

Cols•bleus

MARINE NATIONALE

LE MAGAZINE DE LA MARINE NATIONALE

N°3046 — MARS 2016

RENCONTRE
**GÉNÉRAL DE
CORPS D'ARMÉE
DIDIER CASTRES**
PAGE 28

VIE DES UNITÉS
**BASES NAVALES
OUTRE-MER**
PAGE 34

IMMERSION
LES MARINS DE L'IMAGE
PAGE 42



Groupe aéronaval 3.0

Amplificateur de puissance

Publicité

Éditorial

Concentré de compétences



© PASCAL DAGOIS/MN

Capitaine de vaisseau
Didier Piaton
Directeur
de la publication

Déployé quelques jours après les attentats de Paris survenus le 13 novembre 2015 pour prendre part aux opérations militaires contre l'organisation terroriste Daech, le porte-avions agit conformément à sa vocation première : un outil de combat. De façon plus large le groupe aéronaval, c'est-à-dire le porte-avions, son groupe aérien embarqué et son escorte, est dès le temps de paix un instrument de puissance. Il peut observer et agir dans la profondeur des espaces maritimes et terrestres grâce au rayon d'action de ses avions et de ses armes. Conçu pour naviguer loin et longtemps, son seul déploiement dans une zone déterminée, ostensible par nature, permet de prévenir la dégradation irréversible d'une crise. Lorsque ce stade est dépassé – c'est le cas aujourd'hui sur le théâtre de l'opération Chammal – il est engagé pour frapper et réduire l'adversaire de façon décisive.

Dans tous les cas, il est l'expression de la volonté politique et militaire au plus haut niveau de l'État. Une anecdote l'illustre bien : la première question que posait Henry Kissinger⁽¹⁾ lors des réunions du conseil national de sécurité du temps de la guerre froide – sorte d'équivalent en France de nos conseils de défense – était invariablement : « *Où sont les porte-avions ?* » L'intégration au groupe aéronaval de frégates belge, britannique, allemande et américaine traduit et symbolise de surcroît l'engagement des partenaires majeurs de la coalition, même si bien

sûr les opérations du groupe aéronaval s'inscrivent dans une dimension interarmées, qui se concrétise par son indispensable coopération avec les autres composantes (Air et Terre).

Lorsque les officiers-élèves embarqués à bord du BPC *Tonnerre* croiseront le groupe aéronaval au début de la mission Jeanne d'Arc, ce dernier sera probablement toujours en opérations. Déjà plongés au cœur de l'action militaire par cette seule proximité, ils en ressentiront sans doute la puissance. À distance sur la mer, ils verront moins cette somme de savoir-faire, d'un bâtiment à l'autre du groupe : toutes les spécialités de la Marine ou presque y sont présentes. Qu'il s'agisse des experts de l'atome, de l'aéronautique, des transmissions, de la manœuvre et de la navigation, des systèmes de combat, des systèmes mécaniques ou informatiques, de la restauration, de la protection-défense et de bien d'autres spécialités encore.

Lors de leur déploiement initiatique, les jeunes officiers apprendront que l'efficacité de nos missions repose sur l'éventail de toutes ces compétences. Des compétences qu'il leur reviendra – avec l'appui indispensable des marins plus expérimentés – d'entretenir et de développer au sein des équipages. Si la technologie des bâtiments et des aéronefs embarqués fait du groupe aéronaval un amplificateur de puissance, ce dernier est surtout un concentré de compétences indispensables à la réussite des missions menées par la Marine. ●

(1) Ancien secrétaire d'État américain et prix Nobel de la paix en 1973.

Publicité

actus 6



30 planète mer

Des porte-avions convoités dans le monde

32 vie des unités

Opérations, missions, entraînements quotidiens
Les unités de la Marine en action

37 RH

- Recrutement : retour sur l'année 2015
- DPMM, garder le cap



Passion Marine 16

Groupe aéronaval 3.0 – Amplificateur de puissance



40 portrait

Maître Gladys H., entraîneur au centre support à la cyberdéfense

42 immersion

Les marins de l'image



focus 26

Rafale Marine, un avion multirôle

rencontre 28

« Nous devons pouvoir frapper notre ennemi partout où il se trouve ! »
Général de corps d'armée Didier Castres



46 histoire

Philippe de Scitivaux de Greische : sous une bonne étoile

48 loisirs

Toute l'actualité culturelle de la mer et des marins



instantané

MODERN EXPRESS : ASSISTANCE À NAVIRE EN DIFFICULTÉ

Seule à disposer de capacités d'intervention durables en haute mer, la Marine a mis en œuvre ses moyens pour porter assistance au navire *Modern Express* en difficulté entre le 26 et le 29 janvier au large du littoral atlantique. Pour protéger l'environnement marin, la Marine a notamment déployé le remorqueur d'intervention, d'assistance et de sauvetage *Abeille Bourbon*, des capacités aériennes de relocalisation (*Atlantique 2* et *Falcon 50*), la frégate anti-sous-marin *Primauguet* et son détachement *Lynx*, une équipe d'évaluation et d'intervention et un hélicoptère *Caiman*. La Marine contribue en permanence, aux côtés des autres administrations, à la sécurité des espaces maritimes et des personnes sur les trois façades de l'Hexagone et outre-mer.

actus





instantané

LE CEMM EN DÉPLACEMENT À BORD DU GROUPE AÉRONAVAL

Du 17 au 20 janvier, l'amiral Bernard Rogel, chef d'état-major de la Marine, a embarqué sur plusieurs unités du GAN. Lors de sa rencontre avec les équipages du porte-avions *Charles de Gaulle* et de la frégate de défense aérienne *Chevalier Paul*, le CEMM a salué le professionnalisme et l'endurance des équipages. Ces qualités sont essentielles pour mener à bien une mission complexe comme l'opération Chammal. L'amiral Rogel a aussi souligné le haut degré d'intégration du groupe aéronaval avec ses partenaires américains et européens.

© MN



Amers et azimuth

Instantané de l'actualité des bâtiments déployés

DONNÉES GÉOGRAPHIQUES

Source Ifremer

ANTILLES

ZEE : env. 138 000 km²

GUYANE

ZEE : env. 126 000 km²

CLIPPERTON

ZEE : env. 434 000 km²

MÉTROPOLE

ZEE : env. 349 000 km²

NOUVELLE-CALÉDONIE - WALLIS ET FUTUNA

ZEE : env. 1 625 000 km²

SAINT-PIERRE-ET- MIQUELON

ZEE : env. 10 000 km²

TERRES AUSTRALES ET ANTARCTIQUES FRANÇAISES

ZEE : env. 1 727 000 km²

POLYNÉSIE FRANÇAISE

ZEE : env. 4 804 000 km²

LA RÉUNION - MAYOTTE - ÎLES ÉPARSES

ZEE : env. 1 058 000 km²

1

OCÉAN ATLANTIQUE

OPÉRATION CORYMBE

A PHM Commandant Blaison • Falcon 50Mi

OPÉRATIONS DE SURVEILLANCE MARITIME

Patrouilleur L'Adroit • BE Jaguar

PRÉPARATION OPÉRATIONNELLE

PHM LV Lavallée • PHM PM L'Her



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

29
BÂTIMENTS

41
AÉRONEFS

4314
MARINS

LE 16 FÉVRIER 2016



MISSIONS PERMANENTES

Sous-marin nucléaire lanceur d'engins (SNLE)
Sous-marin nucléaire d'attaque (SNA)



Équipes spécialisées connaissance et anticipation



Fusiliers marins (équipes de protection embarquées - EPE)
Commandos (opérations dans la bande sahélo-saharienne opération Barkhane)

2

MER MÉDITERRANÉE

OPÉRATION CHAMMAL

FLF Surcouf • Panther

OPÉRATION DE SURVEILLANCE MARITIME

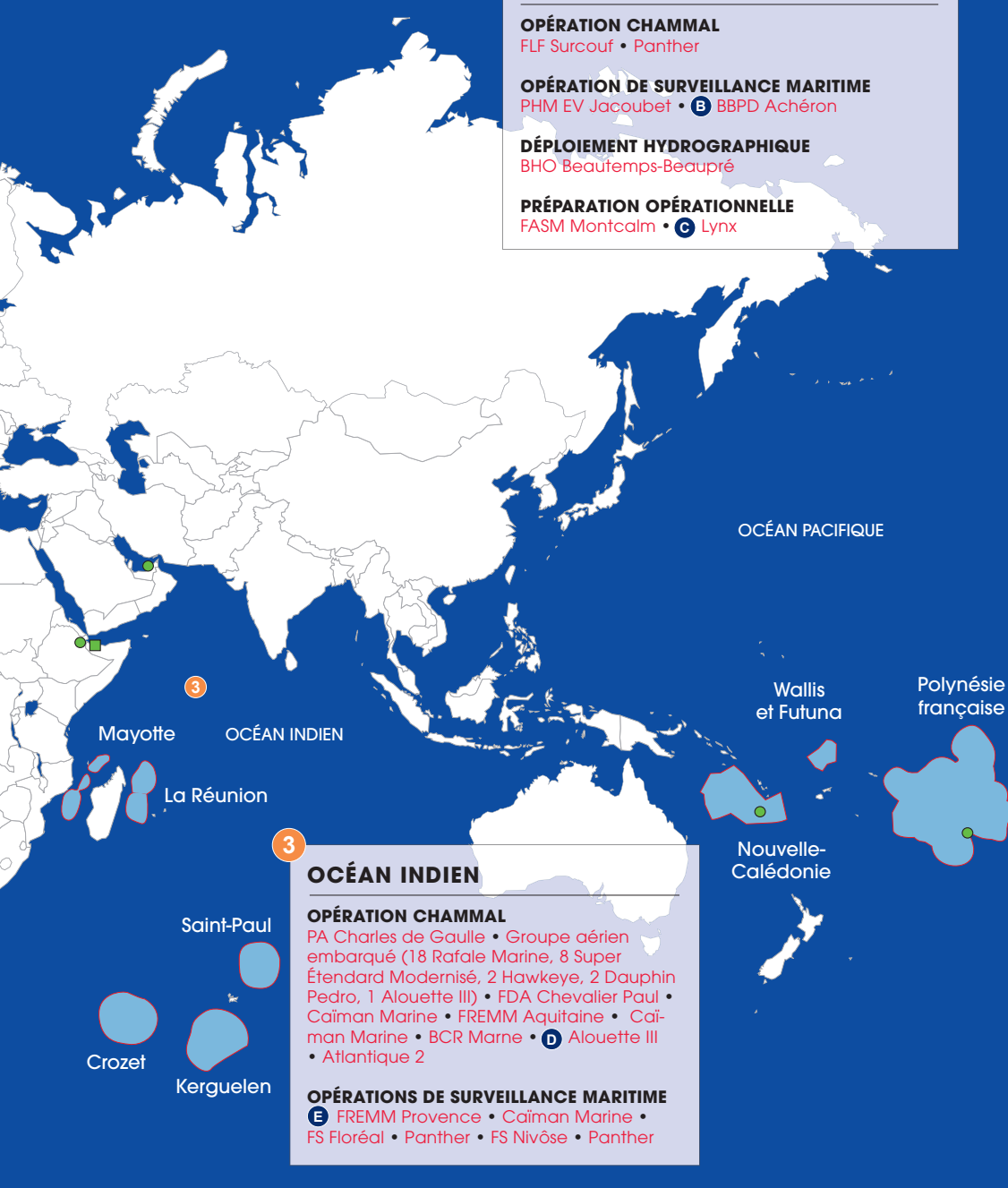
PHM EV Jacoubet • B BBPD Achéron

DÉPLOIEMENT HYDROGRAPHIQUE

BHO Beaufort-Beaupré

PRÉPARATION OPÉRATIONNELLE

FASM Montcalm • C Lynx



OCÉAN INDIEN

OPÉRATION CHAMMAL

PA Charles de Gaulle • Groupe aérien embarqué (18 Rafale Marine, 8 Super Étendard Modernisé, 2 Hawkeye, 2 Dauphin Pedro, 1 Alouette III) • FDA Chevalier Paul • Caiman Marine • FREMM Aquitaine • Caiman Marine • BCR Marne • D Alouette III • Atlantique 2

OPÉRATIONS DE SURVEILLANCE MARITIME

E FREMM Provence • Caiman Marine • FS Floréal • Panther • FS Nivôse • Panther



© MÉLANIE DENNIEL/MN



© VINCENT ORSINI/MN



© CHRISTIAN CAVALLO/MN



© SIMON GHESQUIEREZ/MN



© MN



en images

1 29/01/2016

BMPM

Commissaire européen à l'aide humanitaire et à la gestion des crises, Christos Stylianides a assisté au bataillon de marins-pompiers de Marseille (BMPM), à une présentation du module constituant le pivot de la capacité nationale de réponse aux sinistres à bord des navires. Composé d'un pool de 40 marins-pompiers aérocordables ou hélitreuillables, ce module est mobilisable en deux heures et projetable sur toutes les façades maritimes françaises.

2 30/01/2016

CHARLES DE GAULLE

Le contre-amiral Batchelder, commandant du Groupe aéronaval américain n°8 dans le golfe Arabo-Persique, a été reçu à bord du porte-avions *Charles de Gaulle* par son homologue français, le contre-amiral Grignola. Cette séance de travail visait à faire un point sur les opérations conduites conjointement dans la lutte contre Daech.

3 27/01/2016

ÉVACUATION MÉDICALE

Les pilotes de la flottille 35F ont procédé à une évacuation médicale sur l'atoll de Maiao (Polynésie). Le *Dauphin* a embarqué une équipe du SAMU pour se poser 30 minutes plus tard sous jumelle de vision nocturne et permettre la prise en charge et le transfert vers l'hôpital de Taaoone d'une jeune patiente dont la grossesse présentait d'importantes complications. En 2015, 89 évacuations médicales ont été menées par les Forces armées en Polynésie française.

© ERIC CADIOU/BMPM



2

© MN

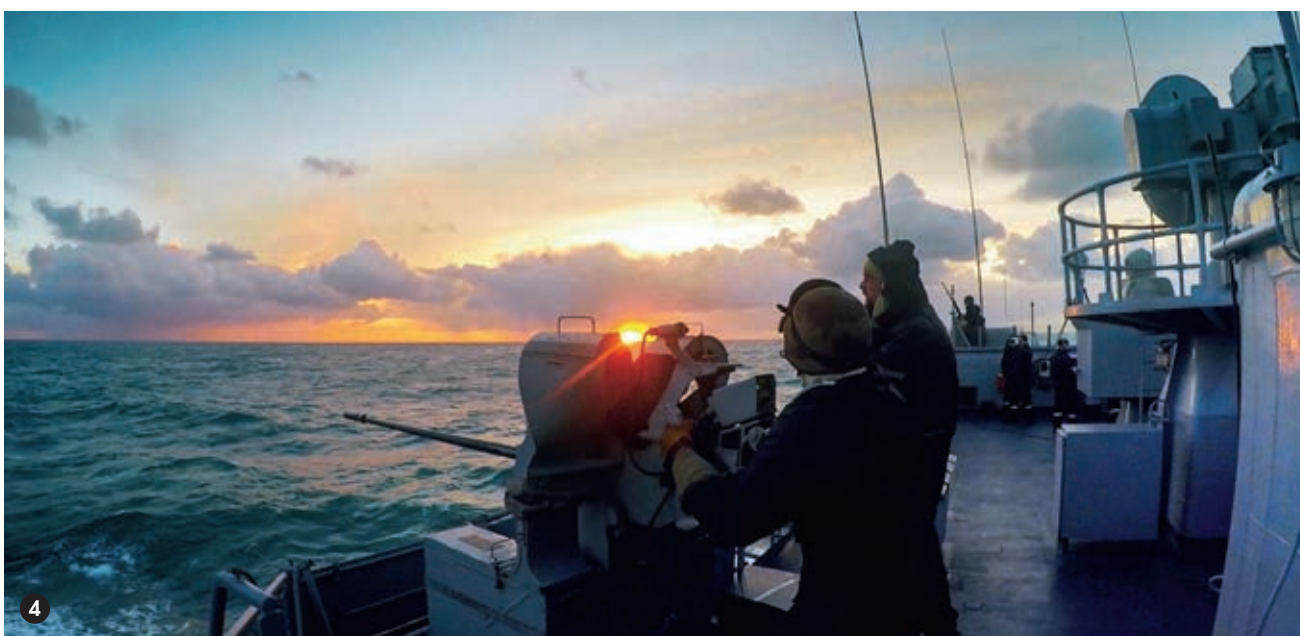


3

© MN

4 12/01/2016 ENTRAÎNEMENTS INTENSIFS

L'équipage du patrouilleur de haute mer *Commandant l'Herminier* a débuté l'année 2016 par une semaine de préparation opérationnelle dense. Alors que l'équipage est encore au poste de manœuvre général, un exercice d'homme à la mer est déclenché, avant une série d'entraînements (treuillage avec une *Alouette III*, crash hélicoptère, tirs d'artillerie, alarmes blessés, avarie de barre...).



4

© CLÉMENT DONADIE/MN

5 25/01/2016 DES BAC PRO MARINE EMBARQUÉS !

