maintenance, etc.).

FRÉGATES FRANÇAISES OU ALLIÉES

Escortent et renseignent la force, avec des capacités offensives (frappe dans la profondeur) et défensives (lutte antinavire, lutte anti-sous-marine, défense aérienne).

SOUS-MARIN NUCLÉAIRE D'ATTAQUE

Renseigne et appuie la force, avec des capacités offensives (frappe dans la profondeur, lutte sous-marine). Capable de se rapprocher au plus près des côtes et des forces ennemies en toute discrétion.



AVIONS DE CHASSE

Supériorité aérienne, renseignement, protection aérienne de la force, frappe conventionnelle ou nucléaire vers la mer et la terre.

HÉLICOPTÈRES

Fonction Pedro (sécurisation des catapultages et appontages), lutte antinavire, lutte anti-sous-marine, logistique, renseignement.

AVION DE PATROUILLE MARITIME

Lutte antinavire, lutte anti-sous-marine, renseignement.

AVION DE GUET AÉRIEN

Commandement aéroporté d'un raid de la chasse, détection des navires et aéronefs à longue distance.

PORTE-AVIONS

Mise en œuvre du groupe aérien embarqué et plateforme de commandement.

★★ **ÉTAT-MAJOR EMBARQUÉ DU GROUPE AÉRONAVAL**

Le contre-amiral commande le GAN et son état-major coordonne l'activité opérationnelle de toute la force.



FRSTRIKEFOR

Contre-amiral Jacques Mallard

Commandant de la force aéromaritime de réaction rapide (FRSTRIKEFOR pour *French Strike Force*) depuis le 1^{er} août 2023, le contre-amiral Jacques Mallard est un ancien pilote de chasse embarquée – 2 500 heures de vol et 62 missions de combat à son actif. À la tête de FRSTRIKEFOR, il commandera le déploiement du groupe aéronaval (GAN) sur la mission AKILA en 2024.



© C. RIVOAL/MN

Cols bleus : Amiral, pouvez-vous rappeler ce qu'est un état-major embarqué ?

Contre-amiral Jacques Mallard : Dirigé par un amiral, l'état-major embarqué désigne l'équipe, 65 à 75 personnes, qui conduit une force navale, qu'elle soit aéronavale, amphibie, de guerre des mines ou tout à la fois. Cet état-major embarqué permet d'assurer la liaison avec, d'un côté, les échelons supérieurs, c'est-à-dire, le niveau opérationnel régional ou le niveau stratégique à Paris, et de l'autre, les forces, soit l'ensemble des unités constituant le groupe aéronaval, à savoir le porte-avions et son groupe aérien embarqué, les frégates d'escorte, le pétrolier ravitailleur, le sous-marin nucléaire d'attaque et l'avion de patrouille maritime. Ce panel d'unités très large nécessite plusieurs compétences : logistique, transmissions, renseignement, gestion du personnel, conduite des opérations, planification des opérations aériennes, expertise légale, affaires publiques. Commander depuis la mer est spécifique à la Marine, c'est une compétence développée au sein de FRSTRIKEFOR. Dans l'optique du combat de haute intensité, être embarqué,

donc en mouvement permanent, est un atout majeur, en comparaison avec les cibles statiques, à terre.

CB : Quelle est la raison du changement de nom de cet état-major ?

CA JM : L'état-major FRSTRIKEFOR est héritier de l'ensemble des états-majors tactiques mis en place depuis la fin de la Deuxième Guerre mondiale, essentiellement des états-majors d'escadre ou de groupe aéronaval. Quand la France a réintégré la structure du commandement de l'OTAN en 2007, elle a mis à disposition une unité pour être un *High Readiness Forces Headquarters*, ce qui signifie un état-major embarqué pour commander une force navale au profit de l'Alliance. Il a été décidé l'année dernière de changer l'appellation *French Maritime Force* (FRMARFOR), pour *French Strike Force* (FRSTRIKEFOR). Ce nom reflète davantage notre positionnement et nos compétences à ceux des états-majors de type STRIKEFOR au sein de l'OTAN qui commandent comme nous des groupes amphibies (*expeditionary strike group*) et aéronavals (*carrier strike group*). La signification de *strike* en anglais est plus imagée pour représenter notre action que le mot *maritime*.

CB : Avant d'en prendre le commandement, vous aviez déjà servi quatre ans au sein de FRSTRIKEFOR, quels changements notables avez-vous notés ?

CA JM : Premièrement, j'ai un plus grand bureau (*rires*). Plus sérieusement, j'avais déjà vu fonctionner l'état-major embarqué en tant que pilote au sein du groupe aérien embarqué (GAé), puis quand j'ai commandé une flottille. Très honnêtement, je ne vois pas de transformation radicale, seulement une longue conti-

nuité dans les savoir-faire et une amélioration aussi bien dans les outils utilisés que dans les méthodes en termes d'efficacité. Pour la planification des opérations aériennes, nous avons, petit à petit mis en place des processus qui intègrent à la fois ceux de l'OTAN et le savoir-faire acquis dans les échanges avec l'armée de l'Air et de l'Espace. Le groupe aéronaval a su élargir ses capacités, notamment en intégrant le missile de croisière naval (MDCN), de nouveaux capteurs, c'est une évolution posi-

« Le groupe aéronaval est la vitrine de la capacité française à opérer en mer, loin, longtemps et sur un panel de missions extrêmement large »

tive qui a permis d'élargir le spectre et la capacité de commandement. Le GAN possède un centre de renseignement qui opère pour l'ensemble de la force navale (CRFN). Initialement, il agrégeait les informations reçues et développait les images de reconnaissance des Super-Étendard. Désormais, il a

largement agrandi son périmètre sur le spectre électromagnétique et sa capacité de travail collaboratif avec les autres entités.

CB : En tant que commandant de FRSTRIKEFOR, vous devez commander le déploiement du GAN. Concrètement, comment le GAN entretient-il sa capacité à réagir sans délai ?

CA JM : FRSTRIKEFOR arme trois états-majors : A pour amphibie, B pour guerre des mines et C pour le groupe aéronaval. Il se voit fixé un délai d'alerte en fonction du navire sur lequel il se déploie. Nous ne sommes pas aux commandes en permanence, mais nous restons au contact des opérations. L'ensemble du personnel de FRSTRIKEFOR reste ainsi connecté avec les commandants interarmées de théâtre. Nous échangeons sur leurs visions des opérations pour nous tenir au courant des évolutions. Avec le centre de combat naval (C2N) et les centres d'expertise FAN, HELICO, PATSIMAR¹ et GAé, nous sui-



Héroïse Fayet, chercheuse au centre des études de sécurité de l'IFRI, et le contre-amiral Mallard discutent des défis du combat naval pour les groupes aéronavals lors de la conférence navale de Paris.

© R. MARTIN/MIN

vons le retour d'expérience des engagements ainsi que les innovations et les évolutions à mettre en place, comme en ce moment sur les conflits en mer Rouge et en Ukraine.

CB : Comment le GAN s'adapte-t-il aux nouvelles formes de guerre ?

CA JM : Nos réflexions tactiques prennent en compte le domaine du cyber, de la menace sur les fonds marins, avec des capacités qui ne sont peut-être pas embarquées au sein du groupe aéronaval, mais sur lesquelles nous nous appuyons. C'est toute la force de l'interarmées. Nous sommes par exemple en lien avec le commandement de l'espace pour avoir connaissance de la météorologie satellitaire, avec le commandement de la cyberdéfense pour savoir quelles sont nos vulnérabilités et comment nous pouvons agir dans ce champ ; l'ensemble du spectre électromagnétique est analysé avec des outils qui évoluent et sont de plus en plus performants. La capacité à traiter l'ensemble de ces données constitue la force du groupe aéronaval, afin de remplir les missions et de pouvoir s'adapter en permanence.

CB : Existe-t-il un entraînement spécifique pour s'y préparer ?

CA JM : Dans le cadre de la démarche Polaris initiée en 2021, un certain nombre de scénarios ont été écrits pour permettre à deux

composantes opposées de laisser place à leur imagination et de pousser largement les capacités de leurs navires. En France, nous ne possédons pas deux porte-avions donc nous sommes obligés de travailler avec d'autres nations. Cela a été le cas lors de l'exercice *Orion* avec un porte-avions américain. Cela sera à nouveau le cas lors de l'exercice *Mare Aperto* avec un porte-aéronefs italien. La France co-organise l'édition 24.1 de cet exercice italien en y intégrant les règles de jeux Polaris qui reflètent le réalisme du combat naval. Ainsi, nous pourrions nous affranchir de certaines règles dites «de temps de paix» pour laisser place à une plus grande liberté d'action et d'imagination tactiques aux deux forces qui s'opposent.

CB : Lors du déploiement du GAN, comment se traduit l'interopérabilité avec les marines alliées ?

CA JM : Le groupe aéronaval est un peu la vitrine de la capacité française à opérer en haute mer, loin, longtemps et sur un panel de missions extrêmement large. Quand on avance cette vitrine, on le transforme en agrégateur de coalition, car cela intéresse les autres nations de travailler au sein de cette force. L'intérêt pour nous, Français, de travailler en coalition, est d'abord d'augmenter le volume de bâtiments au sein du GAN, puis

d'entretenir la grande capacité d'interopérabilité de la Marine française. Lors de la Conférence navale de Paris du 25 janvier dernier, le vice-amiral indien Rajesh Pendharkar a décrit la difficulté à travailler ensemble par ces mots : « *Nous devons commencer par savoir si vous écrivez de droite à gauche ou de gauche à droite.* » Quand nous collaborons avec des marines étrangères, nous devons nous mettre d'accord sur les procédures à respecter. C'est très important, car en cas d'interactions avec des compétiteurs, notamment pour des actions offensives, nous devons savoir comment l'autre va réagir. Au sein de l'OTAN, les procédures partagées et standardisées, comme les systèmes de communication et de ravitaillement à la mer, simplifient l'intégration des bateaux.