Issus de terminale bac pro avec un enseignement complémentaire Marine, cinq lycéens de Besançon (Doubs) et de Castres (Tarn) ont embarqué à bord du bâtiment base de plongeurs démineurs *Pluton* dans le cadre d'un stage de plusieurs semaines au sein des unités de la Marine. Ces lycéens ont immédiatement été intégrés à l'équipage, découvrant ainsi la vie embarquée.

6 01/02/2016 MISSION ACCOMPLIE

La frégate anti-sous-marin *Jean de Vienne* met le cap sur le golfe du Lion après trois mois de déploiement. Son équipage toulonnais a participé à la surveillance des approches et à la sûreté de la Force océanique stratégique sur la façade Atlantique à l'instar de ses *sister-ships* brestois.



5

© MN



6

© MN

dixit ●

« En assurant le contrôle de l'espace aérien autour du groupe aéronaval, le *Chevalier Paul* est un élément essentiel de ce dispositif. La mission que vous menez est difficile. Elle intervient dans un contexte de tensions internationales. Nous faisons face à un adversaire déterminé, qui ne sera vaincu qu'à l'usure. Votre ténacité et votre endurance sont donc des qualités essentielles dans la conduite de ces opérations. Je sais pouvoir compter sur vous. »

Amiral Bernard Rogel, chef d'état-major de la Marine, lors de sa visite à bord de la FDA *Chevalier Paul*.

Colloque du Centre d'études stratégiques de la Marine
« Les mers, eldorado des trafiquants »

« Il n'est pas question que la mer soit un eldorado pour les trafiquants ; c'est à cela que notre Marine sert. »

Contre-amiral Loïc Finaz, directeur de l'enseignement de l'École de guerre.

« La liberté des mers est un facteur essentiel de la stabilité du monde, elle a besoin d'être défendue. Elle requiert la protection de l'environnement comme de ceux qui fréquentent ces espaces. »

Contre-amiral Thierry Rousseau, commandant du Centre d'études stratégiques de la Marine (CESM).

Manche-mer du Nord

L'heure du bilan opérationnel 2015



© MN

LE 25 JANVIER, LE VICE-AMIRAL D'ESCADRE PASCAL AUSSEUR, PRÉFET MARITIME DE LA MANCHE-MER DU NORD, A DRESSÉ LE BILAN OPÉRATIONNEL 2015 DE LA PRÉFECTURE MARITIME.

À cette occasion, il a présenté les axes de renforcement relatifs à la sûreté maritime. L'amiral a souligné qu'aucun naufrage, aucune pollution majeure ni accident de mer important n'est survenu l'an passé. « *Ce bilan, dont nous pouvons nous féliciter, est le résultat de l'engagement et du professionnalisme de tous les acteurs de la préfecture maritime, et des unités, services et administrations associés. En 2015, nous avons conduit plus de 1 500 opérations de secours maritime sur l'ensemble de la façade, représentant près de 6 600 personnes impliquées.* »

Le préfet maritime a aussi précisé l'importance de la surveillance de la navigation maritime en Manche-mer du Nord. « *Nous avons identifié et évité 12 accidents qui auraient pu être catastrophiques pour la navigation et créer un véritable danger en mer.* » Une baisse de 23 % des pollutions avérées a été constatée malgré la densité du trafic maritime sur cette façade (20 % du trafic maritime mondial).

En matière de guerre des mines, le bilan du groupe de plongeurs-démineurs de la Manche atteint des records depuis trois ans :



© MN

230 découvertes pour 1 421 engins détruits, représentant plus de 46 tonnes d'équivalent TNT. Parmi les nombreux sujets de préoccupation du préfet maritime, celui de la sûreté de l'espace maritime est donc primordial. C'est la raison pour laquelle l'an dernier, près de 1 000 opérations de contrôle ont été réalisées par la Marine, la douane et la gendarmerie maritime.

Massevex
Sauvetage de sous-marins



© MN

IMPLANTÉ SUR LA BASE NAVALE DE FASLANE (ÉCOSSE), le quartier général du NATO submarine rescue system (NSRS : système de sauvetage de sous-marins développé par la France, le Royaume-Uni et la Norvège) a accueilli du 18 au 22 janvier l'exercice Massevex 2016. Des représentants des trois nations partenaires se sont entraînés et qualifiés à la mise en œuvre du complexe de décompression lors d'une collision fictive d'un sous-marin immergé au large. Pendant la lente phase de décompression, les plastrons sont restés 20 heures dans les chambres de décompression, entourés de l'équipe médicale, des opérateurs du complexe de décompression et des opérateurs embarqués à l'arrière du SRV (*Submarine rescue vehicle*) venus leur porter secours, avant de pouvoir sortir à l'air libre. Une opération de secours de ce type a pour objectif d'assurer l'évacuation de l'équipage en toute sécurité, de prendre en charge les blessés en leur apportant les premiers soins et de leur permettre de regagner la surface en respectant un profil de décompression adapté, prévenant l'apparition d'accident de décompression.

le chiffre ●

80 %

L'outre-mer concentre 80 % de la biodiversité française.

(Source : *Études Marines* n°9 – Outre-mer / CESM.).

Chammal Cap sur Toulon pour le Courbet

LE 18 JANVIER, LA FRÉGATE DE TYPE *LA FAYETTE* (FLF) *COURBET* a quitté l'opération Chammal pour mettre le cap sur Toulon, son port-base qu'elle avait quitté le 30 septembre pour un déploiement en Méditerranée de près de quatre mois. Après sa participation à la mission Sophia, le *Courbet* a été engagé dans l'opération Chammal. Pendant cinq jours, il a escorté le porte-avions *Charles de Gaulle*, puis a consacré l'essentiel de son activité à suivre les évolutions de la situation au Levant pour compléter le dispositif ISR (*Intelligence surveillance and Reconnaissance*) de la coalition et permettre à la France de conserver son autonomie d'appréciation dans cette région.

SNA Casabianca Entraînement avec un sous-marin portugais

DANS LE CADRE D'UN ENTRAÎNEMENT À LA LUTTE ANTI-SOUS-MARINE, l'équipage rouge du sous-marin nucléaire d'attaque (SNA) *Casabianca* a défié le *SSK Arpao*, sous-marin classique à propulsion anaérobie portugais. Ce matin-là, la tension est palpable au central opérations du sous-marin *Arpao*. Au large de Lisbonne, le SNA *Casabianca* patrouille. L'équipage arrive sur zone et prend le contact sonar avec l'*Arpao* dès les premières secondes. Seule parade pour le sous-marin portugais : se faire le plus discret possible. Le SNA *Casabianca* doit s'employer à surprendre son adversaire du jour. Ces deux sous-marins tirent partie de leurs qualités propres et font preuve d'ingéniosité dans leurs manœuvres pour prendre l'avantage. Ces 18 heures d'exercice ont permis d'entraîner intensivement les deux équipages.



© MN

Guyane Pêche illégale

LE 13 JANVIER, LE PATROUILLEUR *LA GRACIEUSE*, BASÉ EN GUYANE, a dérouté le navire de pêche brésilien *Comte Ney*, en action de pêche illégale dans les eaux françaises. À 3 heures du matin, les radars de *La Gracieuse* ont détecté un bateau de pêche dans les eaux françaises. Après une identification positive, l'alerte a été donnée. Quelques heures plus tard, l'équipe de visite est montée à bord du navire brésilien qui pêchait sans autorisation. La procédure judiciaire a aussitôt été déclenchée et l'autorisation de déroutement a été accordée. Le *Comte Ney*, qui comptait huit membres d'équipage, a été dérouté après avoir relevé ses filets. À 19h15, le bateau de pêche et son équipage ont rejoint la base navale de Dégrad-des-Cannes, avant l'engagement de poursuites. Au total, 4 kilomètres de filets et 300 pièces de produits de la mer ont été saisis. Cette opération témoigne de la détermination de l'État à faire respecter sa souveraineté dans ses espaces maritimes et à préserver ses ressources halieutiques.



© MN

en bref

PLAN D'URGENCE HABILLEMENT UN NOUVEAU CAP

La fonction habillement s'améliore avec de nouveaux services. Dans les ports, de nouvelles mesures facilitent la récupération des effets (horaires aménagés, guichets dédiés, rayons libre service...). En Île-de-France, les distributeurs automatiques, les comptoirs SPEC (service de proximité pour les équipements du commissariat) et la livraison directe apportent de nouveaux services. COMH@BI évolue en 2016 (photos, libellés...). Et n'oubliez pas : utiliser COMH@BI, c'est simple comme un clic ! Rendez-vous sur le portail RH / Vie du marin / Conditions de vie et de travail / Tenue et uniforme.

NUCLÉAIRE ENTRAÎNEMENT NATIONAL À CHERBOURG

Le 28 janvier, un exercice national de sécurité nucléaire et civile s'est déroulé dans le port militaire de Cherbourg. Selon le scénario établi, un sous-marin nucléaire d'attaque de type *Rubis*, en escale technique dans le port militaire, est victime, lors d'une opération courante sur la chaufferie, d'une explosion à l'intérieur du sous-marin. Plusieurs membres de l'équipage et des marins-pompiers sont alors blessés ou radio-contaminés. Le Plan d'urgence interne (PUI) de la base navale est immédiatement déclenché. Il prévoit les mesures destinées à protéger le personnel, à limiter les conséquences de l'incident et à le circonscire. L'objectif de cet exercice de gestion de crise est

de maintenir un haut niveau de qualification des experts et des équipes d'intervention de la base navale de Cherbourg, en interface avec la préfecture de la Manche responsable de la sécurité publique en dehors de l'enceinte militaire, et en liaison avec les structures nationales de la Défense et du nucléaire.

AÉRONAUTIQUE NAVALE CENTRE D'ENTRAÎNEMENT ET DE FORMATION

Nouvelle unité, le centre d'entraînement et de formation de l'aéronautique navale (CEFAé) a été créé le 1^{er} janvier, en fusionnant deux unités : l'École du personnel volant et le groupe-ment d'entraînement et d'instruction de la base d'aéronautique navale de Lann-Bihoué. Le CEFAé assurera la qualification opérationnelle et l'entraînement avancé des équipages d'*Atlantique 2*, de *Falcon 50M* et des *E-2C Hawkeye*, de leurs techniciens, ainsi que l'ensemble des contrôleurs aériens de la Force de l'aéronautique navale.

TONNERRE ENTRAÎNEMENT AVANT DÉPLOIEMENT

Le bâtiment de projection et de commandement *Tonnerre* a conduit début janvier un cycle d'entraînement ciblé et intense. Il a évalué les équipes et les organisations, sous l'œil exigeant des entraîneurs de la Force d'action navale. Le *Tonnerre* a obtenu la qualification Macopex supérieur, c'est-à-dire la maîtrise des capacités opérationnelles du bâtiment.

Projetés par deux puissantes catapultes et portés par 28 nœuds de vent relatif, les chasseurs français s'envolent depuis le pont du porte-avions *Charles de Gaulle*. Tout est ordonné dans un ultime but, catapulter et récupérer les avions du groupe aérien embarqué (GAé). Le groupe aéronaval, c'est le *Charles de Gaulle*, une base aéronautique flottante, son GAé, ainsi que l'ensemble des unités – frégates, sous-marin et ravitailleur – qui l'escortent pour garantir sa totale liberté d'action et lui permettre d'agir en autonomie dans la durée. Sans cesse, depuis le 18 novembre, 2 600 marins conduisent ensemble toutes les actions qui permettent aux unités engagées de remplir leurs missions contre l'organisation terroriste Daech, au large de la Syrie, puis de l'Irak.

● DOSSIER RÉALISÉ PAR L'ÉV1 PAULINE FRANCO,
EN COLLABORATION AVEC LE CF LIONEL D.,
LE LV THIERRY M. ET L'ASP MARIUS C.



Groupe aéronaval 3.0

Amplificateur de puissance



Rencontre

GAN: un formidable outil militaire alliant puissance et souplesse



© MN

Contre-amiral René-Jean Crignola, commandant le groupe aéronaval.

Amiral, pouvez-vous revenir sur le contexte exceptionnel de l'engagement initial du groupe aéronaval (GAN) dans cette mission Arromanches 2 ?

Nous étions à quelques jours du départ pour un déploiement en océan Indien préparé depuis plusieurs mois et qui s'inscrivait dans la continuité de celui réalisé de janvier à mai 2015 – d'où le nom Arromanches 2 – lorsque les attentats du 13 novembre ont été commis. Le porte-avions terminait juste une sortie de qualification du groupe aérien embarqué. Après un week-end passé à élaborer avec les acteurs concernés les conditions d'un engagement au Levant depuis la Méditerranée orientale, nous avons proposé au chef d'état-major des armées une option militaire permettant de débiter les frappes contre Daech cinq jours après notre appareillage de Toulon prévu le 18 novembre. Il s'agissait d'un véritable défi, nécessitant de conduire de front sur un transit à vitesse élevée l'intégration des bâtiments de la Task Force, la montée en puissance du groupe aérien et la préparation opérationnelle des missions de combat dans un environnement complexe et nouveau. C'est dans ces circonstances que l'expérience accumulée par des années d'opérations aéronavales entrecoupées d'entraînements



© MN



© MN

exigeants constitue un atout gagnant pour le groupe aéronaval, formidable outil militaire alliant puissance et souplesse. Le 23 novembre, le porte-avions catapultait ses avions au-dessus de la Syrie et de l'Irak à partir de la Méditerranée orientale.

Le 7 décembre après le passage de Suez, vous avez pris le commandement de la Task Force 50 (CTF 50), c'est une première ?

Première historique, comme se plaît à le souligner le vice-amiral Donegan, qui commande la 5^e flotte américaine. La Task Force 50, c'est son arme principale : le groupe porte-avions. La marine américaine en a dix.

C'est beaucoup mais cela ne lui suffit plus pour assurer une permanence dans le golfe Arabo-Persique compte tenu de son recentrage sur le Pacifique. Il y a donc des « *carrier gap* » (absence d'un GAN américain sur la zone). Pour combler le premier d'entre eux, le chef d'état-major des armées américaines a demandé à son homologue français le concours du groupe aéronaval. Là, on est très au-delà de l'interopérabilité qui permet d'intégrer des bâtiments alliés autour du porte-avions. C'est le fruit de quinze années d'une étroite coopération entre les deux seules nations au monde disposant de porte-avions nucléaires à catapulte et brins d'arrêt. Dans



1 Le porte-avions Charles de Gaulle

est soutenu dans sa mission contre Daech par des bâtiments alliés et par des bâtiments de la Marine française nouvelle génération, parmi lesquels deux frégates multimissions, l'Aquitaine et la Provence.

2 Le contre-amiral René-Jean Crignola commande la Task Force 50. C'est la pre-

mière fois qu'elle est commandée par un marin n'appartenant pas à l'US Navy.

3 Le président de la République, M. François Hollande, a rencontré le 4 décembre les marins du porte-avions Charles de Gaulle. Il a souligné l'importance de leur mission contre Daech et leur haut niveau de compétence et de professionnalisme.



© MN

Même si vous êtes encore en opérations, pouvez-vous nous dresser un premier bilan de la mission Arromanches 2 ?

À ce stade, l'heure n'est pas encore au bilan. Nous frappons durement l'ennemi chaque jour. L'arrivée du GAN sur le théâtre des opérations a triplé le nombre de chasseurs français capables d'atteindre Daech en Syrie et en Irak, permettant l'intensification des frappes décidée par le président de la République, comme il l'a lui-même rappelé lors de sa venue à bord du Charles de Gaulle le 4 décembre dernier. Daech est aujourd'hui sur une posture défensive, il perd du terrain comme en témoigne la reprise récente de Ramadi par les forces irakiennes. C'est le fruit de l'effort de l'ensemble de la coalition au sein de laquelle opère le GAN, en complément des aéronefs de l'armée de l'Air déployés dans la région. Après son appareillage de Toulon le 18 novembre 2015, le GAN a immédiatement été déployé en Méditerranée orientale (MEDOR). Le 23 novembre, le groupe aérien embarqué a conduit ses premières frappes sur les zones contrôlées par Daech en Syrie et en Irak. Notre redéploiement rapide, après un premier engagement en Méditerranée orientale, vers le golfe Arabo-Persique, avec une manœuvre logistique optimisée au passage devant Djibouti et tout en renforçant les capacités opérationnelles du groupe aérien embarqué, illustre la capacité d'action flexible, mobile, puissante et réversible que le GAN offre au décideur politique. Enfin, l'exercice de la fonction de CTF 50 constitue aussi un résultat important d'Arromanches 2, qui ne se limite pas à

l'engagement dans Chammal/Inherent Resolve. Il marque notre pleine capacité à opérer avec notre partenaire américain dans un conflit de haute intensité. Dans un monde plus que jamais incertain, où se développent des marines puissantes qui pourraient demain constituer des menaces, c'est un gage majeur. ●



POUR EN SAVOIR PLUS
Retrouvez l'intégralité de
l'interview sur www.colsbleus.fr.

Le porte-avions en chiffres

- Longueur: **261,50** mètres.
- Largeur: **65** mètres.
- Hauteur: **75** mètres.
- Déplacement: **42 000** tonnes.
- Vitesse: **28** nœuds (soit environ 52 km/h). 1 000 km peuvent être parcourus par jour.
- Capacité aéronautique: une quarantaine d'aéronefs (*Rafale*, *Super Étendard Modernisé*, *Hawkeye*, hélicoptères).
- Un avion peut être catapulté toutes les **30** secondes.
- Autonomie en vivres: **45** jours (soit 120 tonnes) pour 4 000 repas à confectionner chaque jour.
- Équipage: **1 900** marins lors d'un déploiement opérationnel (*Charles de Gaulle*: 1 200, groupe aérien embarqué: 600, état-major de conduite du groupe aéronaval: 100).

cette région stratégique, où grâce à Alindien nous entretenons de façon permanente une relation privilégiée avec le commandement de la 5^e flotte américaine, nous pouvons remplacer un groupe porte-avions américain – ce qui témoigne du niveau de confiance atteint – tout en conservant notre autonomie d'appréciation de situation et notre entière liberté de décision sous le commandement opérationnel du chef d'état-major des armées (CEMA). Qui dit confiance dit partage du renseignement. Assurer la fonction de CTF 50, c'est aussi accéder à des informations jusqu'ici non partagées. C'est du concret, avec des avancées qui ont un rôle de catalyseur pour les échanges avec nos partenaires américains à tous les niveaux de l'opération Inherent Resolve : du stratégique à Tampa (Floride) jusqu'au tactique au *Combined Air Operations Center* (CAOC) à Al Udeid (Qatar), en passant par l'opératif de la Force interarmées multinationale ou *Combined Joint Task Force* (CJTF), dont le quartier général est au Koweït.

Technologies

Performances décuplées

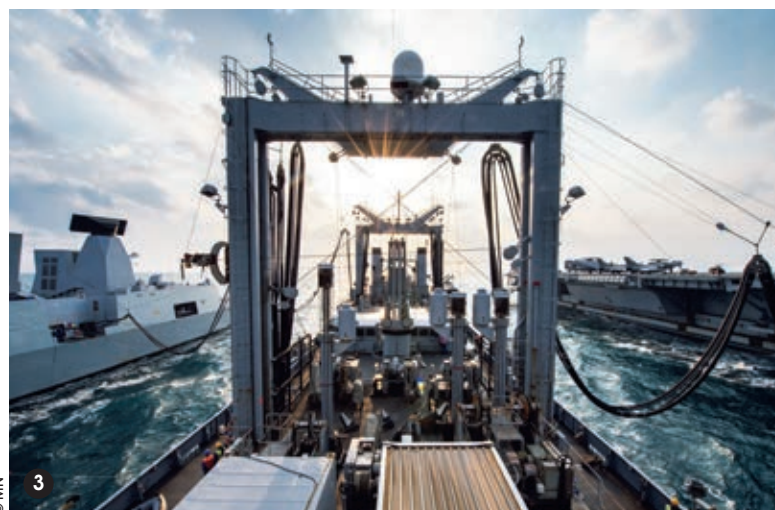
La Marine agit « au plus loin » et « au plus près » pour contribuer à assurer la protection des Français et de leurs intérêts. Elle déploie des moyens dans la profondeur, qu'elle positionne au plus près des zones de crise et des flux à protéger, pour intervenir dans des délais extrêmement courts. Le groupe aéronaval est un atout stratégique à la fois autonome et interopérable. Il se déplace sans contrainte diplomatique dans les eaux internationales et permet de projeter jusqu'à 40 avions de combat sur tout théâtre d'opérations. Il s'agit d'opérer dans un environnement compliqué avec de multiples interactions, des processus de ciblage extrêmement robustes, dans une chaîne de décision qui remonte au plus haut niveau de l'État. Au total, 2 600 marins sont mobilisés, en temps réel et avec une grande réactivité, dans la lutte contre Daech. Le GAN vient donc compléter les autres moyens déjà déployés dans le cadre de l'opération Chammal. Il permet d'augmenter la force de frappe dont dispose la France dans la région et ainsi d'intensifier ses opérations aériennes contre Daech en Syrie et en Irak.

PORTE-AVIONS : CONCENTRÉ DE PUISSANCE

Capable de se déplacer de 1 000 km en 24 heures, haut de 16 étages et long de 260 mètres, le porte-avions – complété par son groupe aérien embarqué – constitue la capacité de frappe du groupe aéronaval. Le porte-avions peut catapultier un avion toutes les 30 secondes sur un pont d'envol de la taille de deux terrains de foot. Il dispose d'ateliers de réparation d'avions, d'un centre de contrôle aérien, de dépôts de munitions, de soutes à kérosène et de batteries de missiles d'autodéfense. Grâce à ses deux centrales nucléaires, il est remarquablement autonome (1 seul plein tous les 7 ans, l'équivalent de 9 000 camions-citernes de gazole). À son bord, le groupe aérien embarqué, constitué de 18 *Rafale Marine*, 8 *Super Étendard Modernisé* – pour leur dernière mission –, 2 *Hawkeye*, 2 *Dauphin* et 1 *Alouette III*, est prêt à frapper.

LE CERVEAU DE L'OPÉRATION

Lorsque le groupe aéronaval appareille – nom de code « Task Force 473 » –, il est commandé par un amiral qui s'appuie sur un état-major dont les membres sont majo-



ritairement issus de la force aéromaritime de réaction rapide (FRMARFOR). Cet état-major, constitué pour la mission, planifie et conduit les opérations menées par toutes les unités du GAN. On y trouve des cellules de renseignement, de planification et de conduite des opérations, de logistique et de soutien (N1, N2, N3...), le tout directement en lien avec les structures de décisions nationales à Paris. Les unités du GAN déclinent les directives reçues de l'état-major dans les moindres détails.

ÉCLAIRER LE THÉÂTRE

Autour du porte-avions veillent les bâtiments qui composent son escorte. Ils contribuent à la liberté d'action du groupe aéronaval et à la maîtrise de l'environnement. Ils contrôlent et protègent l'espace sous et au-dessus de la mer, assurent le soutien par le ravitaillement à la mer, renseignent, contrôlent et protègent

l'environnement. Ces bâtiments constituent sa tour de contrôle, ses gardes du corps et son « intendant ». Ils amplifient la puissance du porte-avions. Pour ce déploiement en mer Méditerranée et en océan Indien, il s'agit de la frégate de défense aérienne (FDA) *Chevalier Paul*, de la frégate anti-sous-marin (FASM) *La Motte-Picquet*, puis de la frégate multimission (FREMM) *Aquitaine*, du bâtiment de commandement et de ravitaillement (BCR) *Marne* et d'un sous-marin nucléaire d'attaque (SNA). Ponctuellement, cette version du groupe aéronaval intègre les frégates belge *Léopold I^{er}*, allemande *Augsburg* et britanniques *HMS Defender* et *Saint Albans*, afin de renforcer la capacité à travailler en commun avec les marines de ces pays alliés.

UNE PROFONDEUR ACCRUE

La frégate multimission *Provence* a intégré le 28 décembre le GAN dans le cadre de son



déploiement de longue durée. Ont alors été mis à l'épreuve du feu l'endurance de son équipage et la fiabilité de ses systèmes de combat et de navigation avant son admission dans la Marine.

Les deux FREMM présentes au sein du GAN, ainsi que leurs *Caïman Marine*, constituent un saut technologique majeur. Avec des capacités de détection et de classification renforcées, elles permettent d'entendre, et donc de voir, plus loin sous l'eau. Elles protègent dès lors plus en profondeur le porte-avions, grâce à leurs sonars de dernière génération, notamment celui de l'hélicoptère *Caïman Marine* (FLASH trempé), et leurs torpilles MU 90. Et comme toutes les frégates, les nouvelles unités françaises sont équipées de puissants moyens de lutte antinavire et antiaérienne, et de guerre électronique pour faire face à toutes les menaces et conduire efficacement des missions

1 La frégate de défense aérienne *Chevalier Paul* assure en permanence la protection du GAN grâce à ses senseurs et systèmes d'armes de dernière génération.

de renseignement et de suivi de situation. L'objectif n'est pas de combattre, il faut vaincre. L'ensemble du dispositif est ordonné pour vaincre l'ennemi qui menace la sécurité des Français et les intérêts de la France. La mise en œuvre des avions requiert un dispositif complexe bien huilé. ●

2 Un marin « pont d'envol » radioguide un engin d'aide au roulage des aéronefs pour diriger un *Rafale Marine* vers le pont d'envol.

3 La *Marne* assure le soutien du groupe aéronaval pour son déploiement Arromanches 2, en vivres et carburant aviation.

4 Le groupe aéronaval a passé le canal de Suez le 7 décembre dernier, pour rejoindre le golfe Arabo-Persique où il a intégré la Task Force 50.

Chronologie d'un catapultage

H-2 h : Le pont d'envol prend vie : le personnel pont d'envol et hangar (PEH) dispose les avions pour la « pontée », en fonction de leur ordre de catapultage. La passerelle positionne alors le porte-avions en tenant compte de la météo observée, de la situation tactique, de la distance par rapport à un éventuel terrain de dégagement et de la situation en surface.

H-1 h : Le chef de quart et l'officier aviation examinent le « contrat du vent » sur le pont d'envol pour le catapultage. C'est à partir de ce contrat que seront paramétrées les données de catapultage afin que la catapulte donne la vitesse suffisante à chaque avion, en fonction de sa configuration, pour prendre son envol.

H-30 minutes : L'hélicoptère de sauvetage (*Pedro*) est mis en place sur le pont, son équipage paré. En cas d'indisponibilité du *Pedro*, une frégate prend place dans les eaux du porte-avions pour être en mesure de porter secours. Les bâtiments d'escorte sont avertis de la route aviation future et des intentions cinématiques du *Charles de Gaulle*.

En route avia

H-20 minutes : Les avions démarrent leurs réacteurs.

H-15 minutes : Le porte-avions vient à la route aviation (face au vent pour un catapultage) et met en l'air le *Pedro*. Les différentes chaînes fonctionnelles sont mises au poste de manœuvre aviation.

H-5 minutes : Le *Hawkeye* déploie ses ailes, le chef de quart est à la route de catapultage et règle sa vitesse pour garantir le « contrat de vent » sur le pont.

H-3 minutes : Le chef du quart donne « le bleu » à l'officier aviation, lui signifiant ainsi que toutes les conditions nécessaires au catapultage sont réunies.

Heure H : Le *Hawkeye* est catapulté. Il s'envole en premier du fait de sa taille et libère ainsi la place nécessaire aux chasseurs pour être roulés sur le pont d'envol en vue de leur catapultage.

H+5 minutes : Les chasseurs sont catapultés à leur tour.

Première phase de la mission accomplie pour le porte-avions.



POUR EN SAVOIR PLUS
Retrouvez le *Journal de la Défense* spécial GAN.

Équipage

Les hommes du GAN

À bord du seul porte-avions, 1 900 marins, de tous niveaux d'études, grades, âges, milieux sociaux, formations et expériences professionnelles, y pratiquent 40 métiers différents. Véritable ville flottante, le porte-avions doit pouvoir opérer en autonomie entre deux ravitaillements. Mais ses marins ne sont pas seuls à concourir aux missions de renseignement et de frappes conduites par les avions de chasse : tous les marins du groupe aéronaval contribuent chaque jour au bon déroulement des opérations. Portraits de quelques hommes et femmes embarqués à bord du GAN.



PREMIER MAÎTRE MARTIAL P., PATRON DE DÉPANNAGE DE LA 17F

Il coordonne les différentes spécialités aéronautiques dans la préparation et la maintenance du *Super Étendard Modernisé* (SEM). Pour lui, le SEM est un « *acteur majeur et emblématique de la chasse française, c'est un aéronef qui requiert une attention sans relâche* ». À l'occasion de la dernière mission opérationnelle du SEM, il gardera en mémoire une intervention majeure, qui aura nécessité toute l'énergie de la flottille 17F et du porte-avions, pour la remise en condition opérationnelle de l'aéronef et sa préparation à la lutte contre Daech.



POUR EN SAVOIR PLUS
Retrouvez d'autres portraits sur
www.colsbleus.fr.



MAÎTRE THOMAS D., ADJOINT DE QUART À LA BRIGADE SÉCURITÉ, SECTION AVIATION



© MN

Depuis son entrée dans la Marine en 2004, le maître Thomas a déjà été barreur sur sous-marin, maître d'hôtel (MOTEL) à la présidence de la République et au commando Hubert, et logisticien à Kaboul. Titulaire du brevet d'aptitude technique de marin-pompier (MARPO), ce passionné a rejoint la brigade sécurité du *Charles de Gaulle* en octobre 2015. « C'est la brigade sécurité la plus polyvalente de la Marine. En plus des risques d'incendie ou de voie d'eau, nous devons faire face aux risques liés à la mise en œuvre des aéronefs. Pour maintenir la condition opérationnelle du bâtiment, nous devons garantir la disponibilité de tous les moyens d'intervention et de lutte, notamment dans hangar et sur le pont d'envol. »

QUARTIER-MAÎTRE BAPTISTE L., MANŒUVRIER



© MN

Affecté sur le bâtiment de commandement et de ravitaillement (BCR) *Marne* pour la mission Arromanches 2, le quartier-maître Baptiste a choisi la spécialité de manœuvrier dès son entrée dans la Marine il y a cinq ans. Précédemment affecté sur le pétrolier-ravitailleur (PR) *Meuse*, il a participé aux missions Bois-Belleau et Arromanches. Il sait ce qu'on attend de lui : « Je connais le rôle essentiel du BCR *Marne* comme ravitailleur du groupe aéronaval et je me sens pleinement intégré à la mission. » Depuis le 18 novembre, il a participé à plus de dix ravitaillements à la mer. « Savoir que je suis envoyé en opérations extérieures pour protéger les Français et lutter contre un ennemi menaçant donne encore plus de sens à ma mission et à mon engagement dans la Marine. »

SECOND MAÎTRE LAËTITIA B., OPÉRATEUR DE LUTTE ANTI-SOUS-MARINE



© MN

Le second maître Laëtitia occupe depuis septembre 2015 les fonctions d'opérateur lutte anti-sous-marine (ASM) sur la frégate multimission *Provence*. Âgée de 23 ans, de spécialité détecteur anti-sous-marins, elle est affectée au service lutte anti-sous-marine (LSM). Elle travaille au central opérations (CO) en tant qu'adjoint info ASM. « Mon travail consiste à veiller à l'évolution de la situation tactique sous-marine et à relayer les informations vers les bâtiments du groupe aéronaval. En cas de détection d'un contact sous-marin inconnu, je transmets le renseignement par une procédure spécifique. » En plus de sa fonction de quart au CO, le second maître Laëtitia élabore tous les jours un point de situation synthétique sur l'activité des sous-marins dans la zone où opère le GAN. Grâce à ses senseurs, la *Provence* est en mesure de fournir une vision complète de la situation sous-marine de la zone.

SECOND MAÎTRE JULIEN M., AIDE DIRECTEUR PONT D'ENVOL



© MN

Entré dans la Marine en 2003 et motivé par le travail en équipe sur des aéronefs, il intègre l'École du personnel de pont d'envol, à Hyères. Après une première affectation sur le porte-avions *Charles de Gaulle* au cours de laquelle il devient aide directeur pont d'envol par validation des compétences acquises, il est affecté sur un bâtiment de projection et de commandement, puis sur un transport de chalands de débarquement. Revenu sur le *Charles de Gaulle* depuis 2014, il suit le cours de directeur de pont d'envol en octobre. Les responsabilités, les perspectives de carrière et le statut valorisant que confère cette qualification le motivent. « Je suis fier d'exercer un métier difficile qui nécessite d'être très rigoureux. Nous sommes aussi garant de la sécurité de tous. »

Interopérabilité Un GAN international

Articulé autour du porte-avions *Charles de Gaulle*, le groupe aéronaval poursuit actuellement sa mission dans le golfe Arabo-Persique. Depuis plus de trois mois, ses chasseurs multiplient les frappes contre des positions de Daech en Irak et en Syrie. Dans ce but, le GAN travaille en étroite coopération avec l'US Navy et plusieurs marines européennes, dont la Belgique, l'Allemagne et la Grande-Bretagne. L'enjeu étant bien d'agir, de manière concertée et efficace, au sein d'une coalition internationale pour mener des frappes aériennes sur les territoires contrôlés par le groupe jihadiste.

UN GAN INTERNATIONAL ET INTEROPÉRABLE

En tant que commandant de la TF 50, le CA Crignola travaille en étroite collaboration avec l'état-major naval régional américain de la coalition contre Daech. C'est la première fois que cette fonction est confiée à un amiral non américain. Cela démontre le haut niveau d'interopérabilité que la Marine française et l'US Navy ont atteint. Le porte-avions français a assumé, pendant près de deux mois, les fonctions de navire-amiral de la TF 50, composante navale de la coalition contre Daech.

Autre indicateur du caractère international, le groupe aéronaval intègre des escorteurs de plusieurs nationalités. Ainsi, outre la frégate belge *Léopold I^{er}*, les frégates allemande *Augsburg* et britanniques *HMS Defender* et *Saint Albans* ont participé à la défense du porte-avions français.