PROPOS RECUEILLIS PAR L'EV2 MARGAUX BRONNEC

1 Hélicoptères et patrouille de surveillance et d'intervention maritime.

« L'intérêt de travailler en coalition est d'augmenter le volume de bâtiments au sein du GAN et d'entretenir la grande capacité d'interopérabilité de la Marine française »

Bio express

- 1991 :** entre à l'École navale
- 1999 :** obtient son brevet de pilote de chasse embarquée
- 2008 :** commandant de la flottille 17F
- 2010 :** directeur du *Maritime Air Operations Center* de l'état-major embarqué du groupe aéronaval
- 2013 :** commandant adjoint opérations du porte-avions *Charles de Gaulle*
- 2017 :** commandant de la frégate *Guépratte*
- 2019 :** adjoint Marine au centre de planification et de conduite des opérations (CPCO) de l'état-major des armées
- août 2023 :** commandant de la force aéromaritime de réaction rapide - *French Strike Force* (FRSTRIKEFOR)

MER ROUGE

Bab-el-Mandeb, point chaud du trafic maritime mondial

Le Moyen-Orient est de retour là où on ne l'attendait peut-être plus. L'invasion de l'Ukraine par la Russie en 2022 a rendu à nouveau désirables le pétrole et le gaz en provenance des pays du golfe Arabo-persique. Dès lors, il devient nécessaire de sécuriser la route Ormuz-Méditerranée occidentale, en particulier le détroit de Bab-el-Mandeb, porte d'accès stratégique sur la route majeure Asie-Europe passant par le Canal de Suez.



© M. BAILLY/MN

Fin janvier, un incendie s'est déclaré à bord du pétrolier *Marlin Luanda*, frappé sur tribord par un projectile.

Le malheur des uns fait le bonheur des autres. La guerre en Ukraine a redessiné la carte des flux des énergies fossiles, en les sortant du continent européen. Elle a notamment généré un accroissement fort et rapide des importations de pétrole brut et de gaz naturel sous forme liquéfiée (GNL), depuis les pays du golfe Arabo-persique, Arabie saoudite, Émirats arabes unis et Qatar en tête. Conséquence géopolitique de ce retour inattendu du Moyen-Orient dans les bouquets (ou *mix*) énergétiques européens : l'émergence, de manière très tangible au plan économique, du concept d'Indopacifique, avec la nécessité de penser la sécurisation de la route Ormuz-Méditerranée occidentale, *via* la mer Rouge. Dans ce contexte, la zone du Bab-el-Mandeb, commandant l'accès depuis l'océan Indien vers Suez, a retrouvé une place centrale dans les échanges vers l'Europe puisqu'il faut ajouter à l'équation stratégique la pérennité de l'acheminement de biens depuis l'Asie. La Chine représente 21 % des importations de marchandises de

l'Union européenne : la route maritime la plus directe, passant par Malacca et Suez, est donc une artère vitale du transit Est-Ouest. Dernière menace en date qui constitue un enjeu de taille pour les pays occidentaux : celle de l'organisation houthie qui pourrait s'attaquer aux câbles sous-marins présents dans les fonds marins de cette zone.

ACTIONS HYBRIDE ET RENSEIGNEMENT EN SOURCES OUVERTES

La région du Bab-el-Mandeb est connue depuis de nombreuses années pour être dangereuse, attirant piraterie et terrorisme. Déjà, au milieu des années 2000, l'accroissement de la piraterie de manière spectaculaire au large de la Somalie conduit à la création des missions *Ocean Shield* (2009-2016) sous mandat OTAN et *Atalanta* (depuis 2008) sous mandat UE. Les résultats sont probants : à partir de 2014, la piraterie cesse d'être un phénomène majeur.

La dynamique conflictuelle avec l'action des Houthis relève d'une logique quelque peu différente. Elle est aussi symptomatique d'un

nouveau type de menaces dites hybrides, qu'est l'utilisation de moyens civils ouverts à des fins militaires, par exemple les relevés AIS (*Automatic Identification System*) librement accessibles sur Internet *via* des sites spécialisés comme *Marine Traffic*. Grâce à eux, il est possible d'avoir en temps réel, ou quasi-réel, des informations sur le positionnement, la route et, surtout, l'identité d'un navire. *A priori*, les milices houthies auraient utilisé ces sites Internet afin de sélectionner des cibles ayant un lien – parfois extrêmement distant – avec Israël, dans un contexte de conflictualité autour de l'opération de Tsahal dans la bande de Gaza. Agissant comme relais de l'Iran (avec l'aval de l'Iran ou pilotés en sous-main par l'Iran), les Houhis ont voulu reproduire d'une manière détournée le premier choc pétrolier. En 1973, celui-ci avait eu lieu à la suite d'un embargo sur l'exportation de pétrole décidé par les pays de l'OPEP, pour faire pression sur les alliés d'Israël dans le contexte de la Guerre du Kippour.

Même si les conséquences sont pour le moment loin d'être comparables, elles relèvent de la même logique stratégique : atteindre directement et de manière détournée les intérêts d'Israël et ceux de ses alliés, en portant préjudice aux systèmes logistiques mondiaux. Près d'un demi-siècle plus tard, la crise actuelle révèle l'impact des technologies numériques et le rôle de la donnée ouverte, permettant de cibler encore plus finement les points de mire.

LE TRANSPORT D'HYDROCARBURES, POINT CENTRAL ?

Dans le viseur des Houthis, on trouve les hydrocarbures, auxquels s'ajoutent les enjeux de production et de transport, notamment vers l'Europe. Dans ce contexte géopolitique, la mer Rouge est redevenue une artère principale de l'approvisionnement du Vieux continent. Frapper dans la région du Bab-el-Mandeb, revient ainsi à toucher potentiellement des voies économiques vitales pour l'Europe, puisqu'aux pays du Golfe, il faut rajouter l'Inde qui a pris le relais de la Russie pour



l'acheminement de carburants vers les terminaux méditerranéens, en particulier pour le diesel routier.

Les différents pays exportateurs ainsi que les transporteurs – notamment ceux liés aux compagnies pétrolières et gazières internationales – cherchent à trouver des solutions alternatives de trajet, afin d'échapper au risque d'attaque. La situation de l'Arabie saoudite est particulière puisque cette dernière développe depuis maintenant une vingtaine d'années ses capacités d'exportation de pétrole depuis la mer Rouge, via le port de Djeddah. Même si les capacités d'exportation depuis ce port demeurent limitées, elles témoignent d'une volonté forte de l'Etat saoudite de ne pas se retrouver piégé par une fermeture du Bab-el-Mandeb ou même du détroit d'Ormuz, en cas de tensions fortes avec l'Iran. Heureusement, pour le moment, dans la mesure où ni les zones principales de production et de transformation, ni les terminaux de réception n'ont été touchés, les approvisionnements en hydrocarbures de l'Europe n'ont pas été profondément affectés.

L'IMPACT POUR LES PAYS DE LA RÉGION

En regard de l'explosion des tarifs des assurances maritimes ayant entraîné le re-routage de la plupart des navires des grandes entreprises de transport vers la route du Cap, un certain nombre d'acteurs de la région de la mer Rouge se trouvent directement touchés. D'un point de vue économique, c'est l'Égypte qui apparaît comme l'un des principaux perdants de la situation actuelle. Avec la décision prise par les principaux armateurs, la Suez Canal Authority, qui perçoit les droits de transit, se retrouve dans une situation délicate. L'agrandissement du Canal, achevé en 2015,

devait permettre de doubler le trafic, ainsi que les revenus perçus par l'Etat égyptien, propriétaire de ce dernier. Avant la crise survenue début 2024, le Canal concentrait pas moins de 12 à 15% du trafic maritime mondial.

Toutefois, cette augmentation très forte du trafic et des revenus n'est pas sans risques, ni contreparties, puisqu'en 2020-2021, l'échouement du porte-conteneurs taiwanais *Ever Given* avait déjà démontré la fragilité de l'infrastructure. Même si les conséquences économiques de cet échouement s'étaient finalement avérées limitées, il n'en demeure pas moins que le Canal présente, par son caractère unique, des fragilités spécifiques. La situation économique de l'Égypte, déjà très vulnérable depuis plusieurs années, risque ainsi de provoquer des troubles politiques et sociaux internes, avec un risque non-négligeable d'extension au niveau régional.

Au-delà de la seule région de la mer Rouge, c'est bien entendu aux niveaux européen et mondial que sont visibles les impacts de cette crise. Le principal enseignement a été, jusqu'à maintenant, la réactivité des transporteurs maritimes mondiaux, capables de rediriger très rapidement leurs flux de marchandises vers d'autres routes. Même si les systèmes logistiques ont souffert, notamment au niveau des clients industriels qui ont connu des ralentissements d'activité dus à l'allongement des chaînes logis-

tiques, aucune rupture majeure n'est à ce jour à déplorer. La mondialisation ayant permis l'émergence ces trente dernières années d'acteurs de niveau planétaire comme CMA-CGM, il leur a été possible d'anticiper et de réagir rapidement, signe de l'importance de disposer de grands acteurs de l'économie maritime. Toutefois, il importe de continuer à observer les conséquences de cette crise, d'un point de vue aussi bien militaire qu'économique.

Plusieurs thermomètres géoéconomiques sont ainsi à surveiller pour prendre le pouls de la situation au niveau global. Le premier d'entre eux, les cours du pétrole, affecte pour le moment une relative atonie. Le baril s'établit mi-février aux alentours de 80-85 dollars américains, prix modéré étant donné la conjonction des crises stratégiques au niveau mondial. Le second, le VIX – indice de volatilité de l'économie américaine qui donne une référence de la stabilité du marché financier mondial – est lui-même assez faible, avec un niveau aux alentours de 10-15. À titre de comparaison, il était au-delà des 65 pendant la pandémie de la COVID. Tout semble donc indiquer que les marchés mondiaux sont loin de s'affoler face à cette crise sécuritaire en mer Rouge.

DR. NICOLAS MAZZUCCHI,
DIRECTEUR DE RECHERCHE, CESM

Assurer **l'avenir** de tous ceux qui nous protègent

Assureur engagé depuis près de 70 ans, Allianz Défense et Sécurité propose des solutions d'assurance complètes et dédiées à la communauté Défense et Sécurité.

Sécurisez votre avenir !

Parce que s'assurer, c'est se protéger et aussi protéger ses proches, pour toute souscription d'un contrat de Prévoyance intégrant la garantie Perte de revenus, vous bénéficiez de 6 mois de cotisation offerts sur le contrat⁽¹⁾.

En exclusivité chez Allianz Défense et Sécurité, votre ISAO ou votre IJAT peut être également assurée⁽²⁾.

Le saviez-vous ?

Après 90 jours d'OPEX vous êtes éligible au titre de reconnaissance de la nation et pouvez bénéficier de la Retraite Mutualiste du Combattant, solution d'Epargne Retraite aux avantages fiscaux uniques de notre partenaire la Mutuelle Epargne Retraite⁽³⁾.



Pour mieux nous
connaître ou
prendre contact
avec un conseiller,
flashez-moi !