Le caractère multinational du GAN contribue à sa légitimité politique et renforce aussi son efficacité militaire. Grâce à leurs capacités multimiions, ces frégates ont contribué à la protection aérienne et anti-sous-marine du GAN, démontrant ainsi leur parfaite interopérabilité. L'*Alouette III* du *Léopold I^{er}* a par exemple assuré la fonction de *Pedro* – hélicoptère en vol lors des manœuvres aviation – pour être en mesure de porter secours aux pilotes de chasse en cas d'éjection au catapultage ou à l'appontage. Le *HMS Defender* a quant à lui été intégré au GAN français au titre de la clause d'aide et



© MN

1

1 Visite à la passerelle du contre-amiral René-Jean Crignola, commandant la Task Force 473, à bord de la frégate belge *Léopold I^{er}*, premier escorteur belge du porte-avions au sein du groupe aéronaval.

2 C'est la première fois que des bâtiments des marines allemande et britannique escortent le porte-avions français. C'est un signe fort du haut niveau d'interopérabilité et de la capacité à travailler ensemble de ces trois marines. Ci-contre, la frégate *Augsburg* ravitaillée par le BCR *Marne*.



© MN

2

d'assistance mutuelle prévue par l'article 42.7 du traité de l'Union européenne. C'est une frégate de défense aérienne nouvelle génération qui a donc contribué à la protection de l'espace aéromaritime du groupe aéronaval grâce à ses systèmes de missiles Sea Viper et Aster.

DES RELATIONS FORTES AVEC SES ALLIÉS

Ces engagements interalliés sont autant de marques de confiance qui lient la France et ses partenaires européens. Entre la France et la Grande-Bretagne, cette intégration constitue une étape supplémentaire vers la capacité,

prévue par le traité de Lancaster House, de pouvoir déployer à terme un groupe aéronaval conjoint. Quant à la Belgique et à l'Allemagne, l'engagement de leurs frégates au sein du GAN est le fruit d'un dialogue d'état-major régulier et d'une convergence de vues sur les enjeux sécuritaires en Afrique et au Moyen-Orient. En opération, ces forces sont essentiellement déployées dans le cadre d'engagements multilatéraux au sein de l'Union européenne, de l'OTAN, de l'ONU ou au titre de coalitions, comme c'est le cas pour les opérations menées en Méditerranée orientale et dans le golfe Arabo-Persique. ●

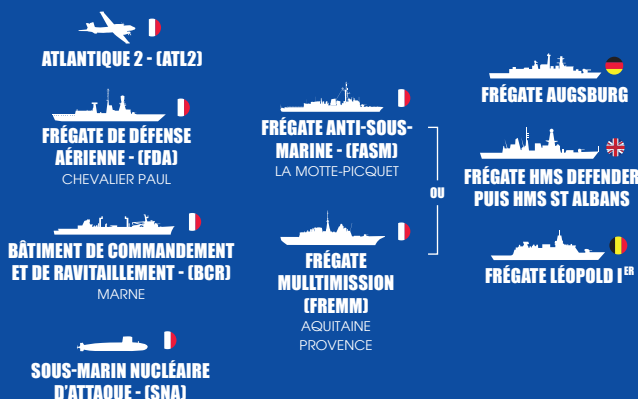
Un GAN à l'international

UN GROUPE AÉRONAVAL MULTINATIONAL

LE CHARLES DE GAULLE ET SON GROUPE AÉRIEN EMBARQUÉ



SON ESCORTE

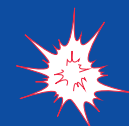


UN ÉTAT MAJOR EMBARQUÉ



PREMIÈRES FRAPPES

23 NOVEMBRE



© PAUL SÉNARD/MN

Témoignages

Fregattenkapitän Torben J., commandant en second de la frégate Augsburg



© MARINE ALLEMANDE

C'est en France, à l'École navale, que le capitaine de frégate Torben a suivi sa formation d'officier de 1996 à 2001. Surfacier de spécialité, il est commandant en second de la frégate *Augsburg* depuis janvier 2015. À ce titre, il est responsable de l'entraînement de l'équipage et du service intérieur du bâtiment, mais aussi le premier conseiller du commandant. L'*Augsburg* est l'un des escorteurs du GAN qui contribue à la protection du porte-avions. «La mission pour nous est simple: rien ne doit s'approcher du Charles de Gaulle pour qu'il puisse remplir sa mission». S'agissant de la coopération franco-allemande, ce francophile ajoute: «Pour moi, le point fort ce sont les marins qui se connaissent, qui se comprennent et qui se font confiance.»

Commander Kurt de W., officier de liaison belge à bord du porte-avions



© MN

La frégate belge *Léopold I^{er}* est le premier bâtiment de la Marine belge à remplir les fonctions d'escorte au sein d'un groupe aéronaval français. Le capitaine de corvette Kurt de W. participe au déploiement du GAN au sein de l'état-major de la force. Il remplit aussi les fonctions d'officier de liaison avec le *Léopold I^{er}*. Il a pour mission de coordonner et d'optimiser les capacités de la frégate et de son hélicoptère embarqué, dans le cadre des missions du GAN. «Au delà de ma présence, c'est par un dialogue régulier entre état-major que la France et mon pays construisent une coopération solide et régulière.» La bonne intégration du *Léopold I^{er}* dans le GAN en est la parfaite illustration.

Commander Justin G., officier de liaison américain



© MN

Le capitaine de frégate Justin G. est affecté auprès de l'état-major de la Force aéromaritime de réaction rapide depuis juin 2013 au sein de la cellule Airops. À bord du porte-avions, il participe à la planification et à la conduite des opérations aériennes menées par le GAé, en lien étroit avec l'US Navy et les autres partenaires de la coalition. «Chaque mission effectuée nécessite une analyse précise et une préparation intégrant le retour d'expérience des missions précédentes. Il y a beaucoup plus de similitudes que de différences dans l'emploi opérationnel entre les moyens français et américains. Je vis quotidiennement cette interopérabilité.»

Rafale Marine

Un avion multirôle

Le *Rafale* est un avion de combat multirôle, opérationnel par tous temps, de jour comme de nuit, conçu pour assurer toutes les missions actuellement accomplies par différents types d'avions de combat à réaction à l'instar de ses homologues *Rafale B* (biplace) et *C* (monoplace), qui équipent l'armée de l'Air : défense aérienne, attaque au sol, attaque à la mer, reconnaissance, frappe nucléaire... Le *Rafale Marine*, monoplace de la Marine, est adapté au déploiement sur porte-avions (PA CDG⁽¹⁾ et PA US Navy⁽²⁾). Il est en service dans la Marine depuis 2002, et dans l'armée de l'Air depuis 2006. Après le retrait de service du *Super Étendard Modernisé* à l'été 2016, le *Rafale Marine* sera l'unique avion réacteur de combat du groupe aérien embarqué sur le PA CDG.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES RAFALE MARINE

Longueur : **15,27 m**

Envergure : **10,80 m**

Poids à vide : env. **10 tonnes**

Vitesse d'approche : **222 km/h** ;
maximum : **2 000 km/h (mach 1,6)**

Équipage : **monoplace**

Endurance : **jusqu'à 10 h de vol**
(avec ravitaillement)

Motorisation : **2 turboréacteurs**
avec postcombustion

ARMEMENT :

- Capacité de défense aérienne :

MICA EM/IR (missile d'interception de combat et d'autodéfense à guidage électro-magnétique ou infrarouge) - Canon de 30 mm

- Capacité d'attaque air/sol :

- Canon de 30 mm
- Bombes GBU (bombe à guidage laser)
- Bombes AASM (bombe propulsée à guidage GPS ou infrarouge)
- Missile de croisière SCALP-EG (système de croisière conventionnel autonome à longue portée - emploi général)

- Capacités spécifiques :

- Dissuasion nucléaire - ASMP-A (missile air-sol moyenne portée - amélioré)
- Assaut mer - missile anti-navire AM39 (EXOCET)

LE SAVIEZ-VOUS ?

PREMIÈRE MISSION

Le premier emploi opérationnel du *Rafale Marine* a été effectué à partir du porte-avions *Charles de Gaulle* lors de la mission Agapanthe 2004 en océan Indien (8 *Rafale* à bord). Depuis janvier 2005, le *Rafale* participe occasionnellement à la permanence opérationnelle au-dessus du territoire français.

1 TRAINS D'ATERRISSAGE PRINCIPAUX RENFORCÉS

Supportent les efforts à l'appontage, équipés d'anneaux de saisine.

2 TRAIN D'ATERRISSAGE AVANT

L'avion est catapulté par le train avant qui supporte les efforts à l'appontage et au catapultage. Ce train est équipé du système de retenue (holdback) et d'anneaux de saisine.

3 ALIGNEMENT À LA MER

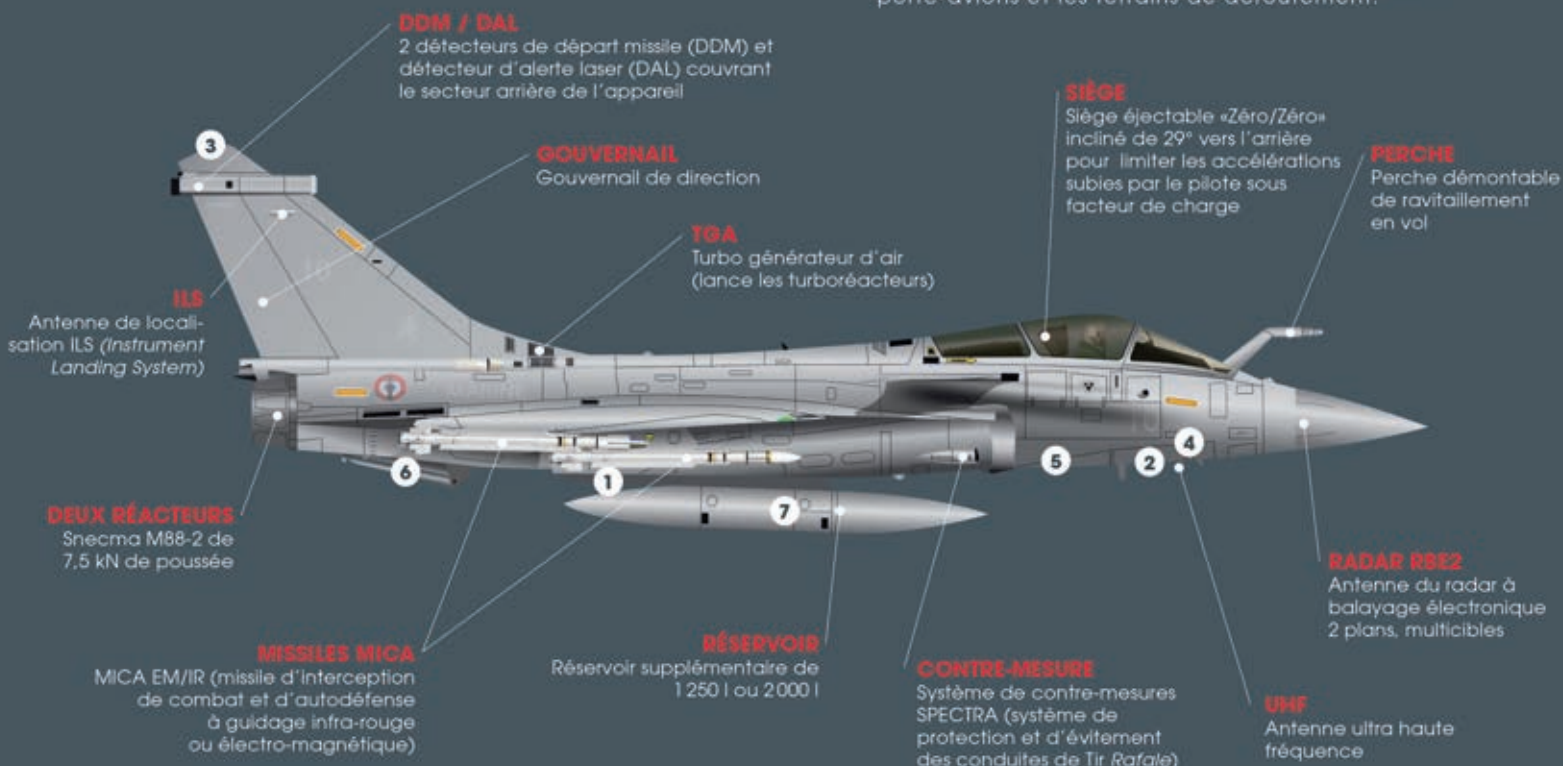
Alignement des centrales inertielles de navigation par l'installation SINA (système inertiel de navigation et d'alignement du PA CDG) en cas de mauvaise réception de la constellation satellitaire GPS.

(1) Porte-avions Charles de Gaulle

(2) Porte-avions de la Marine américaine

4 STRUCTURE RENFORCÉE

Supporte les efforts à l'appontage et au catapultage.



6 CROSSE D'APPONTAGE

Permet la prise des brins d'arrêt lors de l'appontage.

LE SAVIEZ-VOUS ?

POURQUOI « RAFALE » ?

En 1978, en réponse aux spécifications de l'armée de l'Air et de la Marine nationale, des études sont lancées pour un avion polyvalent ACX qui aboutira au *Rafale*, en référence à l'*Ouragan*, le premier avion à réaction construit par Dassault.

5 ÉCHELLE D'ACCÈS CABINE INTÉGRÉE

Échelle télescopique intégrée à l'aéronef et marchepied escamotable. Fonctionnalité indispensable sur porte-avions et les terrains de déroutement.

7 NACELLE DE RAVITAILLEMENT

La nacelle de ravitaillement en ventral permet de ravitailler en carburant les aéronefs.

POUR PLUS D'INFORMATIONS SUR LES CATAPULTAGES retrouvez l'infographie du magazine *Cols Bleus* N° 3025 janvier 2014 sur colsbleus.fr

«Nous devons pouvoir frapper notre ennemi partout où il se trouve!»

Général de corps d'armée (GCA)

Didier Castres,

Sous-chef d'état-major «Opérations» à l'état-major des armées (EMA)

Sous-chef d'état-major «Opérations» à l'état-major des armées depuis septembre 2011, le général Didier Castres est un adjoint direct du chef d'état-major des armées (CEMA), le général d'armée Pierre de Villiers. Le «SCOPS» (sous-chef opérations) assure le commandement et le contrôle, heure par heure, des opérations des armées françaises sur tous les théâtres en étant l'interlocuteur direct des commandants déployés sur zone.



© MN

COLS BLEUS: Mon général, quel est l'intérêt pour la France de disposer d'un porte-avions et d'un groupe aéronaval (GAN)?

GCA DIDIER CASTRES: Je pense qu'avant de parler du GAN, de la Marine et de son rôle dans les opérations actuelles, il faut mettre les choses en perspective. Nous sommes confrontés à une menace directe et durable non seulement contre nos intérêts, contre notre sécurité en France comme à l'étranger, mais même plus largement contre notre modèle de société. L'incarnation de cette menace, c'est évidem-

ment le terrorisme islamiste radical avec ses deux têtes que sont Al Qaida et Daech. Mais il ne faut pas non plus se laisser submerger par l'actualité, cette menace n'efface pas les autres. Il serait extrêmement dangereux de rejeter dans les oubliettes de l'Histoire les conflits interétatiques. Le terrorisme islamiste radical est notre ennemi immédiat, et pour longtemps. Les armées doivent faire converger, conjuguer et coordonner leurs efforts et leurs capacités pour le combattre.

CB: Quelles sont justement les caractéristiques de cet ennemi?

GCA D. C.: C'est d'abord une grande aptitude à l'ubiquité, en profitant soit des zones de non droit, soit des zones sans droit, soit des espaces incontrôlés par les États faillis. Cela se voit très clairement avec la prolifération des cellules terroristes au Sahel, au Levant, en Libye, au Yémen, au Sinaï, et depuis peu en Asie. Par ailleurs, cet ennemi est capable de faire basculer assez rapidement ses centres de gravité d'une zone à l'autre. Il est capable de prendre le contrôle de zones d'action étendues. La conclusion que j'en tire en matière d'opérations, c'est que nous ne pouvons plus rester prisonniers de théâtres d'opérations aux limites géographiques fixes et figées, comme

nous ne pouvons plus rester prisonniers d'empreintes logistiques lourdes qui contraignent nos capacités à agir sur toutes ces zones d'action. Nous devons pouvoir engager cet adversaire là où il est et quand il se manifeste. Il nous faut de la fluidité, de la souplesse et surtout la capacité à porter le fer en tous points des zones que notre ennemi occupe. Il nous faut également la capacité à marquer temporairement, mais puissamment un effort dans quelque domaine que ce soit.

CB: En quoi la Marine contribue-t-elle plus spécifiquement à cet effort?

GCA D. C.: Le groupe aéronaval a été capable, cinq jours après son appareillage, d'engager Daech en Syrie à partir de la Méditerranée orientale, puis quinze jours après, de le réengager en Irak à partir du golfe Arabo-Persique. L'engagement du GAN est significatif car après le 13 novembre, et dès son arrivée, nous avons multiplié par 2,5 le nombre de sorties aériennes et quasiment par 2,5 le nombre de frappes. L'engagement du GAN a permis de porter notre contribution aux frappes de la coalition à 44 % des frappes, hors frappes américaines. Tout l'éventail des munitions a été utilisé, depuis la bombe de 250 kilos jusqu'au Scalp. Toutes les capacités



© MN

du GAN ont été utilisées dans cette opération : missions de renseignement avec des *Rafale* dotés de *Reco-NG* ; missions de surveillance et d'évaluation des frappes avec l'*Atlantique 2* ; missions de commandement avec les *Hawkeye* ; missions de contrôle aérien avec la frégate *Chevalier Paul* ; sans parler de ce qui s'est passé sous la mer. Le déploiement du GAN a apporté à l'opération Chammal et à la coalition une grande souplesse, une grande liberté d'action et un large choix d'options sur le : « où, quand et quoi ». Il participe néanmoins comme dans toutes les opérations à un dispositif global en venant accentuer, compléter, faciliter, ou accélérer l'action des différentes composantes déjà à l'œuvre dans la lutte contre Daech.

CB : Outre le GAN, quelles autres composantes de nos armées ont été mises en œuvre ?

GCA D. C. : Effectivement, n'oublions pas de mentionner nos bases aériennes projetées ou prépositionnées, nos forces spéciales et nos équipes de formateurs au sol. Cela n'est pas nouveau, mais nous savons tous que l'efficacité de nos opérations repose sur notre aptitude à commander et ordonner des capacités et des effets. Aucune de nos armées ne dispose en propre de tous les moyens nécessaires pour emporter seule la décision militaire sur tous les théâtres d'opérations, désormais systématiquement aéroterrestres ou aéromaritimes.

Aucune armée n'est capable de remporter seule la décision, mais toutes sont indispensables pour permettre au CEMA d'ajuster et de doser la réponse militaire à une crise. C'est bien une nouvelle fois ce que nos armées ont démontré au Levant et qu'elles avaient égale-



© MN



© MN

Le GCA Castres s'est rendu à bord du porte-avions *Charles de Gaulle* en décembre dernier. Cette visite lui a permis de rencontrer les équipages.

ment démontré par le passé dans les opérations Serval, Licorne ou bien Harmattan, pour ne prendre que ces exemples.

CB : Quelles sont les autres caractéristiques actuelles de ces engagements militaires dans la résolution des crises ?

GCA D. C. : Les coalitions se superposent de

moins en moins avec les alliances militaires traditionnelles comme celles de l'Otan ou de la PSDC (Politique de sécurité et de défense commune). Ce sont le plus souvent des coalitions « *of the willing* » (coalitions *had hoc*, menées en dehors des organisations internationales), dont la configuration est à chaque fois différente. L'interopérabilité est évidemment indispensable pour pouvoir agir collectivement. L'interopérabilité, ce sont des technologies, des techniques, des structures de commandement et des processus partagés. Mais l'essentiel réside cependant à mes yeux dans l'interopérabilité culturelle, et plus encore dans la confiance réciproque. Il faut apprendre « l'autre » et faire confiance à « l'autre ».

Le GAN vient d'illustrer ces principes à travers deux faits majeurs. D'abord, le fait que la France ait accepté que le GAN soit placé sous commandement américain. Ensuite, que les Américains aient accepté de nous confier le commandement de la TF 50. C'est une première dont il faut bien mesurer ce qu'elle suppose comme niveau de confiance. Ce niveau de confiance et de coordination ne se décrète pas à l'appareillage ! Il est l'aboutissement d'un long processus, dont la dernière étape a été la mission Bois-Belleau.

CB : Ces récentes opérations ont également prouvé que l'interopérabilité avec d'autres nations, comme celles de pays de l'Union européenne, est indispensable ?

GCA D. C. : On constate que la multiplication et la simultanéité des menaces ou des foyers de crise – de l'Atlantique à l'océan Indien, en passant par nos côtes et nos approches aéromaritimes – rendent caduc le principe de mutualisation des moyens dès lors que ces menaces sont simultanées. Toutefois, sans nos alliés, et plus spécifiquement nos alliés belges, allemands et britanniques pour ce qui concerne le temps présent, nous n'aurions que difficilement pu faire face à toutes les sollicitations opérationnelles auxquelles nous étions soumis.

CB : En décembre dernier, vous avez embarqué sur le *Charles de Gaulle* et sur le *Chevalier Paul*, qu'y avez-vous observé ?

GCA D. C. : Au-delà, et pour peu que j'ai eu besoin d'en être convaincu, j'ai rencontré une Marine sereine et efficace, pleinement engagée dans les opérations. J'ai discuté avec des équipages motivés et mobilisés par leurs missions et le succès de nos opérations. Je souhaite à la Marine et à nos équipages un « bon vent et une bonne mer ». Je les assure de ma totale confiance dans la façon dont ils remplissent leurs missions, et dont ils rempliront celles qui leurs seront confiées sur mer, dans les airs, et sous la mer, même si les courants sont forts et les hauts fonds nombreux. ●

PROPOS RECUEILLIS PAR STÉPHANE DUGAST

Des porte-avions convoités dans le monde

Outil de puissance et vitrine technologique, un porte-avions est également un instrument politique envoyant des signaux forts à des belligérants et à des nations partenaires. Depuis la Seconde Guerre mondiale et l'attaque de Pearl Harbor en décembre 1941, il est considéré par tous les stratèges militaires comme l'une des pièces maîtresses d'un groupe aéronaval déployé. Capable d'assurer une supériorité aérienne depuis la mer vers la terre, le porte-avions est l'apanage de rares États disposant des moyens industriels et des savoir-faire à la hauteur de ses ambitions stratégiques.

Le porte-avions a, depuis la Seconde Guerre mondiale, supplanté le cuirassé en tant que navire capital des forces de combat de surface. Il est peu à peu devenu un instrument diplomatique de premier ordre.

Que l'on parle de porte-avions classique ou de porte-aéronefs, ces navires sont de véritables bases aériennes mobiles, capables de défendre une zone comme d'exercer une menace dans la profondeur.

Les programmes ou projets qui fleurissent sur tous les océans du globe révèlent l'intérêt croissant porté par les puissances qui ont des ambitions navales pour ces navires hors du commun.

LE PORTE-AVIONS, OUTIL HORS NORME

Le porte-avions est l'outil par excellence de la suprématie maritime et, en certaines circonstances, de la supériorité aérienne. Il est également devenu une remarquable plate-forme de projection de puissance vers la terre. C'est d'ailleurs essentiellement dans ce rôle qu'il a été employé depuis 70 ans : Corée, Indochine, Suez, golfe Arabo-Persique jusqu'aux interventions en Afghanistan, en Libye ou en Syrie. Les Britanniques ont longtemps été pionniers dans le domaine (catapulte, piste oblique, miroir d'appontage...) avant d'être surpassés par les États-Unis. Par la suite, de nombreux bonds



technologiques ont été réalisés. Comme pour les sous-marins, l'avènement de la propulsion nucléaire (*USS Enterprise*) a marqué un saut dans la souplesse d'emploi du porte-avions : endurance, volumes disponibles, nombre de ravitaillements réduit... Cependant, cette « unité précieuse » atteint

sa pleine puissance grâce à la qualité de son groupe aérien embarqué et de son escorte. Le premier est adapté à la mission prioritaire du porte-avions. La seconde répond au besoin d'éclairage, qui lui permet d'anticiper, et de protection, qui garantit sa liberté d'action face aux autres acteurs ou

© MATHIEU MULLER/MN



© MN

éventuelles menaces (aérienne, de surface, mines, sous-marine...). Un groupe aéronaval (GAN) composé de destroyers, d'un sous-marin, voire de chasseurs de mines, soutenus par une aviation de patrouille maritime constitue donc à la fois un écran de protection et la garantie de la maîtrise de l'information dans une zone d'opérations.

LE PORTE-AVIONS: UN INSTRUMENT DE PUISSANCE, OBJET DE CONVOITISES

Si les essais du porte-avions chinois *Liaoning* focalisent l'attention, ce n'est pas tant pour leur caractère militaire ou technique, mais pour la dimension symbolique et stratégique qu'un tel navire confère à la Chine. Plusieurs nations souhaitent aujourd'hui avoir accès à « l'outil porte-avions » pour des raisons d'influence internationale, pour montrer leur aptitude à participer à des coalitions et s'asseoir comme puissance régionale, bref pour affirmer leur position sur l'échiquier mondial. Dans ce sens, l'Empire du Milieu a récemment annoncé que son prochain navire serait de conception et de construction locales et à propulsion nucléaire.

À l'issue de la Seconde Guerre mondiale, de nombreux pays – dont la France, même si elle s'est ensuite rapidement lancée dans la construction de ses propres bâtiments – ont utilisé des porte-avions de seconde main, surtout britanniques, parfois américains. Australie, Pays-Bas, Brésil, Argentine, Espagne et Inde ont tous plus ou moins maîtrisé le fait « aéronautique embar-

qué » jusqu'au tournant des années 70. Mais aujourd'hui, parmi eux, seule l'Inde et, dans une moindre mesure, le Brésil mettent encore en œuvre des porte-avions. Si les dix porte-avions à propulsion nucléaire de l'US Navy lui assurent une supériorité écrasante, la France, avec le *Charles de Gaulle*, tient son rang. Le retour sur le devant de la scène aéronavale de la Royal Navy avec le *HMS Queen Elizabeth* et bientôt le *HMS Prince of Wales* lui redonnera également une place de choix, lorsque son groupe aérien embarqué sera prêt.

Plus à l'est, la Russie s'appuie toujours sur son unique porte-avions, le *Kuznetsov*, dont la disponibilité et le niveau opérationnel restent incertains. En dehors de la Chine, dont le cas a déjà été évoqué avec le *Liaoning*, la nation la plus avancée dans le domaine est incontestablement l'Inde. Possédant une tradition dans la mise en œuvre de GAN depuis 1957, ce pays a toujours aligné deux plates-formes. Pour remplacer ces unités vieillissantes de facture britannique, le pays a tout d'abord acheté l'*INS Vikramaditya* auprès de la Russie (ex-*Gorshkov*), puis s'est lancé dans le programme local IAC (Indigenous Aircraft Carrier). L'*INS Vikrant* effectuera ses premières sorties à la mer dans un avenir proche, pour une admission au service actif en 2018. Ces unités sont l'affirmation des ambitions régionales de cette nation en océan Indien et de la vigilance face à l'expansionnisme naval chinois. Quant au Brésil, qui a aussi des visées régionales, il met en œuvre le vénérable

Sao Paulo (ex-*Foch*) et envisage la construction d'un porte-avions de facture locale, dans le programme Prosuper.

UNE AUTRE OPTION POSSIBLE

Le porte-avions est donc incontestablement un instrument privilégié de rayonnement international, en particulier pour les pays émergents. Certains choisissent cependant le moins coûteux porte-aéronefs, qui ne nécessite pas autant d'expérience ni de savoir-faire. L'apparition des aéronefs STOVL – *short take-off and vertical landing*, soit à décollage court et atterrissage vertical – a facilité l'accès de marines plus modestes à ce type de navires. Le *Harrier navalisé* – avion d'attaque anglo-américain – et le *F-35B Lightning II* – avion multirôle conçu par le Pentagone – sont deux appareils à voilure fixe emblématiques de ce type de programmes. Ils peuvent décoller à partir de bâtiments s'apparentant à des porte-hélicoptères d'assaut.

Cette évolution a permis à certaines nations de se doter d'un aéronef de défense aérienne et de projection de puissance en mer et sur terre, sans recourir au porte-avions conventionnel, onéreux et difficile d'emploi. Ainsi, l'Espagne et l'Italie en Europe, la Thaïlande, l'Australie et surtout le Japon disposent aujourd'hui de plates-formes aptes à mener des opérations aéronavales extérieures, à asseoir leur statut de puissance régionale (Australie, Japon) et à participer à leur influence diplomatique globale. ●

CAPITAINE DE FRÉGATE FRANCK MAIRE
CHEF DU PÔLE ÉTUDES DU CESM

« Porte-avions » ou « porte-aéronefs » ?

Un porte-avions est un bâtiment à pont continu mettant en œuvre des engins à voilure fixe. Ces avions sont catapultés et récupérés par un système de brins d'arrêt. Les porte-hélicoptères, pour leur part, sont destinés à projeter et à recevoir des appareils à voilure tournante. L'arrivée d'aéronefs à décollage et atterrissage court ou vertical a engendré l'apparition d'un type hybride de bâtiments, les porte-aéronefs. Ces derniers sont souvent équipés d'un tremplin sur l'avant (donc pas de catapultes) et reçoivent des appareils à voilure fixe (donc des avions), soit verticalement soit par brins d'arrêt. Les aéronefs VSTOL, contraints à opérer un choix – charge embarquée ou endurance – ne peuvent donc présenter une capacité militaire équivalente aux avions à voilure fixe des portes-avions conventionnels.

vie des unités

Sophia Dans l'opération avec la FLF *Courbet*
Bases navales outre-mer Le maillon fort de la Marine

Sophia Dans l'opération avec la FLF *Courbet*

Du 6 octobre au 22 novembre 2015, la frégate de type *La Fayette* (FLF) *Courbet* a participé à l'opération maritime européenne Sophia visant à lutter contre le trafic de migrants en mer Méditerranée. Retour sur cette mission.

INTÉGRATION À LA MISSION

Le contexte dramatique marqué par la disparition de nombreux migrants au large des côtes italiennes a poussé les pays de l'Union européenne à déclencher une opération militaire. Dans cet espace maritime pourtant étroit, près de 972 000 migrants⁽¹⁾ ont franchi la Méditerranée en 2015. Après une escale d'intégration à la force Sophia effectuée au port OTAN d'Augusta (Sicile) début octobre et une journée d'entraînement spécifique avec la frégate allemande *Schlewsig-Holstein*, la frégate *Courbet* a rejoint sa zone de patrouille au large de Tripoli. Aux côtés de cinq bâtiments de guerre européens, et sous les ordres d'un amiral italien, le *Courbet* a opéré pendant un mois et demi au large de la Libye dans le but d'intercepter des passeurs de migrants. La force Sophia était principalement déployée dans une zone appelée « triangle de Lampedusa », entre la côte tripolitaine (Ouest de la Libye) et l'île italienne de Lampedusa.

SAUVETAGE EN MER

Le *Courbet* a intégré l'opération Sophia le 6 octobre et a été amené dès le lendemain à recueillir des

migrants à son bord. C'est l'une des particularités de cette mission, qui mêle de façon indissociable un objectif de lutte contre les réseaux de passeurs et un devoir d'assistance en mer. Quatre-vingts naufragés, et parmi eux quinze femmes et deux enfants, ont été récupérés à bord avant de passer par différentes phases de prise en charge : palpation et fouille de leurs rares bagages dès l'embarquement afin d'assurer la sécurité du bord et des naufragés, contrôle médical par le médecin et l'infirmier, enregistrement administratif. Après ce circuit d'embarquement, les naufragés ont été pris en charge. Des couvertures, des tables et de la nourriture avaient été préalablement installées. Pour le *Courbet*, la participation à la mission répondait à la fois à un engagement humanitaire

Retrouvez
l'interview du
CA Bléjean sur la
mission Sophia.



UNE MISSION COMMUNE

L'opération militaire Sophia a été décidée le 18 mai 2015 par l'Union européenne au titre de la politique de sécurité et de défense commune. La première phase a été lancée le 22 juin par les ministres des Affaires étrangères, réunis à Luxembourg. Cette opération militaire vise à lutter contre le trafic de migrants en démantelant le modèle économique et les réseaux de pas-

seurs. Après une première phase de collecte de renseignements, l'opération Sophia est entrée, à partir du 7 octobre, dans sa seconde phase qui consiste à intervenir sur mer contre les réseaux de passeurs en Méditerranée. L'état-major est implanté à Rome sous le commandement de l'amiral italien Enrico Credendino. Son adjoint est le contre-amiral français Hervé Bléjean.



La FLF *Courbet* a intégré l'opération Sophia le 6 octobre et a été amenée dès le lendemain à recueillir des migrants à son bord.

Interview CF Antoine Vibert

Commandant du *Courbet*



Les performances des moyens engagés et leur excellente coordination constituent une grande satisfaction.

Si vous deviez résumer l'opération en trois mots ?

« Nouveauté » : cette mission européenne a été lancée le 22 juin 2015 et le *Courbet* a été le premier bâtiment français à participer à la phase 2 (en eaux internationales). « Réactivité » : malgré un faible préavis et un appareillage anticipé de trois semaines, l'équipage a montré dès le départ une grande motivation et s'est adapté aux évolutions du contexte juridique et opérationnel de la mission. « Interopérabilité » : commandée par un amiral italien embarqué sur le *Cavour*, la force Sophia comptait, pendant notre présence dans le dispositif, des unités de six pays européens.

Commandant, comment le bâtiment a-t-il été préparé pour cette mission ?

En deux temps : une première partie traditionnelle « post-rotary », avec un stage de remise à niveau opérationnel (RANO), puis une deuxième partie spécifique, sous la direction du Force Commander de Sophia avec le concours de la frégate allemande *Schleswig-Holstein*, qui participait depuis plus de trois mois à l'opération. Le *Courbet* a été testé dans sa capacité d'intercepter un skiff de

passeurs et dans son organisation de recueil de migrants. Grâce à un réalisme poussé, ces entraînements spécifiques ont été très efficaces.

S'il y a un temps fort à retenir, lequel est-ce ?

Au-delà du recueil de naufragés à bord, je retiendrais les nombreuses mises en place nocturnes de dispositifs d'interception de passeurs, articulés autour de l'embarcation de transport rapide pour commandos (ETRACO), de moyens aériens et de plusieurs frégates.