Allianz Vie

Société anonyme au capital de 681.879.255 € - 340 234 962 RCS Nanterre
Entreprise régie par le Code des assurances – 1 cours Michelet – CS 30051 – 92076 Paris La Défense Cedex

(1) Offre valable du 01/01/2024 au 31/12/2024 pour toute nouvelle souscription d'un contrat « Opération Prévoyance Décès Invalidité » intégrant simultanément l'option « Perte de Revenus ». Les modalités et limites de souscription sont disponibles auprès de votre conseiller Allianz Défense et Sécurité.

(2) Garantie disponible en souscrivant l'option « Perte de Revenus ».

(3) Solution distribuée par Allianz Défense et Sécurité, assurée et gérée par la Mutuelle Epargne Retraite, 17 rue de la Victoire 69003 Lyon, enregistrée sous le Siret n° 43198802100058

ÎLES KERGUELEN

Sept marins au pays des manchots



© MN

150 000 : ce n'est pas le nombre d'habitants de l'archipel des Kerguelen mais celui de la plus grande colonie de manchots royaux au monde. Une biodiversité riche et variée qui peuple ces îles aux paysages volcaniques à couper le souffle. « C'est un environnement reculé du monde. Une chance inespérée aussi pour nous marins de découvrir d'autres métiers et de nous rapprocher de la faune et de la flore. » Cela change des navires et bases militaires. » Parmi la cinquantaine de personnes travaillant sur la station de Port-aux-Français, sept marins sont affectés sur ce territoire surnommé « îles de la Désolation », dans les Terres australes et antarctiques Françaises (TAAF). Il s'agit de trois cents îles au total couvrant une superficie de 7 215 km², découvertes en 1772 par l'amiral français Yves-Joseph de Kerguelen, seigneur de Trémarec. Le maître (MT) Tom, manoeuvrier, le maître Steve et le premier maître (PM) Ugo, tous deux mécaniciens navals, accompagnent des scientifiques de l'Institut polaire français Paul-Émile Victor (IPEV) et des agents du service de la direction de l'environnement des TAAF sur une île au sud du golfe du Morbihan*, à ne pas confondre avec son homonyme situé en Bretagne. Ici, à environ 13 000 kilomètres des côtes bretonnes, les marins évoluent à l'aide de leur chaland. Une fois sur la presqu'île Ronarc'h, le travail débute par la pose de balises sur les éléphants de mer, et se poursuit par des analyses de sang

sur les manchots, la surveillance de la régulation d'espèces introduites (rennes, chats, lapins). Jusque-là, le PM n'aurait jamais imaginé assister des scientifiques dans leurs missions « *Avant mon premier hivernage, je n'étais pas vraiment tourné vers la nature, mais depuis mon passage dans les TAAF, je suis plus attentif à l'impact de notre mode de vie sur l'environnement.* » C'est tout l'intérêt d'une telle mission, effectuée à des milliers de kilomètres de la base navale de Brest. Pour chaque expédition terrestre, trois personnes *a minima* sont nécessaires afin de garantir la sécurité de tous dans des lieux difficiles d'accès. « *Lors des transits, qui varient entre 17 et 25 kilomètres, nous transportons des affaires et du matériel sur le dos. Cela complique la marche car nous devons parfois traverser des rivières, des petites montagnes, des zones humides* », complète le premier maître.

L'AFFAIRE DE TOUS

Le petit nombre de marins présents dans la station oblige chacun à endosser plusieurs rôles pour contribuer à la vie en collectivité. Le MT Michaël et le PM Fabien, tous deux électriciens, et les trois mécaniciens, le PM Ugo, le MT Steve et le MT Chloé, s'assurent du bon fonctionnement des groupes électrogènes pour alimenter la base en électricité. Le PM Nicolas, marin-pompier, contribue, quant à lui, à la sécurité sur la station. Des civils et des militaires de l'armée de Terre et de l'armée de l'Air et de l'Espace entre-

tiennent les routes, s'occupent de la distribution d'eau ou encore des liaisons de télécommunications.

PORTER ASSISTANCE À TOUS LES BATEAUX

Les marins des Kerguelen apportent leur assistance aux bateaux de pêche qui s'aventurent dans cet archipel isolé : les ravitailler en combustible, effectuer un remorquage lorsqu'il s'agit d'un voilier en panne ou encore inspecter leur coque et retirer des lignes de pêche prises dans les hélices grâce aux deux marins plongeurs de bord. Ces derniers entretiennent aussi les points de mouillage et retirent les laminaires qui poussent devant le quai, rendant le passage des bateaux difficile. Le *Floréal* et le *Nivôse* passent parfois dans cette réserve naturelle pour des contrôles de police des pêches et pour montrer la présence française dans ces îles. Les marins des Kerguelen en profitent pour ravitailler ces frégates de surveillance en gazole et prolonger leur capacité à patrouiller plus loin et plus longtemps. Six mois après avoir quitté l'Hexagone pour l'hémisphère sud, les marins entrent dans la période d'hivernage. Le nombre d'habitants sur l'île se réduit encore comme peau de chagrin. Plus isolés encore, les sept marins vont poursuivre leur exploration des îlots des Kerguelen et de leur incroyable biodiversité avant de laisser leur place à de nouveaux occupants en août prochain.

EV2 MARGAUX BRONNEC

*Seule zone dans laquelle peut circuler le chaland.



© MN

BSAOM BOUGAINVILLE

Mission dans le Pacifique Sud



Débarquement d'un véhicule léger tactique polyvalent non-protégé (VT4) de l'armée de Terre.

Le bâtiment de soutien et d'assistance outre-mer (BSAOM) remplit diverses missions de soutien au profit des populations. Les marins interviennent notamment pour la police des pêches, le remorquage, l'antipollution, le transport de fret et de matériel ou encore la reconnaissance d'atolls¹. Le 2 janvier, le *Bougainville* est parti pour un mois dans le cadre de la mission de souveraineté Pacific Aito où il a enchaîné des exercices internationaux puis des missions d'assistance au profit des atolls de Polynésie française. Durant ce premier volet, les marins se sont rendus dans les Îles Cook. Pendant deux semaines, ils ont réalisé plusieurs manœuvres conjointes, avec le patrouilleur anglais Tamar, en particulier un remorquage et un exercice d'assistance lors d'un incendie simulé. Il a ensuite interagit avec le patrouilleur des Îles Cook : « *Le Tekukupua a conduit une intervention avec son équipe de visite sur le Bougainville, désigné bateau de pêche pour l'entraînement* », raconte le capitaine de corvette Paul Cornet, commandant du BSAOM. Chaque passage de navire français offre donc l'opportunité de s'entraîner.

Prochamment, les deux navires se croiseront aux côtés des Américains, des Japonais et d'autres nations du Pacifique lors de l'exercice Marara. Ce dernier consistera à porter assistance aux populations frappées par une catastrophe naturelle. Un danger latent en Polynésie Française qui redoute la submersion.

UN NAVIRE POLYVALENT

Le BSAOM a ensuite poursuivi sa mission en patrouillant dans la zone économique exclusive (ZEE) des Îles Cook pour effectuer des contrôles de police de pêche à leur profit. Des actions menées de plus en plus régulièrement pour instaurer une relation de confiance entre les deux États. Le *Bougainville* s'est rendu dans ces endroits isolés pour débarquer matériel médical et personnel avant la saison des typhons.

Sur le chemin du retour vers Papeete, dans le cadre de l'opération OP365 de l'agence des pêches du Forum des îles du Pacifique, les marins ont conduit des opérations de police des pêche et renseignement afin de détecter, signaler et appréhender les activités de pêche

illicite, non déclarée et non réglementée (INN) dans le Pacifique Sud, en haute mer et dans les ZEE des États insulaires du Pacifique.

MISSION D'ASSISTANCE DANS LES TUAMOTU

Après deux semaines de missions dans les îles Cook, le *Bougainville* rentre à quai pour deux journées intenses : chargement de fret, embarquement d'une section du Régiment d'infanterie de marine du Pacifique-Polynésie (RIMAP-P) et leur véhicule ainsi que du personnel du Service hydrographique et océanographique de la Marine (SHOM) et des baleiniers². D'un équipage de 25 marins, le BSAOM se retrouve avec 60 personnes à son bord. Reparti le 19 février en direction des Tuamotu, les marins vont effectuer plusieurs missions simultanées. Dès 5h30, la grue du navire met l'embarcation de servitude (EMBSV) à l'eau. Le premier maître Alexandre, maître de passerelle du BSAOM et pilote de l'embarcation, étudie avec les baleiniers le franchissement des récifs afin « d'éviter les coraux », car « naviguer dans les atolls diffère beaucoup de la navigation au



Le Bougainville conduit divers exercices avec le patrouilleur anglais Tamar.



© O. NICOLAS/MN

large des côtes de l'hexagone». Avec un tirant d'eau de 4,20 mètres, le BSAOM peut difficilement accéder dans les lagons. Les baleinières et autres embarcations de servitude prennent alors le relais. Au même moment, le second maître Thibaut, manœuvrier et plongeur, est déjà dans l'eau pour effectuer une reconnaissance de la plage. Avec son binôme, ils ouvrent la voie et matérialisent un alignement pour permettre au petit chaland de débarquement, de se présenter dans le bon axe. «À l'aide de sondeurs à main, on recherche des sites où il y a suffisamment de profondeur.» Le personnel du RIMAP est ensuite déposé à terre, en quête «de traces de pollution et de traces de vie». Sur ces «atolls majoritairement inhabités, précise le capitaine de corvette Cornet, notre mission

est de recueillir du renseignement». Dans le cadre de la mission Taamura, les militaires ont également conduit des actions civilo-militaires, comme repeindre des écoles et réaliser des travaux de maçonnerie. En parallèle, les plongeurs ont permis au SHOM de déposer des courantomètres et marégraphes dans certains atolls peu connus afin de mettre à jour des cartes marines. Un moment délicat durant lequel les marins doivent prendre en compte les calculs de marée et les courants transmis par le maître de passerelle.

UNE MANŒUVRE MILLIMÉTRÉE

Compte tenu des nombreuses actions à mener en un temps record, la planification se doit d'être parfaite. Chaque journée est optimisée

afin de permettre à chacun de réussir sa mission. Les plongeurs de bord sont à l'eau quotidiennement, en particulier pour effectuer des reconnaissances de plage. Un moyen de découvrir de nouveaux lieux et techniques de manœuvre pour atteindre le rivage. Soudain, une dépression tropicale se rapproche de la Polynésie : le risque de typhon est réel. Les marins ont à peine le temps de récupérer le matériel du SHOM avant de se reconfigurer. La mission s'en trouve écourtée. Le navire rentre à quai, refait les pleins (en vivres, eau potable et en carburant). Le voilà à nouveau prêt à aider les îles des Tuamotu après le passage de la tempête Nat.