Prise en charge des naufragés par l'équipage de la FLF *Courbet*.

et militaire. Puis, il a débarqué ces quatre-vingts personnes dans le port indiqué par le Maritime Rescue Coordination Centre (MRCC) de Rome en fonction de la situation des différents centres d'accueil italiens.

INTERCEPTION

Le *Courbet* était engagé dans la phase 2 de Sophia, qui vise à intercepter des passeurs de migrants par un travail de coordination entre les navires, les embarcations, les avions et hélicoptères, ainsi que par un drone anglais. Pendant les sept semaines passées sur zone, le *Courbet*, renforcé par des commandos marine, a œuvré au cœur des dispositifs tactiques d'interception élaborés par le Force Commander italien. Le volume de moyens engagés permettait une couverture aérienne continue et quotidienne entre le milieu de nuit et la fin de matinée, créneaux de transit des migrants. Si aucun passeur n'a pu être appréhendé, les investigations d'embarcations de migrants et les nombreuses enquêtes de pavillon réalisées sur les pêcheurs croisés à proximité des routes des migrants ont permis la récupération de renseignements permettant de mieux comprendre les modes opératoires de ce trafic d'êtres humains.

INTEROPÉRABILITÉ

Cette première participation d'un bâtiment français aura permis de mieux appréhender le trafic et de mettre en évidence la difficulté d'établir un cadre juridique efficace pour cette jeune mission. Cette période à la mer fut également l'occasion

de renforcer l'interopérabilité du *Courbet* avec les autres bâtiments européens participant à l'opération. Pour l'anecdote, le nom de l'opération Sophia a été donné par Federica Mogherini, haut représentant de l'Union européenne pour les Affaires étrangères, à la suite de la naissance en mer d'une petite fille somalienne, prénommée Sophia, sur la frégate allemande *Schleswig-Holstein* qui venait de secourir sa mère. Le choix de ce prénom par la mère vient du surnom que donnent les marins allemands au *Schleswig-Holstein* en l'honneur de la princesse Sophia von Schleswig-Holstein. ●

(1) Source : Organisation mondiale pour les migrants et Haut Commissariat des Nations unies pour les réfugiés (HCR), dans un communiqué conjoint du 21 décembre 2015.

CR2 MATHIEU



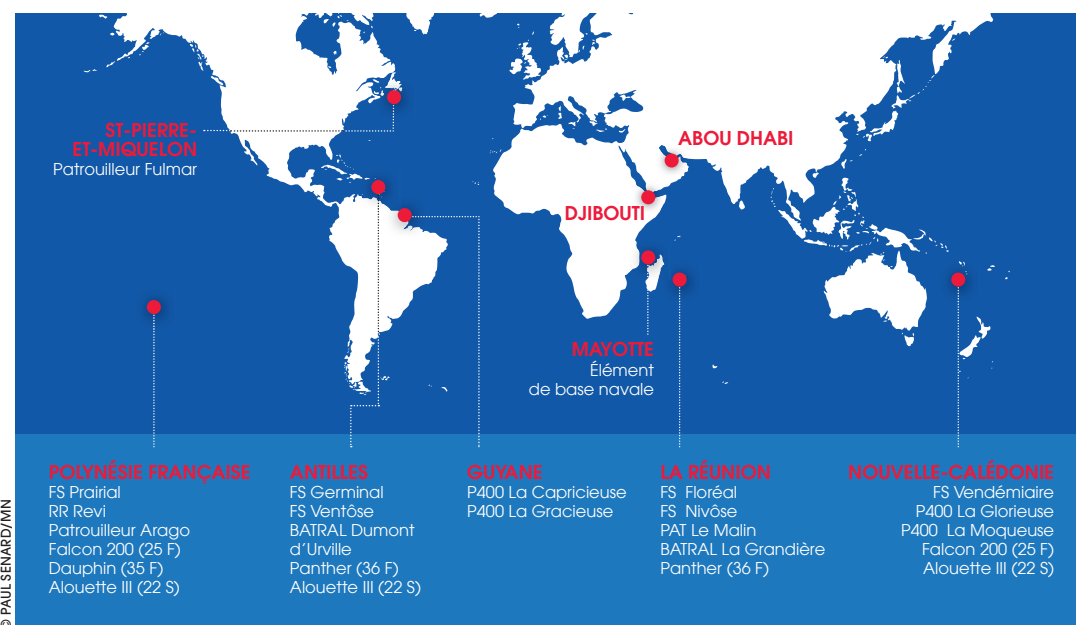
Le *Courbet*, renforcé par des commandos, a œuvré au cœur des dispositifs tactiques d'interception élaborés par le Force Commander italien.

Bases navales outre-mer Le maillon fort de la Marine

Implantées sur tous les océans, les bases navales en outre-mer sont les indispensables piliers de la flotte chargée de veiller sur les immenses espaces maritimes ultramarins. À ces bases navales, parties intégrantes des forces dites « de souveraineté », s'ajoutent des points d'appui en territoire étranger, ou forces navales dites « de présence », permettant d'assurer le soutien logistique opérationnel des unités déployées. Ils constituent un outil à part entière dans la palette dont dispose la Marine pour remplir ses missions. Tour d'horizon de ces emprises de la Marine indispensables pour nos unités stationnées ou déployées, alors que se profile le renouvellement des unités outre-mer.

ENTREtenir ET SOUTENIR

Les huit bases navales de la Marine établies outre-mer et à l'étranger revêtent une importance capitale pour la conduite et la pérennité des opérations auxquelles prend part la Marine, qu'il s'agisse de missions liées à des opérations extérieures, missions de présence, de défense maritime du territoire ou d'action de l'État en mer.



Réactives et flexibles, les bases navales contribuent au maintien en condition opérationnelle et à la disponibilité des bâtiments de surface qui y sont stationnés. En Martinique, les ateliers, armés par une quarantaine de civils et militaires de la Défense représentant 15 corps de métiers différents, travaillent toute l'année pour garantir un entretien permanent aux *Germinal*, *Ventôse* et *Dumont d'Urville*. Comme à Tahiti, la base navale de Fort-de-France dispose d'un dock flottant qui permet d'assurer le carénage des unités sans délocaliser les arrêts techniques. Par ailleurs, les bases navales outre-mer assurent les fonctions

Positionnement des bases navales outre-mer et de leurs unités.

logistiques d'expédition, de réception et de magasinage des rechanges au profit des unités navigantes, et garantissent ainsi une réactivité accrue aux unités engagées sur les théâtres d'opérations.

APPUYER ET CONDUIRE

Dans les zones de crise, les bases navales sont de véritables bases arrière de la conduite des opérations. Avec régulièrement cinq à dix unités déployées simultanément en océan Indien (le groupe aéronaval y a été déployé deux fois en 2015-2016), Djibouti et Abou Dhabi représentent de véritables ports d'appuis de la France que les unités doivent

Focus

Djibouti ou comment ravitailler le GAN en 12 heures

Capitaine de frégate Christophe Deldique, commandant de la base navale de Djibouti

« Accueillir le groupe aéronaval (GAN), c'est ravitailler l'ensemble de ses unités dans un temps extrêmement limité, pour leur permettre de reprendre la mer rapidement. Ainsi, le 12 décembre 2015, en moins de 48 h, les marins de la base navale de Djibouti ont accueilli et ravitaillé l'ensemble des unités du GAN,

avec 154 palettes de vivres secs et frais, 105 palettes de congelés, 20 m³ de fret, 4 000 m³ de combustibles et 150 m³ de déchets déchargés. Le défi logistique était d'autant plus difficile à relever que le porte-avions était au mouillage, et d'autres unités à quai pour moins d'une journée. Deux chalands

remplis à ras bord se sont succédé pour assurer ce train logistique dédié, permettant au GAN de repartir moins de 12 heures après son arrivée. Cette escale montre que Djibouti est un point d'appui essentiel pour les bâtiments français se déployant sur le théâtre nord de l'océan Indien. »



Prise de vue aérienne de la base navale de Fort-de-France. Le BATRAL *Dumont d'Urville* accosté au quai «beaching».



© MN

Vue aérienne de la base navale de Papeete (Tahiti).

pouvoir rallier rapidement pour des missions de ravitaillement ou de réparation. Plus au Sud, Port des Galets, troisième base navale française en tonnage, permet d'assurer le départ des missions de soutien et de ravitaillement aux îles Éparses, de lutte contre la piraterie ou encore de protection des ressources halieutiques. À Mayotte, grâce à ses quatre radars de veille, l'élément de base navale concourt aux moyens de l'État pour lutter contre l'immigration par voie maritime dans le canal du Mozambique.

S'ADAPTER ET CONSTRUIRE

Face aux multiples missions conduites et à l'étendue des espaces à défendre, la France s'est engagée dans un vaste programme de renouvellement de sa flotte outre-mer, auquel prennent largement part les bases navales. À court terme, il s'agit de remplacer les bâtiments de soutien par de nouvelles unités, les bâtiments multimissions (B2M), qui seront progressivement affectés en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie, à La Réunion et aux Antilles. Les bases navales doivent repenser infrastructures et soutien de l'homme pour s'adapter à ces nouvelles unités construites aux normes civiles et à double équipage. À Nouméa, port d'attache du *D'Entrecasteaux* (premier B2M livré à la Marine) dès cette année, cette réflexion a été menée conjointement par la base navale, le service soutien de la flotte (SSF), le service d'infrastructure de la Défense (SID), le groupement de soutien de base de défense (GSBdD) et la Direction interarmées des réseaux d'infrastructure et des systèmes d'information (Dirisi). Elle doit conduire à une rénova-

tion complète des quais à l'horizon 2017. La modernisation est également en marche à Port des Galets où l'on prépare de front l'accueil du B2M *Champlain* et du successeur de l'*Albatros*, qui assurera les missions de ravitaillement des bases *Dumont d'Urville* et *Concordia* : le patrouilleur polaire *Astrolabe*. Leur accueil nécessitera des adaptations capacitaires des infrastructures portuaires, mais aussi une rénovation du réseau électrique de la base navale et la création de locaux de travail et de vie pour leurs futurs équipages.

De l'autre côté du globe, la base navale de Guyane a assuré en 2015 la réception et l'armement d'une nouvelle unité, la *Caouanne*. Cette embarcation remonte-filets (ERF) dote la France d'un outil de lutte contre la pêche illicite en remontant jusqu'à 20 km de filets dérivants. Dès la fin de l'année, la Guyane recevra *La Confiance* et *La Résolue*, qui remplaceront progressivement les patrouilleurs *La Capricieuse* et *La Gracieuse*. À la base navale de Dégrad-des-Cannes, P400 et patrouilleurs légers guyanais (PLG) vont donc se côtoyer, à couple sur l'unique appontement, jusqu'au retour en métropole du dernier P400 à l'été 2017. Conçus pour les faibles fonds des eaux guyanaises, les PLG présentent des interfaces analogues à celles des P400. Le quai de la base navale bénéficiera d'une remise à niveau de ses infrastructures portuaires, notamment des réseaux (SIC, électrique, eaux usées), et de ses structures pour apporter un soutien adapté à ces nouvelles unités. ●

LV MAGALI CHAILLOU

Interview

«Bases navales et bâtiments de la FAN: une seule équipe»

VAE Béraud, ALFAN



© FRANÇOIS ÉTOURNEAU/MIN

Que représente ce rattachement des bases navales outre-mer pour la FAN ?

Effectif depuis le 1^{er} septembre 2015, le rattachement des bases navales à ALFAN, c'est-à-dire à la même autorité organique que celle des bâtiments de surface qui y sont basés, vise à obtenir davantage de cohérence et d'efficacité. L'enjeu est de faire bénéficier pleinement les bâtiments stationnés outre-mer du soutien que peuvent leur apporter les bases navales existant sur chacun des territoires. Nous avons donné aux

commandants des bases navales des attributions techniques de proximité et renforcé le lien entre leurs commandants et mes adjoints organiques à Brest et à Toulon, qui restent garants du bon fonctionnement de l'ensemble. Cela ne modifie en rien les attributions opérationnelles et en tant que COMBdD des commandants interarmées (COMSUP et COMFOR).

Cette nouvelle tutelle va-t-elle engendrer des changements profonds ?

Ce rattachement ne vise pas à imposer une vision uniforme des bases navales. Leur emprise, leurs missions, leur histoire : chacune est différente et a su mettre localement en place les moyens de remplir ses objectifs. Toutefois, je m'emploierai à ce que les

bonnes pratiques identifiées par l'une ou l'autre profitent à toutes.

Quel est l'impact de l'arrivée de nouvelles unités sur ces bases navales ?

Cette modernisation de la flotte outre-mer est un mouvement global qui ne saurait se limiter à la livraison des bâtiments eux-mêmes. Au-delà de l'adaptation nécessaire des infrastructures, notre attention se porte sur l'adaptation des ateliers locaux aux spécificités de leur maintien en condition opérationnelle. Nous accompagnons cette réflexion pour permettre aux bases navales de relever le défi que représente le renouvellement profond de la flotte qui s'amorce, dans le contexte budgétaire contraint que nous connaissons, tout en maintenant un bon niveau de soutien aux unités.

Publicité

Recrutement : retour sur l'année 2015

Tous recruteurs, en avant !

Pour mener à bien sa mission, le service de recrutement de la Marine (SRM) compte 300 personnes totalement dédiées au recrutement. Mais elles n'œuvrent pas seules ! Cette année, les marins eux-mêmes ont donné un second souffle au recrutement en participant activement à l'atteinte des objectifs ambitieux fixés : recruter dans 50 métiers 3 500 jeunes garçons et filles âgés de 16 à 29 ans, d'un niveau scolaire allant de la 3^e à bac+5. **LV ISABELLE VESTIER**



Le SM Morgan explique son métier à un jeune candidat lors de sa présence sur le Salon de la plongée.

L'année 2015, marquée par les attentats des mois de janvier et de novembre, a été une période charnière pour le recrutement de la Marine. La décision politique de gel partiel des déflations des effectifs a conduit à une augmentation du recrutement de 20 %, portant ainsi de 3000 à 3500 le nombre de jeunes marins à intégrer au sein des forces. Renforcer le triptyque Protection-Sécurité-Sûreté en était la première vocation. Un défi inédit puisque « nous devons faire face à une nécessité de répondre

dans les meilleurs délais à des enjeux nouveaux », précise le capitaine de vaisseau Xavier Royer de Véricourt, chef du service de recrutement de la Marine, « d'autant que les deux tiers des recrutés ont intégré la Marine entre septembre et décembre ». Pour gagner en efficacité, la Marine a placé le marin au cœur même de sa stratégie de recrutement. Au-delà des moyens financiers et humains supplémentaires, la communication de recrutement s'est adaptée : chaque marin des unités opérationnelles et de soutien



Les affiches de la campagne de recrutement « Faites un pas vers votre avenir », présentes dans les médias. Pour plus d'information, rendez-vous sur le site etremarin.fr

est le meilleur ambassadeur de sa passion du métier et de son quotidien.

Une initiative payante puisque les marins des forces et des états-majors ont été nombreux à répondre à cet appel en multipliant leur présence sur les forums de recrutement et en y partageant leur enthousiasme, suscitant ainsi des vocations.

Pour le second maître Morgan (instructeur plongeur démineur à l'École de plongée), qui a participé début janvier au Salon de la plongée aux côtés du bureau Marine du centre d'information et de recrutement des forces armées (Cirfa) de Pontoise : « Cette expérience m'a permis de transmettre la passion de mon métier en allant à la rencontre des jeunes, potentiels futurs élèves que j'aurais peut-être à former, plus tard, dans le cadre de mes activités. »

« L'excellence de la collaboration des marins des forces avec les marins conseillers en recrutement a permis d'atteindre nos objectifs avec des résultats encourageants et de dépasser même nos espérances. » La campagne de communication de recrutement « Faites un pas vers votre avenir », lancée en janvier 2015, a bénéficié d'un taux d'occupation accru dans les médias. L'ensemble de ces actions simultanées a permis une augmentation des visites sur le site Internet de recrutement www.etremarin.fr, des candidatures en ligne et de la fréquentation des 47 bureaux de recrutement de la Marine. Le recrutement en 2016 s'annonce aussi ambitieux qu'en 2015, tant qualitativement que quantitativement. C'est devenu un enjeu majeur pour la Marine. « Je suis confiant car nous avons un dispositif efficace, professionnel et soudé ; mais je reste vigilant sur l'ampleur de la tâche », confie le CV Royer de Véricourt.

DPMM

Garder le cap



© JÉRÉMY MARCHAL/MN

Depuis le 1^{er} juin 2015, la direction du personnel militaire de la Marine (DPMM) a déménagé et adapté son organisation et son fonctionnement à sa nouvelle implantation sur quatre sites principaux : Balard, Tours, Vincennes et Toulon. Présentation de cette nouvelle organisation et des défis de la DPMM.