EV2 MARGAUX BRONNEC



Des militaires de l'armée de Terre débarquent du matériel depuis une baleinière.

1 Récif corallien d'un ou plusieurs îlots
2 Des marins originaires de Polynésie constituent une équipe spécialisée au sein de la base navale ; ils embarquent à bord des bâtiments en mission pour leur faire bénéficier de leur connaissance parfaite des îles et de leur maîtrise du franchissement de récif.

FIDÉLISATION 360

Trois mesures phares pour la Marine

Dans le sillage de la dynamique impulsée par le ministre des Armées lundi 18 mars, la Marine souhaite prolonger son effort pour augmenter de quelques années le temps de service moyen de ses marins. La formation continue modulaire fait partie des mesures annoncées : elle modifie profondément le mode d'acquisition des compétences dans la Marine. Le « Plan Mixité », conçu en 2019, a quant à lui fait progresser la condition des marins, le recrutement et la fidélisation des femmes au sein de la Marine. Voici quelques points à retenir.



© L. LUGUÉ/MN

LA FORMATION CONTINUE ET MODULAIRE

Fondée sur l'enchaînement de courtes périodes d'apprentissage en école durant les affectations et associée à la valorisation des compétences acquises par compagnonnage en unité, la formation continue et modulaire (FCM) vise d'abord à mieux accompagner la progression des marins vers un niveau d'emploi supérieur. Elle s'inscrit dans l'esprit du projet Kairhos : acquérir la bonne compétence au bon moment et transformer la Marine en « institution apprenante ».

La FCM rend la progression des marins plus régulière et valorise les savoir-faire acquis en unité. Elle évite ainsi de réapprendre en école des notions déjà maîtrisées dans l'emploi. Elle incite chacun à progresser constamment au fil des affectations et élève le niveau général de compétence des équipages. Elle permet en outre une plus grande agilité dans l'adaptation du système de formation à l'évolution rapide des technologies et des métiers. En s'ap-

puyant sur le compagnonnage, pratique aussi ancienne que la Marine, elle réaffirme le rôle du commandement et des cadres de proximité dans l'accompagnement et l'évaluation des marins. Enfin, en réduisant le temps passé en école, elle limite l'absence hors du port base pour mieux concilier vie de famille et vie professionnelle.

UNE MISE EN PLACE PROGRESSIVE DANS LES MÉTIERS DE LA MARINE

D'abord introduite sous forme d'expérimentation en 2022 auprès des marins de la spécialité détecteur anti sous-marin (DEASM), cette formation sera étendue progressivement vers les opérateurs industriels en atelier naval (ATNAV), les guetteurs de flotte (GUETF), les gestionnaires de ressources humaines (GESTRH) et les électrotechniciens (ELECT). Les spécialités d'électronicien d'armes (ELARM), de détecteur (DETEC) et celles de l'aéronautique navale en profiteront un peu plus tard.

Les marins qui en auront la primeur en 2024 sont les titulaires du brevet d'aptitude technique (BAT). L'objectif est de leur permettre d'acquérir le brevet supérieur (BS) en réduisant le temps passé en école. Il n'y a pas de modèle unique : chaque spécialité fait l'objet d'une étude de faisabilité puis d'une analyse fonctionnelle des emplois de niveau BAT et BS et d'un plan d'action qui lui sont propres afin d'adapter les grands principes de la FCM à ses particularités. Plus encore, le mode d'acquisition des compétences au sein d'une même spécialité dépend éminemment des parcours professionnels possibles. Certaines spécialités n'ont pas vocation à entrer dans un cursus FCM.

UN PARCOURS PROFESSIONNEL EN ALTERNANCE

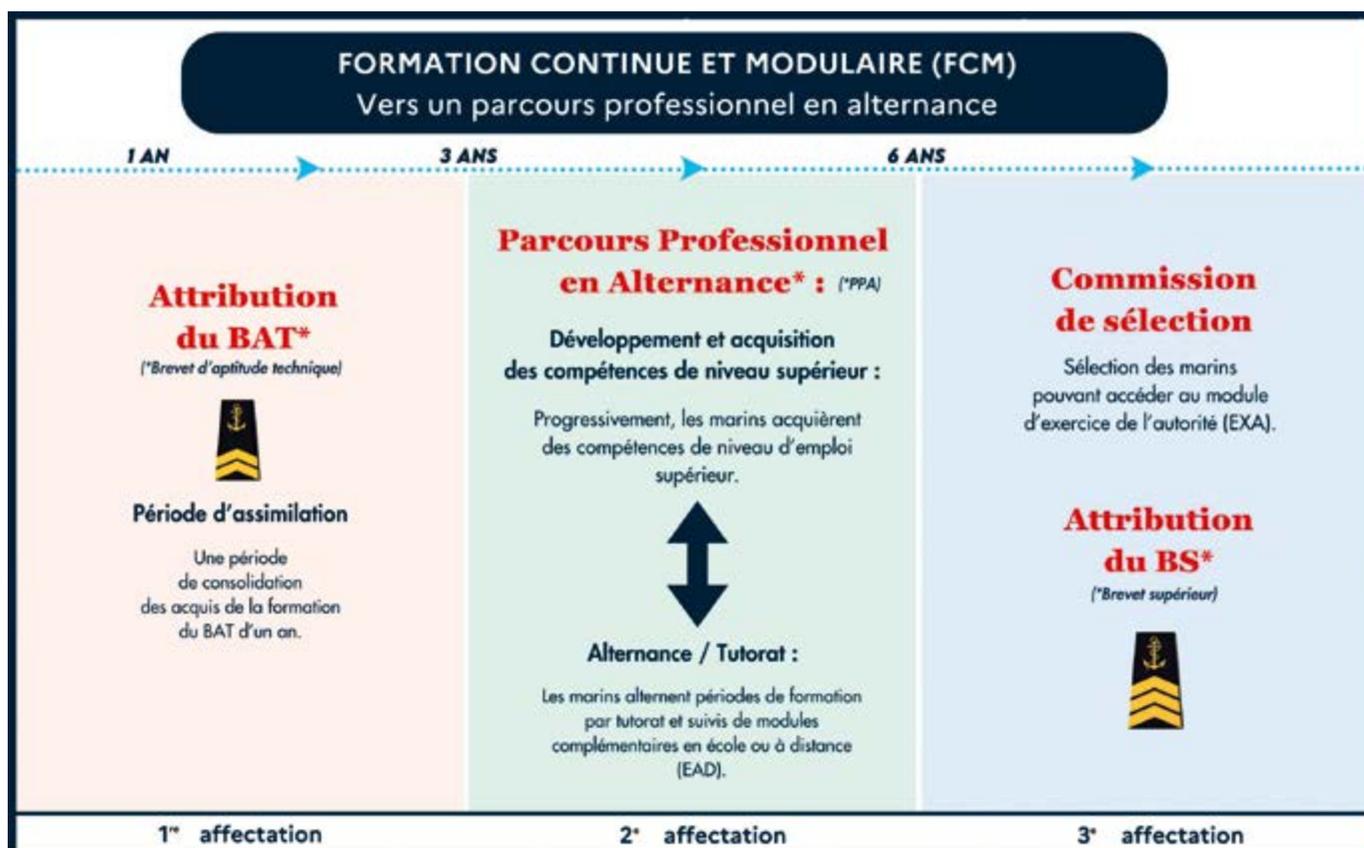
Grâce à ce nouveau mode d'acquisition des compétences, les marins concernés par la FCM vont entrer dans un parcours d'accès au BS dès l'attribution du BAT (principe du flux

poussé). Après le cours du BAT et une période d'assimilation des compétences attendues à ce niveau d'emploi, la FCM permet au marin d'être accompagné dans le développement progressif des connaissances requises au niveau d'emploi supérieur, en suivant un parcours professionnel en alternance (PPA). Organisé selon les opportunités de développement de compétences dans ses affectations successives, ce PPA consiste en un parcours mixte : les savoir-faire sont acquis en unité, la partie connaissance en école ou en distanciel. Un PPA est défini pour chaque spécialité selon ses spécificités. Il est constitué de modules qui

visent chacun à améliorer la capacité du marin à traiter une ou plusieurs situations professionnelles. Les compétences validées sont inscrites dans un livret professionnel dématérialisé, complété par le tuteur et validé par le commandant d'unité pour la partie pratique et par l'école pour la partie théorique. Tout au long de sa carrière, le marin peut le consulter pour visualiser son parcours et se projeter sur ses futures affectations en faisant le bilan de ce qui lui reste à acquérir. Le futur système d'informations compétences (SICOMP) permettra la mise en place du suivi, de l'évaluation et du pilotage des compétences des marins.

Sanctionné par le suivi d'un module « exercice de l'autorité » (EXA), réalisé en école, ce parcours vise à donner au marin toutes les clés pour assumer ses responsabilités d'encadrement de futur BS. La validation du PPA est une condition d'attribution du BS par la direction du personnel de la Marine.

LA DIRECTION DU PERSONNEL DE LA MARINE



TROIS QUESTIONS À...

Capitaine de frégate Damien, chef du pôle « opérations » du bureau formation de la direction du personnel de la Marine (DPM).



Cols bleus : Pouvez-vous résumer la mesure FCM ?

CF Damien : Il s'agit d'un concept innovant qui va réformer l'acquisition des compétences dans la Marine en s'appuyant sur le compagnonnage en unité pour

l'acquisition des savoir-faire et sur de courtes périodes de formation en école ou en distanciel pour acquérir les savoirs constitutifs des compétences de niveau supérieur à atteindre.

C.B. : Quels sont les avantages de la FCM ?

CF D. : Elle permet de rendre plus progressive la montée en compétences entre le BAT et le BS et de mieux valoriser les compétences acquises en unité en évitant de réapprendre des notions déjà maîtrisées. Elle incite le marin à progresser constamment au cours de son affectation et elle réaffirme le rôle des cadres de proximité dans l'accompagnement et l'évaluation du marin. Enfin, elle permet de réduire le temps passé en école en un seul

bloc (stage de quelques semaines vs cours de quelques mois), ce qui a deux intérêts : pour le marin, limiter l'absence hors du port base, et ainsi mieux concilier vie de famille et vie professionnelle, et réduire les pertes de pouvoir d'achat parfois subies (perte des primes). Pour l'institution, regagner des marges de manœuvre en école en optimisant l'effort de formation et en ciblant mieux l'accompagnement sur des compétences spécifiques.

C.B. : Combien de temps sépare le BAT du BS ?

CF D. : En moyenne, il faudra entre 2 et 3 affectations (c'est-à-dire 6 à 9 ans) pour obtenir le BS après l'obtention du BAT.



10 mesures phares

qui font progresser la condition des marins

4 ans de plan mixité

Création du réseau mixité de la Marine
(ex réseau Jeanne Barret)
+ de 1000 marins font partie du réseau.
15 % des marins féminins en sont membres.



01 Permettre aux marins H/F d'échanger informellement sur leur expérience professionnelle et personnelle et rencontrer des personnalités inspirantes.

Proposer aux marins H/F qui le souhaitent de bénéficier des conseils d'un mentor plus ancien en expérience dans la Marine.

02



Mise en place du mentorat (H/F)

Création de programmes spécifiques sur la plateforme **La Passerelle** (2000 participants H/F). 20% des utilisateurs sont de femmes. Le programme « Mentorat Long » permet notamment d'aborder les problématiques de conciliation V2P.

Création du poste de COMMET*
*Conseiller mixité et marins éloignés temporairement
Près de 200 entretiens conduits chaque année. Création de guides pour les marins en situation de grossesse et sur les congés liés à la parentalité.



03 Mieux accompagner et maintenir le lien avec les marins en congé maternité en congés liés à la parentalité, ou bien en congés liés à la blessure ou la maladie.

Veiller à la représentation équilibrée H/F dans tous les jurys et dans les CIRFA.

04



Mixité des conseillers en recrutement et des jurys

40% des interlocuteurs des candidats en CIRFA sont des femmes.

Dans chaque jury on compte maintenant **au moins 1 femme.**

Lancement du réseau des conseillers mixité égalité (H/F)
215 marins référents mixité égalité (plus de la moitié sont des femmes).



05 Véritables relais d'informations, ces hommes et femmes remplissent un rôle d'écoute et de conseil auprès des marins mais aussi d'alerte et d'appui auprès des commandements.

400 marins (H/F) ambassadeurs « elles bougent » et « My job glasses ». **23 %** des ambassadeurs externes, tournés vers le recrutement, sont des femmes.

06



Développement des dispositifs d'ambassadorat (H/F)

Développer les contacts directs entre candidates au recrutement et femmes de la Marine (digital ou présentiel).

Amélioration des conditions d'accès à l'École de guerre (H/F)
20 % des OFF demandent chaque année le report de l'oral EDG depuis 2019. Cette mesure profite autant aux hommes qu'aux femmes.



07 Assouplir les modalités du concours en offrant au marin H/F le choix de dissocier dans le temps le passage des écrits et des oraux.

1/3 des clips sont focalisés sur des profils féminins. Idem pour 1/4 des visuels.

08



Adaptation des campagnes de recrutement (H/F)

Assurer une représentation équilibrée H/F des marins œuvrant au sein de la Marine nationale afin d'inciter les jeunes femmes à rejoindre l'institution.

Élargissement des voies de recrutement (H/F)
Décret permettant d'activer les OSC H/F dès 5 ans de service et augmentation des activations.



09 Favoriser les conditions de recrutement et d'activation des OSC dont la population est habituellement plus féminisée que chez les officiers de carrière.

Le temps de service est pris en compte pour l'avancement dans la limite d'une durée de 5 ans sur l'ensemble de la carrière.

10



Maintien de l'avancement (H/F)

Préserver l'avancement des marins en situation de congés liés à la parentalité.

FIDÉLISATION 360

Parentalité : la recherche de l'équilibre

L'une des principales barrières qui freine les femmes ou les empêche de poursuivre des carrières longues dans la Marine est de ne pas parvenir à concilier leur vie de famille avec leur carrière. Outre le fait que les femmes restent en moyenne moins longtemps que les hommes, le véritable challenge de la féminisation de la Marine concerne les postes de marins en environnement opérationnel. L'aide à la parentalité apparaît par conséquent comme un outil majeur sur lequel la direction du personnel de la Marine peut jouer.

« La famille ne fait pas partie du sac ! ». Combien de générations de marins ont entendu cet adage ? Aujourd'hui cette formule est dépassée. Alors que 47% des marins sont parents, dont 7% en famille monoparentale, leurs besoins sont de mieux en mieux pris en compte : formation continue modularisée (FCM) et validation des compétences acquises (VCA), limitation de la mobilité, notamment en sortie de brevet supérieur (BS), étude à l'avancement des marins en situation de congés liés à la parentalité, adap-

tation de l'organisation du travail (télé-activité et horaires aménagés...). Initié en février 2023, le plan Famille 2, se recentre notamment sur le quotidien des familles : construction de nouvelles crèches, extension de l'aide à l'accueil périscolaire ou encore rang de priorité plus élevé en faveur des militaires ayant des contraintes opérationnelles importantes (crèches IGESA). Plus des trois-quarts des conjoints de marins ayant un emploi (79%), il est crucial de disposer de structures ou de dispositifs facilitant la garde des enfants des marins, eux-mêmes soumis à de fortes contraintes horaires et absents pour de longues durées. Essentielles dans une optique de fidélisation, les mesures liées à la garde des enfants, aux logements, aux écoles ou encore au soutien médical doivent déboucher sur des résultats concrets dans les années à venir.



LV JEAN-CHRISTOPHE PRINGARBE

Pour aller plus loin, rendez-vous sur le portail des ressources humaines, rubrique Vie du Marin/Mixité.

INTERVIEW CROISÉE

ÊTRE RÉFÉRENT MIXITÉ À BORD DU CHARLES DE GAULLE

Le capitaine de frégate (CF) Luc, le premier-maître (PM) Fanny et le second-maître (SM) Lucie, les trois référents mixité du Charles de Gaulle, évoquent leur rôle.

Cols bleus : Pourquoi avoir choisi d'être référent mixité à bord du porte-avions ?

CF Luc : En tant que commandant adjoint équipage (COMAEG), j'ai été désigné par le commandant. En effet, j'ai beaucoup de contacts avec les marins du bord, je suis facilement connu et repéré. Ils peuvent me soumettre les difficultés qu'ils rencontrent.

PM Fanny : Pour ma part, je me suis portée volontaire. Arrivée sur le porte-avions en 2020, j'ai été contactée l'été dernier par une PM qui quittait son poste et souhaitait savoir si j'étais intéressée pour la remplacer. Ayant déjà occupé un poste similaire sur mon ancienne affectation, j'ai répondu oui ! À bord, je travaille avec l'ensemble du personnel aéronautique ainsi qu'avec le groupe aérien embarqué (GAé) lors des déploiements. Également adjudant de compagnie, je suis amenée à croiser énormément de personnes, ce qui est un plus.

SM Lucie : Comme le PM Fanny, je suis volontaire. En tant que moniteur EPMS, je côtoie beaucoup de marins, lors des séances de sport collectives que j'anime ou lorsque je fais passer les CCPM. La mixité est un sujet qui me tient à cœur : je sais que dans le sport

de haut-niveau, la différence de traitement entre les hommes et les femmes est parfois conséquente et que ce n'est pas facile pour les femmes dans ce milieu.

CB : Quelles sont vos missions en tant que référent mixité ?

CF Luc : Notre rôle est de traiter les sujets dès que nous en avons connaissance. En amont, nous avons également un important rôle de prévention. Cela passe par l'organisation de séances de sensibilisation que nous réalisons à chaque plan de mutation ou avant de partir pour de longs déploiements, au profit de l'équipage mais aussi de l'état-major du groupe aéronaval et du groupe aérien embarqué.

CB : Qu'est-ce que cette fonction spécifique vous apporte personnellement ?

PM Fanny : J'apprécie beaucoup mon rôle. Je peux apporter mon aide et mon expérience à une nouvelle génération de femmes, montrer et expliquer que certaines choses ne sont pas acceptables et ne doivent pas l'être.

SM Lucie : Le fait d'être trois référents d'âge, de sexe et de grade différents permet d'avoir un panel exhaustif. Des filles vont plus naturellement se confier à des filles, des marins



du GAé iront plus facilement vers le PM Fanny alors que de jeunes marins viendront plus facilement me trouver.

CB : La mixité est « l'affaire de tous » mais y a-t-il des marins plus spécifiquement impliqués ? Comment les informez-vous ?

CF Luc : En plus de nous, l'information peut remonter par différents canaux : les cadres de proximité, adjudants ou capitaines de compagnie, mais aussi le capitaine d'armes ou le service de santé. Outre des conférences, nous utilisons beaucoup de supports informatiques qui défilent sur les écrans présents dans les coursives. Ce dispositif permet une communication régulière.

PM Fanny : Nous suivons des formations et recevons fréquemment de la documentation réalisée pour le réseau des référents mixité de la Marine. Cela nous fournit beaucoup d'éléments de réponses afin d'aider chaque marin.

Second maître Rodolphe

Chef de cuisine du patrouilleur de service public (PSP) *Cormoran*

Qui peut se targuer d'être arrivé dans la Marine à l'âge de 30 ans ? Le fait est suffisamment rare pour être souligné. Admis en mai 2023 à l'École de maistrance, le second maître Rodolphe a déjà derrière lui une belle carrière. Tout commence par l'obtention d'un brevet d'étude professionnelle de cuisinier en lycée hôtelier, qu'il décide de compléter par un bac professionnel. Une scolarité effectuée en alternance au *Manoir des portes*, adresse prestigieuse des Côtes d'Armor auréolée d'une étoile au guide Michelin. Dès lors, ses rêves de cuisine prennent une autre tournure. Le jeune apprenti se construit au sein de l'établissement gastronomique une solide formation puis ajoute une corde à son arc par une année complémentaire en « spécialité dessert du restaurant ». Le voilà désormais cuisinier et pâtissier. Un profil qui lui donne des ailes et lui ouvre

les portes l'année suivante du *Kilimandjaro* à Courchevel, adresse elle aussi gratifiée de deux étoiles au Michelin. Après deux ans comme « chef de partie », il quitte la montagne pour la Corse, direction Bastia, au restaurant *Le Nova*, au poste de second de cuisine. La défection soudaine du chef de cuisine le propulse sur le devant de la scène comme chef. Il n'a que 24 ans. Un an plus tard, il se laisse tenter par un poste à l'autre bout du monde en Nouvelle-Zélande et devient, pour six mois, le chef du *Link* à Christchurch. L'année suivante, il retourne en Corse où les propriétaires de son ancien restaurant ouvrent *Le café des gourmets* dont ils lui confient la cuisine. Après l'île de beauté, c'est Minorque qui l'attire dans ses filets, où il officie dans les cuisines d'un hôtel de luxe. De retour en France, il rejoint les fourneaux du *Chateaubriand* un étoilé parisien. Malgré cette belle carrière, le jeune homme