ASP MANON PEYTAVIN

Un échange permanent entre politique et mise en œuvre

La mission de la DPMM n'a pas changé : positionner le bon marin au bon endroit et au bon moment. Pour cela, elle recrute, forme, gère et aide à la reconversion des marins : la clé pour les attirer et les fidéliser est d'établir des parcours de carrière valorisants et cohérents, répondant aux besoins de la Marine en personnel qualifié. Cet exercice impose un dialogue permanent entre ceux qui élaborent la politique RH et ceux qui la mettent en œuvre, en lien également avec l'état-major de la Marine (EMM), les autorités organiques et territoriales et la direction des ressources humaines (DRH) du ministère. Les grandes orientations RH de la Marine sont élaborées par la sous-direction études et politique RH (SDEPRH), dont les bureaux sont à Paris (Balard) : gestion prévisionnelle des emplois et des

compétences (GPEEC), conditions de vie et de travail, pilotage de la masse salariale, emploi du personnel civil et gestion du budget alloué aux mutations et à la formation. La mise en œuvre est principalement réalisée par les bureaux de Tours : gestion des marins, formation, droits financiers individuels, pilotage des systèmes d'information RH et suivi des affaires juridiques. Vincennes accueille les services de recrutement et de psychologie ; le fort Lamalgue, à Toulon, la gestion des réservistes opérationnels ainsi que le centre d'expertise RH (CERH Marine). L'échange entre échelon de politique et échelon de mise en œuvre est permanent. Il est primordial pour assurer la cohérence des décisions.

Des dossiers permanents et des projets innovants

La gestion et la formation connaissent des réformes structurantes. La réforme des autorités de gestion des emplois (AGE) implique une gestion individualisée. Celle du cursus officiers sous-contrat (OSC) implique quant à elle de nouvelles méthodes de recrutement. Le paysage des écoles évolue grâce à la mention post-bac pro « mécatronique navale » ou encore à la création du Pôle Écoles Méditerranée (PEM) de Saint-Mandrier. La DPMM simplifie et modernise les échanges avec les marins, notamment via l'espace numérique sécurisé de l'agent public (ENSAP). Ce projet interministériel, dont la Marine est pilote pour le ministère de la Défense, permettra aux marins de consulter à tout moment leurs bulletins mensuels de solde (BMS) ou des informations sur leur retraite. Une Task Force « Source Solde » est également constituée depuis l'été 2015 pour participer au chantier du nouveau calculateur de solde qui viendra à terme remplacer Louvois. Les travaux de la DPMM sont alimentés par les différents canaux de remontée d'information des unités : rapports sur le moral, conseils locaux de la fonction militaire marine (CLFMM), majors conseillers, enquêtes, entretiens de gestion. Ces retours enrichissent les réflexions des différents bureaux de l'état-major et orientent leurs actions.

Élaboration et mise en œuvre



© MN

Objectif : la génération de compétences

VAE Christophe Prazuck, directeur du personnel militaire de la Marine

«Balard pour l'échelon central de politique et de planification, Vincennes pour le recrutement, la psychologie et l'évaluation, Tours pour la gestion de la carrière des marins, leur formation et leur administration, et Toulon, enfin, pour le suivi de la solde et des réservistes opérationnels.

Cette nouvelle implantation est un défi. Elle implique une nouvelle organisation du travail et le développement de nouveaux moyens techniques (visioconférence, chat intradef). Le risque, c'est de se couper des réalités du terrain.

L'objectif est d'articuler en permanence les évolutions de notre politique avec les besoins de la Marine et les aspirations des marins.

L'une de mes priorités est la génération des compétences liées aux nouveaux bâtiments, et donc la fidélisation des marins. Avec 3 000 recrutements annuels de la 3^e à bac+5 et une formation dispensée dans près de 52 métiers, la Marine doit être fière des perspectives qu'elle offre à ses marins.»

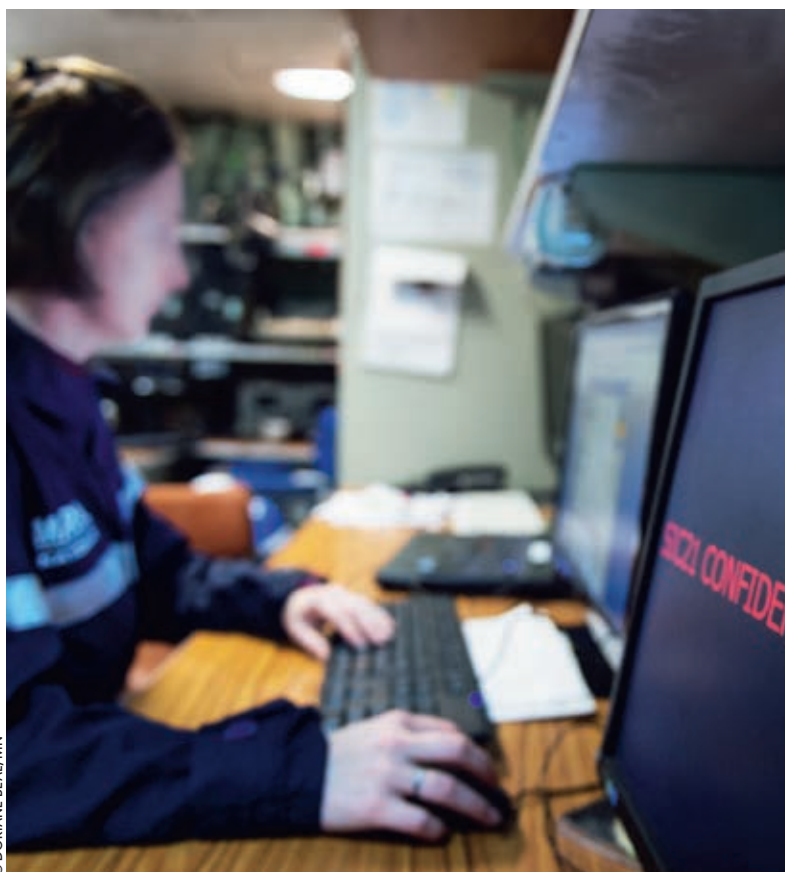


© ARMÉE DE L'AIR

Vue aérienne du site de Balard, à Paris.



Retrouvez quotidiennement l'actualité de la DPMM sur le site RH Marine !



© DORIANE BEAL/MN

Maître Gladys H. Entraîneur au centre support à la cyberdéfense

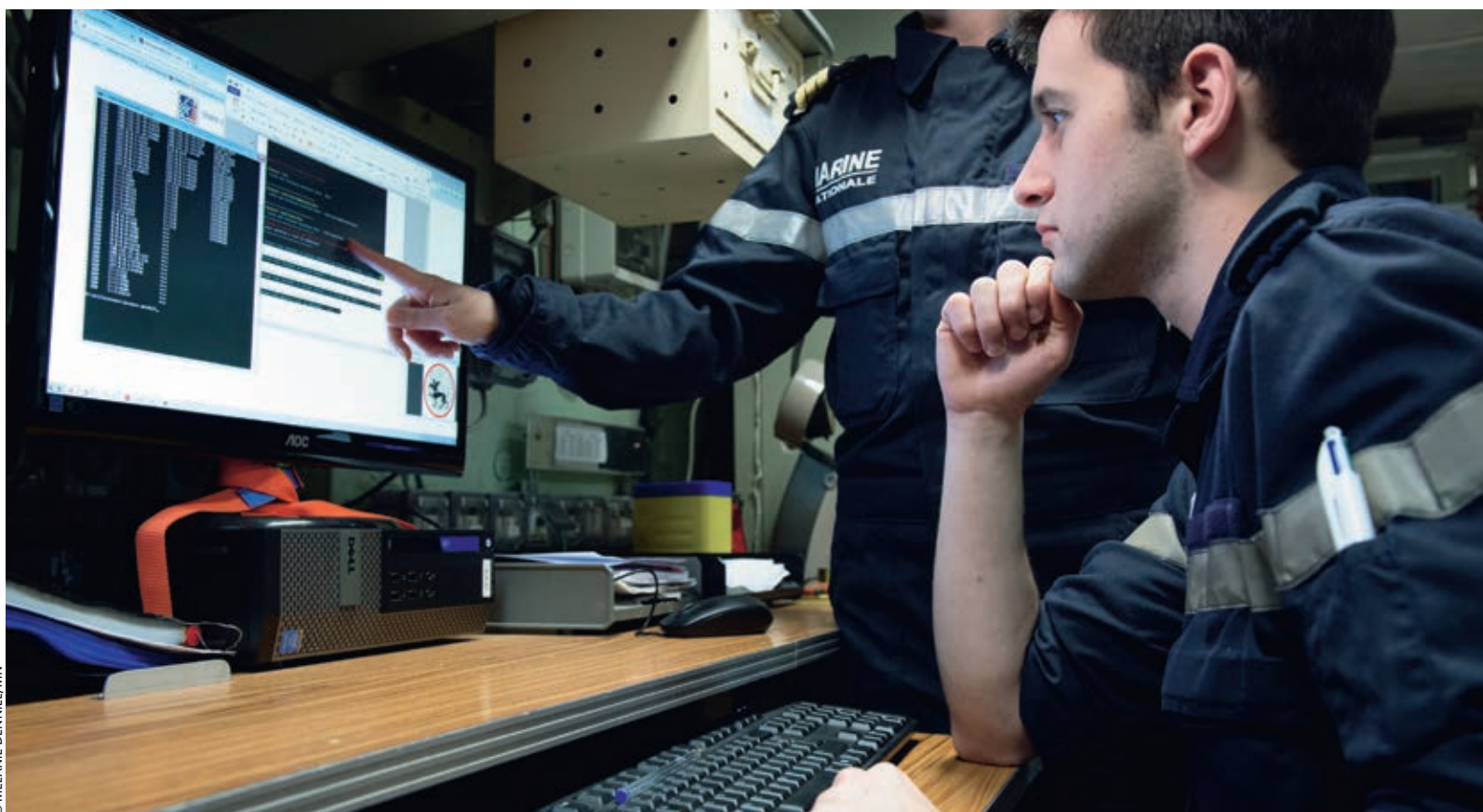
Son parcours

2002 : École de maistrance puis brevet d'aptitude en systèmes d'information et de télécommunications (SITEL).
2011 : brevet supérieur en systèmes d'information et de télécommunications (SITEL).
2012 : administrateur cyber à l'escadrille des sous-marins nucléaires lanceurs d'engins.
2015 : brevet de maîtrise cybersécurité. En phase finale de qualification pour devenir entraîneur au centre support à la cyberdéfense.

Meilleurs souvenirs

Les visites d'unités qui me permettent d'approfondir ma culture Marine

Depuis mon affectation au centre support cyber, j'ai la chance de découvrir les diverses unités qui composent la Marine. En effet, à chaque nouvelle mission, je rencontre les unités entraînées pour mieux les comprendre et les appréhender. J'ai dernièrement visité la base d'aéronautique navale (BAN) de Lanvéoc, et pour mon plus grand plaisir, je suis montée à bord d'un *Caiman Marine*. J'ai également visité la BAN de Landivisiau, le bâtiment de commandement et de ravitaillement *Somme* ou encore le bâtiment hydrographique et océanographique *Beautemps-Beaupré*. Mes futures missions vont m'amener à Lorient voir les commandos ou à la préfecture maritime de la Manche.



© MÉLANIE DENNIEL/MN



© MÉLANIE DENNIEL/MN

Focus

Le centre support à la cyberdéfense

Le centre support à la cyberdéfense prépare les unités au combat numérique en les formant à réagir face à une menace cyber. Les entraîneurs vérifient les capacités de l'unité à anticiper, détecter, contrer la menace et, le cas échéant, à être en mesure de poursuivre sa mission opérationnelle avec des systèmes informatiques dégradés. Créé le 1^{er} septembre 2015, le centre support à la cyberdéfense disposera, à terme, de 23 officiers et officiers marins et de 350 m² de plates-formes. Ce centre, placé sous l'autorité d'ALCYBER, est rattaché à ALFAN et travaille au profit de l'ensemble des acteurs opérationnels de la Marine. Les marins titulaires du brevet de maîtrise (BM) cyber qui y sont affectés suivent un cursus de qualification d'un an avant de devenir cyber-entraîneurs. Au-delà de la maîtrise des techniques avancées de cyberdéfense, ils

doivent aussi s'approprier les méthodes d'évaluation fixées par les autorités organiques. Ils ont vocation à être déployés à la mer ou en opérations extérieures.



© MN

Quasiement tous les jours une unité vient s'entraîner sur les plates-formes de l'antenne de Brest du centre support. « C'est là que se noue le premier contact avec les unités. On prend le temps de leur expliquer les attendus des scénarios et d'échanger avec eux sur la cyberdéfense. » Mais, à peine les plates-formes terminées, changement de tenue et départ à bord d'une unité pour l'entraîner sur ses systèmes opérationnels. « On confronte l'équipage à des situations inspirées d'incidents cyber-réels en simulant des attaques afin d'évaluer leurs réactions. Dans un environnement confiné, avec le stress des autres entraînements qui se déroulent en parallèle, on les amène à donner le meilleur d'eux-mêmes pour que la mission puisse se poursuivre. » Cette activité opérationnelle chargée, le maître Gladys la revendique : « Le contact avec les équipages est essentiel, il faut que le courant passe. Même si nous sommes rattachés à la force d'action navale, le centre entraîne tout type d'unité opérationnelle : les bases aéronavales, les centres de commandement et, bien sûr, les unités navigantes

de la force d'action navale et de la force océanique stratégique. On ne s'ennuie pas et on découvre la Marine dans toute sa richesse ! ». Le cyberspace est aussi un milieu exigeant. « La menace cyber évolue en permanence, les systèmes d'information aussi, c'est une remise en question continue pour préparer les unités à faire face à des scénarios les plus réalistes possibles, en espérant qu'elles n'y soient jamais confrontées. » Face à des attaques de plus en plus sophistiquées, la maîtrise technique du domaine est alors essentielle. « Après une affectation où j'avais abordé la cyber sous un angle plutôt organisationnel, j'avais vraiment envie de rentrer dans le concret et la technique. Certaines propositions techniques que l'on émet vont même être reprises pour l'ensemble des bâtiments, c'est très motivant ! ». Elle conclut par un sourire : « Tous les jours j'apprends quelque chose de nouveau, que je me charge ensuite de transmettre. La Marine est un grand équipage ! »

LV OLIVIER J.

© DORIANE BEAL/MN



Les marins de l'image

Depuis 2011, les photographes et caméramans sont devenus des reporters d'images (RI) et l'accès à ce certificat s'est ouvert à de nombreuses spécialités. Polyvalents et très rapidement déployables, ils jouent un rôle essentiel à la fonction communication de la Défense. Sur l'ensemble des théâtres d'opérations extérieures, sur tous les océans et mers du monde, ils demeurent les premiers témoins privilégiés de l'action de la Marine. Ils participent activement à sa valorisation, à l'explication de son action et à l'entretien de la mémoire de l'ensemble de ses missions.

LV XAVIER TALBOT

1 Mission Arromanches 2 : quelques jours après le départ du groupe aéronaval vers le golfe Arabo-Persique, les reporters d'images sont à pied d'œuvre sur le pont et réalisent les premières images des catapultages des avions de chasse partis frapper les installations de Daech.

2 Pendant certaines phases sensibles, le port du gilet pare-balles est obligatoire, comme pour chaque combattant.



© MN

1



© MN

2



© MN

3



3 Les reporters images répondent aux besoins de communication opérationnelle de l'état-major des armées (EMA) et du Sirpa Marine. Sous les ordres de l'officier communication du bord, le chef d'équipe traite ces demandes et briefe ensuite les RI sur leurs missions du jour.

4 La communication des faits marquants d'une mission est essentielle. Ici, M. Jean-Marc Todeschini, secrétaire d'État aux Anciens Combattants et à la Mémoire, et M. Ashton Carter, secrétaire américain à la Défense, sont à bord du porte-avions *Charles de Gaulle* après la prise de commandement de la TF 50 par un amiral français. Les images prises lors de cet événement ont été relayées par de nombreux médias internationaux.

5 Mettre en avant la Marine en action, c'est également pour les RI faire des clichés des équipages. Ces photographies servent à illustrer et à faire connaître les métiers de la Marine. Elles sont diffusées notamment dans les médias de la Défense (*Cols Bleus*, site internet, réseaux sociaux).



© MN



4

© MN



5

immersion

1 Après sa prise de commandement de la Task Force 50, le contre-amiral Crignola a embarqué à bord d'un Lynx pour se rendre sur la frégate de défense aérienne britannique *HMS Defender*. Les images réalisées par le RI durant cette visite permettront de mettre en avant le niveau de coopération et d'interopérabilité des deux marines.

2 Les reporters images sont déployés sur tous les bâtiments composant le groupe aéronaval pour communiquer sur chaque unité engagée. Lorsqu'il est possible de faire embarquer les RI à bord d'hélicoptères, des «photex» sont réalisés pour avoir une vue de l'ensemble des bâtiments.



© MN

1



© MN

2



© FLORIAN LEDOUX/MN

3

3 Les RI ne sont pas des membres d'un équipage de bâtiment, ils font partie du groupe image des formations opérationnelles de surveillance et d'information territoriale (FOSIT) de chaque façade maritime, sous l'autorité fonctionnelle des officiers communicants de la Marine. Pour chaque mission, ils sont mis pour emploi à bord de tous types de bâtiments.