est en plein questionnement. « *La cuisine restait une grande passion, une vocation même, mais la lassitude a fini par me gagner* », confie le second maître. « *J'avais l'impression d'avoir fait le tour de mon métier en restauration gastronomique*. Par ailleurs l'alternance de saisons qui l'oblige à changer de cuisine tous les six mois ne lui convient plus. Jusqu'au jour où il tombe à Brest sur une affiche du service de recrutement de la Marine. L'évidence s'impose : lui qui a toujours aimé la pêche, la voile, le surf, bref tout ce qui touche à la mer, réalise aussi qu'il a toujours eu un fort attachement pour son pays. En devenant l'un des défenseurs lui semble naturel. Pourquoi pas lui ? Il pousse la porte du Cirfa de Saint-Brieuc et en mai 2023, le jeune trentenaire se retrouve assis sur les bancs de l'École de maistrance. « *Revenir en cours à 30 ans m'a fait tout drôle* », s'exclame-t-il. En revanche il adore l'ambiance et découvre

avec plaisir l'esprit d'équipage qui y règne. « *Ce furent quatre mois de réel plaisir. Bien sûr j'ai été brocardé sur mon âge par les plus jeunes et surtout par le Bidou, mais ils témoignaient quand même un certain "respect" à l'ancien que je suis* ». À sa sortie de maistrance, il a rallié le patrouilleur de service public *Cormoran*, où, il a découvert à bord une nouvelle vie. Non seulement il reste chef de cuisine, mais en plus il voyage et découvre avec plaisir les autres tâches qui lui sont confiées : équipier plage arrière au poste de manœuvre, membre de l'équipe d'alarme, tireur arme automatique (AANF1). Il rêve déjà de régaler les papilles des plus hautes autorités, et pourquoi pas intégrer un jour la brigade élyséenne, pour servir le chef des Armées.

PHILIPPE BRICHAUT



© ROMAIN MOAL

Focus

La filière restauration

Affecté à bord des bâtiments de la Marine, à terre dans les centres de restauration collective, le cuisinier supervise l'élaboration des repas et des menus, et veille à l'hygiène alimentaire. Il peut être amené à préparer des réceptions et peut aussi être affecté auprès des plus hautes autorités de l'Etat. Dans la Marine, 50 % des effectifs en charge de la restauration sont embarqués à bord des bâtiments de la Flotte. Essentielle à l'accomplissement des missions des unités de la Marine, la filière regroupe deux spécialités : cuisinier et spécialiste de la

restauration. En 2023, 179 jeunes, âgés de 17 à 30 ans, ont intégré l'Institution, sous contrat de deux à dix ans. En mer comme à terre, en restauration collective ou auprès de hautes autorités, ces professionnels de l'hôtellerie restauration contribuent, entre autres, à l'entretien du moral de l'équipage. Aussi, outre les besoins inhérents aux missions, leurs savoir-faire et la qualité de leurs services contribuent directement au rayonnement de la France, notamment lors des escales à l'étranger.



© ROMAIN MOAL



© ROMAIN MOAL

Parcours

- 2016** : obtention du BEP de cuisinier
- 2018** : obtention du bac pro cuisinier en alternance
- 2019** : cuisinier dans un restaurant 2 étoiles au guide Michelin
- 2021** : chef de cuisine d'un restaurant à Bastia
- 2023** : Admis à l'École de maistrance et affecté sur le PSP *Cormoran*

Meilleur souvenir

« Il est très récent car je suis un "jeune" marin malgré mon âge : c'est la première fois que j'ai franchi les passes du port de Cherbourg depuis le pont du Cormoran, vêtu de ma tenue de protection de base (TPB). La signification était énorme : cela voulait dire que j'étais prêt pour ma première navigation. À ce moment-là, je me suis vraiment senti marin. Depuis, je ne me lasse pas chaque matin d'observer le soleil se lever sur la mer. »

PRÉPARATION OPÉRATIONNELLE

Cinq jours à bord du *Guépratte*

Après un arrêt technique de quatre mois et demi, la frégate type La Fayette (FLF) *Guépratte* a mené une remontée en puissance particulièrement intense. L'équipage a répété ses gammes afin d'être prêt pour la mission Jeanne d'Arc 2024. Embarquez à bord à travers l'œil d'un réserviste citoyen.





2

1 Alors que le crépuscule tombe, un hélicoptère Dauphin apponte à l'arrière du *Guépratte* pour effectuer des exercices de *ship controlled approach* (SCA), de *touch and go* (TAG) et de treuillage, en suivant les procédures françaises et internationales. Des pannes techniques et des *crash avia* (SECUREX HELICO) ainsi que des conditions météorologiques dégradées sont simulées afin de corser l'entraînement réalisé jour et nuit. Avec sang-froid, les contrôleurs tactique et les pilotes s'adaptent à ces situations en utilisant un guidage radar ou des jumelles de vision nocturne.

2 Nouvel exercice pour se préparer à une mission d'action de l'État en mer : la FLF *Aconit* se prête au rôle de plastron tandis que le *Guépratte* s'engage dans des actions coercitives. Après des sommations sans effet, les marins effectuent des tirs d'avertissement (tirs de semonce, tirs d'arrêt à 200 mètres, puis à 100 mètres). Généralement, ces tirs de police sont utilisés pour stopper ou dérouter des navires suspectés d'activités ou de trafics illicites.

3 La mobilisation du service armes du bord se poursuit par un exercice de tir (GUNEX). Des passages à faible altitude d'Alpha Jet, suivis de celui d'un Falcon remorquant une cible, permettent aux artilleurs de tester leurs systèmes d'armes. Ils conduisent également des tirs sur cibles dérivantes multiples, aux calibres de 20 mm et de 100 mm. Enfin, un exercice de lutte antinavire vient achever l'enchaînement de ces exercices intenses.

4 Le *Guépratte* et l'un de ses *sistership*, l'*Aconit*, effectuent un exercice de présentation au ravitaillement à la mer (Préram). Ces manœuvres de rapprochement délicates mobilisent une grande partie de l'équipage. L'objectif est de permettre le ravitaillement en combustibles (gazole, carburéacteur), eau distillée, vivres, munitions, médicaments et matériel de rechange. C'est la condition de l'autonomie des forces navales quand elles sont déployées loin de leurs bases.



3



4



5

5 À quatre reprises, des avaries de barre ont été volontairement déclenchées pour entraîner l'équipage aux procédures permettant de remédier aux diverses pannes possibles. Ces avaries successives ont été cumulées avec d'autres exercices mettant à rude épreuve l'équipage. Adaptation, répétitions des ordres, entraînements, formation des marins, tel était l'objectif.

6 Le *Guépratte* s'entraîne à l'inspection de navires suspects, rôles tenus par l'*Aconit* et le *Rebel*. Ce dernier est un navire de la société SeaOwl qui fournit des plastrons d'entraînement à la Marine. La collecte préalable d'informations, la mise à l'eau des embarcations, l'abordage du bateau suspect, les fouilles et l'isolement par groupe des membres de l'équipage placés sous bonne garde répondent à une partition complexe qui doit être jouée à plusieurs, en univers hostile. Respect des procédures, sang-froid et vigilance sont de rigueur.



6

7 Les missions liées à l'action de l'État en mer (AEM) s'organisent autour de quatre grands domaines : garantir la sécurité des personnes et des activités en mer; protéger l'environnement et préserver les ressources maritimes et réprimer les activités illicites. Dans ce cadre, l'équipage du *Guépratte* s'entraîne à un exercice de recherche et de sauvetage (en anglais, *Search and Rescue - SAR*). Un mannequin surnommé Oscar est jeté à la mer. Une fois localisé, une embarcation semi-rigide est mise à l'eau avec à son bord une équipe prête à secourir le naufragé. Depuis la passerelle, il faut garder un œil sur Oscar jusqu'à ce qu'il soit sain et sauf.



7

8 Pour connaître ses signatures magnétique et acoustique, le *Guépratte* effectue des boucles acoustiques en baie de Nice et des boucles magnétiques dans la rade de Toulon. Il s'agit de passer au-dessus des capteurs placés au fond de l'eau. Pour cela, le navire effectue des Boutakoff* dans des environnements restreints, le navire est passé une petite dizaine de fois, dans un sens puis dans l'autre, sur les zones où les enregistrements s'effectuent. La capacité à manœuvrer en eaux resserrées des équipes passerelle a été mise à l'épreuve avec succès.

9 Les voies d'eau et les feux sont les deux risques les plus redoutés sur tout navire. Quatre exercices sécurité (SECUREX) sont venus ponctuer ces cinq jours. L'un d'eux mettait en scène un feu à proximité d'un local de stockage des munitions. Du briefing au lieu du sinistre, en passant par le PC Sécu, les mises en condition sont toujours impressionnantes : fumées, équipements, isolement, ventilation, séquençage et mobilisation de l'équipage. Ces exercices visent à rappeler sans cesse que tout marin embarqué est également un pompier.

10 Après cinq jours d'entraînements intensifs, l'équipage du *Guépratte* a pu remettre à niveau sa capacité à opérer dans tous les domaines. Il va pouvoir sereinement, au côté du porte-hélicoptères amphibie (PHA) *Tonnerre*, appareiller pour la mission Jeanne d'Arc 2024.

CÉDRIC LECOMTE-SWETCHINE

(*) Manœuvre utilisée habituellement pour récupérer un marin tombé à la mer et dont le nom provient de l'amiral russe Alexei Ivanovitch Boutakov (1816-1869). Elle consiste dans un premier temps à mettre la barre à 15° du côté où est tombé le naufragé afin d'éviter qu'il entre en contact avec l'hélice et que celle-ci ne le blesse. Une fois à 70° de la route initiale, il faut mettre la barre à contre (15° de l'autre bord). On stoppe cette giration lorsque l'on a atteint le cap inverse au cap initial ce qui permet de revenir sur le point où la victime est tombée à la mer.



© C. LECOMTE-SWETCHINE



© T. GOLLIOU/MN



© T. GOLLIOU/MN

INGÉNIEUR GÉNÉRAL JACQUES STOSSKOPF

De la Grande Guerre à la Résistance, itinéraire d'un homme de l'ombre

Le second bâtiment ravitailleur de force (BRF), actuellement en cours de construction, portera le nom de Jacques Stosskopf. Encore injustement peu connu du grand public, cet ingénieur général de la Marine, commandeur de la Légion d'honneur à titre posthume, est une des grandes figures de la résistance lorientaise entre 1940 et 1944. Refusant la défaite, il s'est engagé très tôt et dans le plus grand secret auprès des Alliés auxquels il a fourni des informations de la plus haute importance.



© DR

Ingénieur général Jacques Stosskopf

Le 1^{er} septembre 1944 au Struthoff, un jour gris se lève sur l'Alsace et le seul camp de concentration construit par les nazis sur le territoire français. Emprisonné depuis la fin du mois de mai avec d'autres membres du réseau de résistance Alliance, qu'il a rejoint comme agent de renseignement militaire, l'ingénieur général de 2^e classe du génie maritime Jacques Stosskopf sait que dans quelques heures ils seront probablement massacrés. Mais il ne dit rien. Aucun mot, aucune plainte. Comme il l'a toujours fait, il montre un visage calme et détaché. Ceux qui ne le connaissent pas pourraient le trouver froid et hautain, cassant presque. Mais il n'en est rien. Profondément croyant, d'une immense modestie et « *d'une rectitude de conduite absolue* », comme l'écrivit l'archiviste Geneviève Bauchesne, il est tout en retenue.

INTERROGATOIRES ET TORTURES

Depuis son arrestation, le 21 février 1944, il a connu la détention dans les prisons de Vannes et de Rennes, avant d'être transféré dans le plus grand secret à Strasbourg en juillet 1944. Interné au block 10 du camp de Vorbruck-Schirmeck, un camp de travail très dur dirigé par le SD, le service de sécurité de la SS, où interrogatoires, séances d'endoctrinement, harcèlement et brimades, coups et tortures physiques et morales sont quotidiens, il pense aux siens qui ignorent tout de sa détention. En avril, quand il était incarcéré à Vannes et à Rennes il avait pu faire passer deux lettres à Marianne, son épouse, sans savoir si elle les a reçues. Tout s'est passé tellement vite.

Né le 27 novembre 1898 à Paris, dans une vieille famille alsacienne, Jacques Stosskopf est trop jeune pour répondre à l'ordre de mobilisation générale proclamé le 2 août 1914. Comme la plupart des Français de son époque, il est pourtant prêt à rejoindre le front. Lorsqu'il reçoit sa lettre d'incorporation, il est en classe de mathématiques supérieures au collège Rollin, avenue Trudaine

dans le IX^e arrondissement de Paris. Rattaché au 22^e régiment d'artillerie le 14 avril 1917, il est envoyé à l'école d'artillerie de Fontainebleau entre septembre et décembre 1917. Puis il est affecté à l'état-major du 3^e groupe du 133^e régiment d'artillerie lourde (RAL). Nommé sous-lieutenant au 417^e RAL, il combat jusqu'à la fin de la Grande Guerre.

ÉLÈVE BRILLANT

Décoré de la croix de guerre, il rejoint le 155^e régiment d'artillerie à pied basé à Strasbourg en septembre 1919. En février 1920, Jacques retrouve brièvement le collège Rollin pour préparer le concours d'entrée à l'École polytechnique où il est reçu 5^e de la promotion spéciale. Élève appliqué et brillant, il sort de la promotion militaire classé 23^e le 1^{er} août 1922 et passe deux mois de stage au 155^e régiment d'artillerie, avant de suivre, d'octobre 1922 à novembre 1924, les cours de l'École d'application du génie maritime. Nommé ingénieur de 2^e classe, Jacques Stosskopf rejoint l'atelier des constructions neuves de l'arsenal de Cherbourg et participe, de 1925 à 1928, aux essais des premiers torpilleurs de 1455 tonnes du nouveau programme naval. Adjoint de l'ingénieur en chef, chargé de la section des petits bâtiments, il est ingénieur principal le 26 juillet 1929 et chevalier de la Légion d'honneur, le 9 juillet 1930. L'année suivante il se fiance avec Marianne Hemmerlé qu'il épouse le 2 juin 1931. Ils auront deux enfants : François, né le 17 avril 1932, et Elisabeth, née le 11 novembre 1934.

Affecté à Nantes, le 11 septembre 1936, à la tête du service de la surveillance des travaux et des fabrications, où il est notamment chargé de suivre les nombreux chantiers privés qui travaillent pour le Service technique des constructions navales, Jacques Stosskopf poursuit une carrière sans accroc et coche toutes les étapes du *cursus honorum* d'un ingénieur du génie maritime. En octobre 1939, il est promu chef de la section des constructions



© R. LE HÉNAFF/MN

Le bâtiment ravitailleur de force Jacques Chevallier, sister ship du Jacques Stoskopf.

neuves à l'arsenal de Lorient et devient ingénieur en chef de 1^{re} classe du génie maritime en novembre, à 41 ans. Mais la défaite de la France en 1940 vient tout bouleverser.

À LORIENT, C'EST LE CHAOS

« Pendant les premiers mois de la guerre, rappelle René Estienne qui a écrit sa biographie, il contribue à la participation importante de l'arsenal à la guerre, grâce notamment à la mise au point du système de dragage des mines magnétiques allemandes. » L'Armistice du 22 juin 1940 porte un coup d'arrêt aux opérations. À Lorient, c'est le chaos. Lors de la prise de la ville, l'amiral Hervé de Penfentenyo, préfet maritime, a fait détruire les installations portuaires et évacuer les bâtiments militaires vers Casablanca. À l'arrivée du vice-amiral Dönitz, alors commandant en chef des sous-marins du III^e Reich, qui a jeté son dévolu sur Lorient pour en faire le premier port opérationnel français de ses U-boote, les fonctionnaires et manœuvres français sont restés à leurs postes afin de poursuivre l'entretien des installations portuaires et des navires encore en service. Stoïque, Stoskopf accepte de jouer le jeu. En apparence seulement. Il n'a jamais accepté la défaite. Recruté dès la fin de 1940 par le capitaine de corvette Henri Trautmann, du 2^e bureau de la Marine à Vichy, qui cherche

des agents en zone occupée, pour transmettre aux Alliés des informations sur l'activité allemande dans le port, il entre en résistance dans le plus grand secret. Dès lors, il va avoir trois vies : celle du « collabo » qui obéit aux Allemands, celle du résistant de l'ombre et celle du chef de famille qui, sans jamais rien dire de ses activités, aime les siens de toutes ses forces. Très vite, il couvre les nombreux sabotages commis par les ouvriers de l'arsenal et collecte sans arrêt des renseignements de la plus grande importance sur les activités des forces sous-marines nazies. Sous l'apparence du fonctionnaire impassible qui a gagné la confiance de l'Occupant, il se plie à toutes les exigences des nouveaux maîtres de la France et, sans état d'âme, laisse son nom être traîné dans la boue quand il accepte d'envoyer des hommes en Allemagne à la fin de 1942.

DANS LE PLUS GRAND SECRET

À cette époque, peu le savent mais il a réussi à faire passer de 498 à 246, dont 207 aptes physiquement, le nombre des ouvriers réquisitionnés. « Par sa rigueur, son attitude autoritaire envers les ouvriers français de l'arsenal (...) il incarne alors, raconte René Estienne, tout ce que la politique de collaboration peut avoir de révoltant et focalise sur sa personne une grande part de l'hostilité ». Pourtant, depuis l'invasion

de la zone libre le 11 novembre 1942, il a rejoint les rangs du réseau de résistance Alliance lié au renseignement britannique du MI6. Ceux qui le savent se comptent sur les doigts d'une main et sa femme ignore une grande partie de ses activités. Mais à partir de septembre 1943, le réseau Alliance est dans la ligne de mire de la Gestapo qui a réussi à l'infiltrer. Averti du danger d'arrestation, Stoskopf refuse de quitter son poste. Le 21 février 1944, il est arrêté par le SD de Vannes. Les papiers conservés à son domicile provisoire de Quimper sont brûlés et aucun autre informateur n'est identifié : il n'a pas dit un mot. Dans la nuit du 1^{er} au 2 septembre 1944, 107 membres du réseau Alliance l'accompagnent dans la mort. Il n'y eu aucun survivant parmi ses camarades de la baraque 10 du camp de Schirmeck et le lieu de leur détention et leur assassinat ne furent connus qu'un an plus tard. Après la Libération, en octobre 1945, il a été promu ingénieur général de 2^e classe et fait commandeur de la Légion d'honneur à titre posthume. La base sous-marine de Lorient porte son nom depuis 1946 et le deuxième bâtiment ravitailleur de force (BRF), actuellement en cours de construction, sera baptisé Jacques Stoskopf. Un hommage à un homme d'honneur.

EV1 (R) JEAN-PIERRE DECOURT

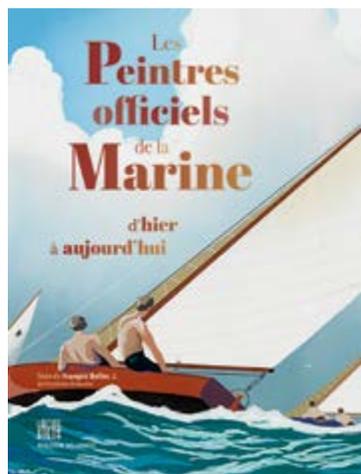
loisirs

🎧 | Musique 📖 | Livres 👤 | Cinéma 📺 | Expos 🎫 | Événement
↓ décevant ↓↓ bon avec quelques défauts ↓↓↓ très bon ↓↓↓↓ excellent

PHILIPPE BRICHAUT, EV2 MARGAUX BRONNEC,
CC EMILIE DUVAL ET NATHALIE SIX

📖 | Beau livre

Venise célébrée par les Peintres de la Marine ↓ ↓ ↓



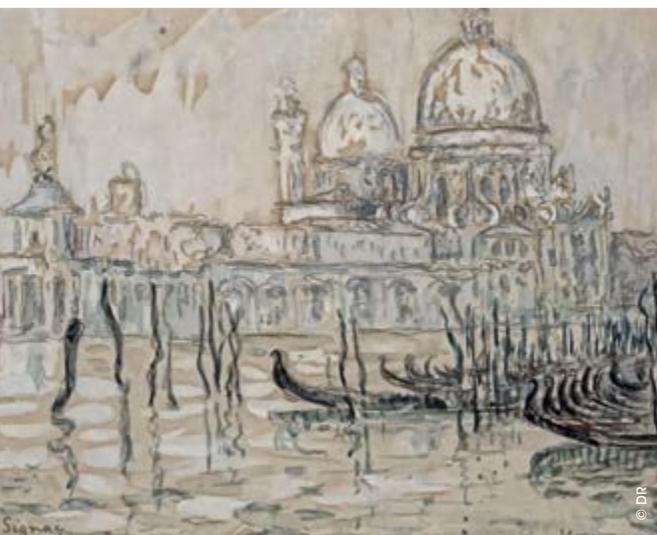
Depuis 1830, le corps des peintres officiels de la Marine a permis à ses membres d'embarquer sur les bâtiments de la Royale puis de la Marine nationale afin d'y puiser matière à nourrir leur imagination. En retour, ils mettent leur talent au service de la mer et des gens de mer. Contrairement à son appellation, le corps n'est plus formé seulement de peintres, mais aussi de sculpteurs, de graveurs et de photographes. Une spécificité française inaugurée avec Ambroise Louis Garneray, fait « peintre des marines du grand amiral de France » par le duc d'Angoulême dès 1817, rapidement rejoint par Louis-Philippe Crépin, Théodore Gudin et Léon Morel-Fatio, qui formèrent le noyau fondateur du groupe. À l'époque, ils sont tous des paysagistes classiques, sélectionnés dans les salons. Deux cents ans plus tard, les critères de choix ont bougé mais l'esprit perdure. Le contre-amiral François Bellec a eu l'idée de demander à 42 POM actuels de rendre hommage à 42 anciens. Heureuse confrontation. Où l'on constate avec joie, et peut-être étonnement, que l'immense orientaliste

Felix Ziem était aussi un POM. Comme d'autres – le pointilliste Paul Signac, Roger Chapelet, l'illustrateur et grand résistant André Hambourg ou encore Michel Bernard –, il a cédé à la féerie de Venise, se laissant bercer par les lumières hypnotiques de la Sérénissime. Plus loin, on largue les amarres dans des croisières lointaines en compagnie de Raoul du Gardier ou de Marin-Marie. La sculpture n'est pas en reste avec René Quillivic, les faïences craquelées de Jean Lemonnier, ou encore la baigneuse de Sylvie du Plessis. Un livre à l'iconographie parfaite qui se feuillette comme un album, témoin d'une chronologie de l'histoire de la peinture du XIX^e à nos jours. N. S.

Les peintres officiels de la Marine d'hier à aujourd'hui,
sous la direction du CA François Bellec ↓
Locus Solus, 39 €.



Voiliers à l'entrée du Grand Canal, Félix Ziem ↓.



Venise, aquarelle, Paul Signac ↓.

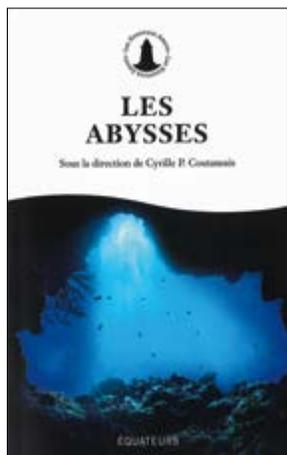


Venise, Michel Bernard ↓.

Envol de pigeon sur la Piazzetta,
François Bellec ↓.

Essai

Les abysses ↴ ↵ ↵



Le monde du silence a des choses à vous dire.

Envie de devenir incollable sur les fonds marins? *Les abysses*, deuxième tome de la nouvelle collection «Les nouveaux amers» lancée par les éditions des Equateurs, dresse un état de l'art rigoureux des connaissances sur les profondeurs.

Experts et acteurs majeurs du monde maritime y dissèquent minutieusement les aspects stratégiques, environnementaux, historiques et juridiques de ces espaces encore méconnus du grand public.

Un regret, le format livre de poche, bien que très pratique, ne permet pas de rendre justice aux illustrations.

L'ouvrage se veut aussi complet que possible, explorant le passé, le présent, le futur. On n'y oublie pas non plus la poésie et le rêve qui viennent conclure telle une inspiration cette plongée bien au-delà de la surface. **E. D.**

Les abysses – Sous la direction de Cyrille P. Coutansais
Equateurs, 204 p., 15€

Exposition

Dans l'océan de la biodiversité normande ↴ ↵ ↵

Après Saint-Pierre, Concarneau et Nantes, l'exposition conçue par le Muséum national d'histoire naturelle débarque en Normandie jusqu'au 31 octobre 2024. Tout au long d'un parcours interactif, créé main dans la main avec les acteurs locaux de la filière maritime et des établissements de recherche et d'innovation, le visiteur est sensibilisé à l'océan, milieu fragile et insuffisamment exploré. Plongez au cœur des fonds océaniques et partez à la découverte de créatures légendaires et mystérieuses. Tel un marin embarqué, exercez-vous au matelotage ou prenez les commandes du *Nautille* pour explorer l'océan et sa biodiversité. L'occasion, enfin, de redécouvrir la région normande à travers un éventail de métiers passionnants issus du domaine maritime : construction navale, pêche, aquaculture. **M. B.**

Océan - Une plongée insolite en Normandie, jusqu'au 31 octobre 2024, de 13 h à 17 h les lundis, mardis, jeudis et vendredis et de 14 h à 18 h les mercredis, samedis et dimanches. Atrium, 115 Boulevard de l'Europe, Rouen.
Tarifs : plein : 7 €, réduit : 5 €, gratuit pour les moins de 3 ans.



**« Et la mer et l'amour ont l'amer pour partage,
Et la mer est amère, et l'amour est amer,
L'on s'abîme en l'amour aussi bien qu'en la mer,
Car la mer et l'amour ne sont point sans orage. »**

Pierre de Marbeuf, 1628

Séance de rattrapage

Revue des Deux Mondes ↴ ↵ ↵

C'est l'une des plus anciennes publications traitant de littérature, dont la création remonte à 1829 ; en début d'année, elle a fait honneur à «Notre mer à tous». Figure de proue de ce numéro, le navigateur Olivier de Kersauson arbore sa mine parcheminée en couverture. «La mer souffle ses secrets aux oreilles des navigateurs. Leur donne-t-elle la clef?», s'interroge la directrice de la rédaction. Avec d'autres plumes, parmi lesquelles les écrivains Franz-Olivier Giesbert et Marin de Viry, des universitaires, le directeur de recherches du Centre d'études stratégiques de la Marine Cyrille P. Coutansais, mais aussi des marins, on trouve l'amiral Vaujour. Le chef d'état-major de la Marine livre un vibrant plaidoyer pour les audacieux : le temps de l'action retrouvé. Toujours disponible sur commande. **N. S.**

La Revue des Deux Mondes, 225 p., 20 €.
www.revue-des-deux-mondes.fr



Correspondance épistolaire

Un couple à l'épreuve du feu ↴ ↵ ↵

La situation éprouvée par les Ukrainiens Pavlo et Viktoriya Matyusha ressemble à celle de milliers de couples dont l'un est au front, risquant sa vie, et l'autre exilée à l'arrière, sommée de résoudre des situations ubuesques, trouver de quoi vivre et gérer des enfants âgés de 2 à 16 ans. Éditrice avant l'invasion russe, Viktoriya est devenue interprète, un métier qui lui permet de maintenir un lien avec son pays, depuis Paris, Londres, Strasbourg ou Bruxelles. Écrivain reconnu, Pavlo a choisi de s'engager dans l'armée, au désespoir de son épouse. L'idée de s'écrire leur a été soufflée par la grand reporter Doan Bui du *Nouvel Obs*. La correspondance va se révéler salvatrice pour chacun, permettant d'exorciser leurs maux. Au-delà de la peur de mourir, aucune femme ne souhaite être Pénélope et passer sa vie à attendre son Ulysse. Des missives terriblement lumineuses à la portée universelle. **N. S.**

Lettres d'amour et de guerre, de Pavlo et Viktoriya Matyusha, avec Doan Bui.
L'Iconoclaste, 320 p., 20,90 €.



Le
saviez-
vous ?



COQUERON

Ce mot désigne un petit local étanche d'un faux pont (pont situé sous le pont principal) et placé généralement à l'avant ou l'arrière du navire. Cet espace peu utilisable à cause de sa forme sert principalement de lieu de stockage des vivres. Dans la Marine, chaque carré dispose d'un coqueron permettant de stocker ses boissons et ses denrées non périssables. Ce mot viendrait d'une déformation de l'anglais *cook room*, littéralement pièce où l'on cuisine ou pièce du cuisinier. Ph. B.

Envie de recevoir la lettre hebdomadaire de
Cols bleus dans votre boîte mail tous les vendredis ?



inscription à l'adresse

sirpa-marine.redac.fct@intradef.gouv.fr



ABONNEZ-VOUS !

Envoyez ce bon de commande complété et accompagné de votre règlement à :
ECPAD - SERVICE ABONNEMENT 2 À 8 ROUTE DU FORT - 94205 IVRY-SUR-SEINE CEDEX
ACCOMPAGNÉ DE VOTRE RÈGLEMENT À L'ORDRE DE : AGENT COMPTABLE DE L'ECPAD
TÉL. : 01 49 60 52 44

Je désire m'abonner à Cols bleus
Prix TTC, sauf étranger (HT)
Je règle par chèque bancaire
ou postal, établi à l'ordre de :
Agent comptable de l'ECPAD

Je souhaite recevoir une facture

Nom :
Prénom :
Adresse :
.....
Localité :
Code postal :
Pays :
Téléphone :
Email :

		1 an (6 n ^{os} + HS)	2 ans (12 n ^{os} + HS)
Tarif normal	France métropolitaine	<input type="radio"/> 17,00 €	<input type="radio"/> 34,00 €
	Drom-Com	<input type="radio"/> 26,00 €	<input type="radio"/> 52,00 €
	Étranger	<input type="radio"/> 35,00 €	<input type="radio"/> 67,00 €
Tarif spécial*	France métropolitaine	<input type="radio"/> 15,00 €	<input type="radio"/> 30,00 €
	Drom-Com	<input type="radio"/> 25,00 €	<input type="radio"/> 50,00 €

(*) Le tarif spécial est conditionné par l'envoi d'un justificatif par le bénéficiaire. Il est réservé aux amicalistes, réservistes, jeunes de moins de 25 ans ainsi qu'aux personnels civils et militaires de la défense, aux mairies et correspondants défense.

SANTÉ · PRÉVOYANCE · ASSURANCE · RETRAITE

VOS VALEURS
NOUS ENGAGENT

agpm.fr



AGPM Assurances - Société d'assurance mutuelle à cotisations variables régie par le Code des assurances - SIRET 312 786 163 00013 APE 6512Z
AGPM Vie - Société d'assurance mutuelle à cotisations fixes régie par le Code des assurances
SIRET 330 220 419 00015 APE 6511Z - Rue Nicolas Appert, 83086 TOULON CEDEX 9
A230261 • novembre 2023 • © ECPAD

Groupe **AGPM**

SANTÉ · PRÉVOYANCE · ASSURANCE · RETRAITE

Assureur distributeur des offres
sélectionnées par **Tégo**

JOURNÉE DU MARIN



MERCREDI 22 MAI 2024