4 Pour montrer le quotidien des marins sur la chaîne YouTube de la Marine, les reporters font des sujets «vie courante». Ici, lors de la séance de techniques d'intervention opérationnelles rapprochées (TIOR), organisée à la brigade de protection du bâtiment de commandement et de ravitaillement *Marne* par un moniteur de sport du porte-avions *Charles de Gaulle*.

5 Les reporters images sont à la fois photographes et vidéastes. Sur le pont d'envol du *Charles de Gaulle*, ils sont reconnaissables à leurs tenues bleues à bande rouge «fonctions spéciales».

6 Les reportages, une fois traités par le bord, sont envoyés dans les différents bureaux de communication de l'EMA ou de la Marine. Une fois validés, ils viennent incrémenter la médiathèque Marine et sont téléchargés par la presse française et internationale.



© MN



© MN

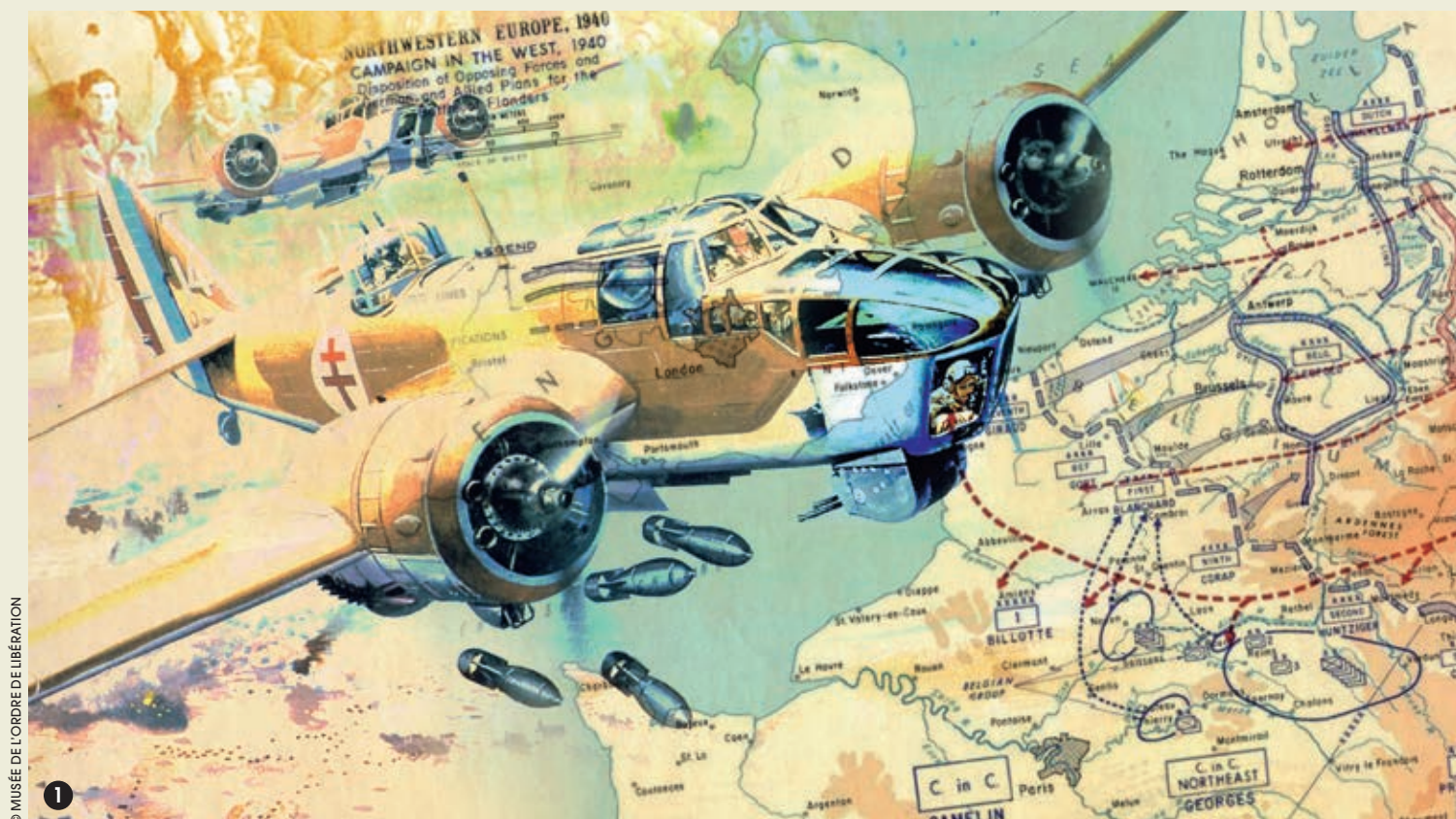


© SIMON GUESQUIÈRE/MN



Philippe de Scitivaux de Greische

Sous une bonne étoile



© MUSÉE DE L'ORDRE DE LIBÉRATION

Officier de marine breveté pilote d'aéronautique dès 1937, Philippe de Scitivaux de Greische va notamment se distinguer lors de la Seconde Guerre mondiale pour ses faits d'armes au-dessus de la France et de la Belgique. Après-guerre, ce compagnon de la Libération va occuper de hautes fonctions dans la Marine, et ce jusqu'au début des années 70.

Le destin de Philippe de Scitivaux de Greische semble taillé pour un scénario hollywoodien. Après des études secondaires chez les jésuites, à Poitiers, puis au collège Stanislas, à Paris, ce fils d'un officier de cavalerie, tué au combat dès août 1914, choisit de faire carrière dans la Marine. Il entre à l'École navale en 1931 avant d'embarquer sur le croiseur *Tourville*, le cuirassé *Bretagne*, puis le sous-marin *Junon*. Le monde des airs l'attire pourtant. L'aéronautique navale poursuit son essor depuis sa création en 1910, et l'époque est galvanisante. Scitivaux sert dans l'aviation embarquée avant d'être affecté dès 1939 dans l'escadrille de chasse

AC2 équipée de Potez 631. Le 20 mai 1940, jour de l'offensive allemande à l'Ouest, Philippe de Scitivaux est blessé lors d'un combat aérien au-dessus des Pays-Bas. Transféré à l'hôpital de Calais, il s'attend à subir une longue convalescence mais l'avancée allemande est rapide, trop rapide. Les *Panzers* encerclent les troupes britanniques et françaises. Repliés à Boulogne, le personnel de l'hôpital et les blessés sont pris au piège. Scitivaux décide de prendre la poudre d'escampette. Jamais il ne se rendra à l'ennemi nazi. Claudiquant, il quitte son lit d'hôpital et gagne le port. Il remarque un chalutier belge abandonné. Reste à recruter un équipage. Repérant des pompons rouges

parmi la foule sur les quais, il sélectionne ses « mafa » pour appareiller. Malgré sa blessure qui s'est de nouveau ouverte, l'absence de cartes et les champs de mines, il réussit à amener à bon port son équipage, dont trois civils d'outre-quiervains avec dans leurs valises... l'or des chemins de fer belges ! À bout de forces, le « pacha » est évacué vers un hôpital. L'honneur, le sien et celui de ses hommes, est sauf. De nouveau sur pied, Philippe de Scitivaux repart pour son pays afin de reprendre la lutte. Débarqué à Cherbourg, il assiste, les poings serrés, à une débâcle. Un bras toujours dans le plâtre, il rejoint Hendaye où il apprend l'armistice demandé par le maréchal Pétain. Profondément écoeuré, l'officier ne veut pas s'avouer vaincu. Il reste encore un pays qui ose faire face à l'Allemagne d'Hitler : le Royaume-Uni. Il embarque à bord du *Président Houduce* à destination du Maroc. Durant la traversée, Philippe de Scitivaux parvient, avec l'aide d'un camarade, à convaincre

Le C.V. de Scitivaux de Greische, accompagné du L.V. Artru, officier fusilier, passant l'inspection d'une des compagnies du « Bois-Belleau ».



© ARCHIVES COLS BLEUS



© ARCHIVES COLS BLEUS

1. Basé à Calais-Marcq en 1940, Philippe de Scitivaux de Greische participe comme pilote à la Bataille de France.
2. Extrait de *Cols Bleus* du 9 novembre 1957.
3. Philippe de Scitivaux de Greische, l'un des 1 038 compagnons de la Libération.

différentes escadrilles (253th, 249th, 242th et 615th Squadron), avec lesquelles il mène de nombreuses opérations au-dessus de la France et de la Belgique. Il endommage et abat plusieurs avions et bâtiments ennemis. Son tableau de chasse parle pour lui : trois avions allemands abattus, deux navires coulés et plusieurs autres endommagés. Novembre 1941, il est désigné pour faire partie du premier « Free French Squadron » : le groupe de chasse Île-de-France. Destination Turnhill, en Écosse, où il assure l'entraînement des pilotes de la chasse et de l'aéronavale. Sa carrière au sein de ce groupe sera toutefois de courte durée car son avion est descendu lors de sa première mission au-dessus de Saint-Omer, en France, le 10 avril 1942. Il saute en parachute mais il est gravement blessé aux bras et aux jambes. Scitivaux est finalement fait prisonnier par les Allemands. Entre temps, sa femme Geneviève⁽¹⁾ (« Ginette » dans la Résistance) a tout risqué pour le rejoindre, mais elle débarque trop tard en Angleterre. Le destin s'acharne. Après quatre mois d'hospitalisation, Scitivaux est envoyé dans un Stalag. Après une première tentative d'évasion, il est transféré en Silésie.

le commandant du bâtiment de rejoindre Gibraltar. Sur le Rocher, il fait une rencontre décisive : celle de l'amiral Muselier.

UNE BÊTE NOIRE POUR LA LUFTWAFFE ET LA KRIEGSMARINE ?

Début juillet 1940, il débarque à Londres où il s'engage dans les Forces navales françaises libres (FNFL). Il est d'abord affecté comme aide de camp de l'amiral Muselier jusqu'à la fin de sa convalescence. Affecté au 245th Squadron, il prend part à la fin de la bataille d'Angleterre. De fin novembre 1940 à fin mars 1941, il sert dans

Trois nouvelles tentatives suivent, la dernière sera la bonne. Il réussit, en février 1945, à traverser toute l'Allemagne pour rejoindre Paris au mois de mars. Immédiatement, il demande à poursuivre le combat.

DANS LES HAUTES SPHÈRES

En 1946, le capitaine de vaisseau Philippe de Scitivaux de Greische est le chef de la mission navale à Washington, où il joue un rôle de premier plan dans la renaissance de l'aéronautique navale française. Il commande ensuite l'avisos *La Pérouse* jusqu'en 1949. Il prend le commandement de la base aéronautique de Port Lyautey de 1951 à 1953, puis du porte-avions *Bois-Belleau* de 1957 à 1958. Il devient ensuite professeur au Collège des hautes études militaires (CHEM). Promu contre-amiral en 1960, il sera notamment commandant en chef pour le Pacifique de 1962 à 1964. Vice-amiral deux ans plus tard, il est nommé préfet maritime de la 3^e région maritime à Toulon et commandant en chef pour la Méditerranée. Élevé au rang de vice-amiral d'escadre en 1968, il est membre titulaire du Conseil supérieur de la Marine (CSM) jusqu'en 1971. Il est ensuite versé dans la 2^e section des officiers généraux. « Piqué au tiaré », il se retire en Polynésie française. Grand officier de la Légion d'honneur, compagnon de la Libération, grand-croix de l'Ordre national du Mérite, Croix de guerre 1939-1945 (6 citations), Distinguished Flying Cross, Air Crew Europe Star et War Medal (Royaume-Uni), et commandeur de l'ordre du Dannebrog (Danemark), Philippe de Scitivaux, homme à n'avoir jamais courbé l'échine face à l'adversité, a des titres qui attestent de ses glorieux états de service. ●

STÉPHANE DUGAST

(1) Geneviève « Ginette » (Georges) Jullian. Elle a joué un rôle important dans la Résistance et a fini tragiquement ses jours en plongée sous-marine à Tahiti.

Dates clés

- **11 novembre 1911** : naît à Rosnay (Indre).
- **1937** : obtient son brevet de pilote.
- **Octobre 1940** : intègre la Royal Air Force, la « RAF ».
- **Février 1942** : devient le commandant du groupe de chasse Île-de-France.
- **Avril 1942** : son avion abattu, il est fait prisonnier par les Allemands.
- **Février 1945** : parvient à s'échapper d'Allemagne à sa quatrième tentative d'évasion.
- **10 août 1986** : décède à Toulon.

loisirs

● | Musique ■ | Livres ■ | Cinéma ● | Expos ■ | Spectacle

STÉPHANE DUGAST

■ | Toutes voiles dehors ! Liberté, égalité...



OFFICIER DE LA TOUTE JEUNE MARINE RÉPUBLICAINE, GILLES BELMONTE EST UN COUREUR DES OCÉANS, LOYAL ET FIDÈLE À SES IDÉAUX. C'est également un meneur d'hommes et un fin stratège de la guerre navale. Il est le commandant de la frégate *Égalité* à qui l'amiral Granger a confié la mission de faire escale à Madère. Là-bas l'attend, lui et son équipage, un mystérieux conseiller diplomatique naufragé. Leur mission ? Conduire ce drôle d'énergumène auprès des autorités d'un pays neuf et redevable à la France : les États-Unis d'Amérique. Une mission a priori dans les cordes de Belmonte sauf que les sujets de sa Majesté vont s'en mêler. Perfide Albion ! Ce livre est un véritable roman d'aventures maritimes, un genre étrangement peu prisé des écrivains français. Grâce à une intrigue riche en rebondissements, et bien étayée, ainsi qu'à un style fluide, Fabien Clauw signe un premier roman surprenant de maturité. Une certitude, l'ancien coureur au large désormais basé à La Rochelle s'est d'ores et déjà attelé à la suite des aventures de son héros Belmonte avec *Le Trésor des Américains*. Un tome 2 fort attendu.

Pour les trois couleurs,
Fabien Clauw, 412 pages, 20 € (Néolibris).

le saviez-vous ? ●

Baignoire

Sur les sous-marins, la « baignoire » n'est pas le vaste récipient jadis en marbre, en cuivre, en faïence, en bronze ou en céramique dans lequel le quidam prend des bains. Les douches sont déjà trop rares à bord, économies d'eau et guerre acoustique obligent ! Non, la « baignoire » – ou « fosse de veille » – désigne la partie supérieure du kiosque d'un sous-marin faisant office en surface de poste de navigation pour l'officier de quart, le timonier (et le commandant), tous dévolus à la veille optique et au plaisir de respirer l'air pur. Cette appellation vient non seulement de la forme étroite de cet élément constitutif d'un sous-marin, mais surtout du fait que les marins présents y sont souvent mouillés à cause des paquets de mer, et ce même si l'élément liquide environnant est peu formé. À terre, dans les salles de spectacle, la « baignoire » désigne la loge de rez-de-chaussée, saillante et arrondie, localisée au bord de l'orchestre et sous le premier balcon. Quant à la « Baignoire de Joséphine », c'est le nom donné à un haut-fond sableux situé à proximité du François, en Martinique. Un lieu, dit-on, où Joséphine de Beauharnais impératrice aimait à barboter !

■ | Le livre de l'océano Plongée Immédiate

Durant des siècles, l'océan est demeuré un univers mystérieux, insondable, voire peuplé d'animaux fantastiques. Les hommes mettront du temps avant de s'aventurer au large, à l'exception des Vikings. Il faudra même attendre la seconde moitié du XIX^e siècle pour que l'océanographie devienne une science sérieuse. Dynamique, physique, chimie, géologie ou biologie, cette science à la confluence de plusieurs disciplines va bénéficier du concours des technologies toujours plus perfectionnées au large, sur terre et même dans l'espace, où des satellites modélisent les phénomènes océaniques. Malgré ces indéniables avancées, la mer et ses profondeurs recèlent encore bien des secrets, laissant à penser qu'il existe des contrées encore inexplorées par l'homme. C'est l'histoire de cette odyssée, à la fois scientifique, technique et profondément humaine que Patrick Geistdoerfer – directeur de recherche au CNRS et président de la section « navigation et océanologie » de l'Académie de marine – nous raconte avec méthode et faconde.

Histoire de l'océanographie. De la surface aux abysses,
Patrick Geistdoerfer. Nouveau Monde éditions, 235 pages, 24 €.



■ | Les escales du musée Pièces montrées

PLUS DE 200 OBJETS PHARES ISSUS DES COLLECTIONS DU MUSÉE NATIONAL DE LA MARINE À PARIS ET DANS SES «FILIALES» (BREST, PORT-LOUIS, ROCHEFORT ET TOULON), c'est en substance ce que propose ce Beau-Livre, dont la volonté d'emblée affichée par les auteurs est celle de surprendre et d'intriguer les lecteurs. Pari tenu avec cette sélection de maquettes, tableaux, estampes, photographies, manuscrits, objets populaires, objets usuels ou objets d'art, montrant le large éventail des collections du musée. Une promenade autant artistique qu'historique des collections du musée de la Marine rassemblées depuis le XVIII^e siècle. Une invitation à explorer le lointain, une madeleine de Proust chère à tout marin embarqué.

Escales au musée de la Marine,
sous la direction de Marjolaine Mourot, Gallimard Loisirs,
musée national de la Marine, ministère de la Défense, 192 pages, 25 €.



© DR



© DR

■ | Tout en haut du monde En pôle position !

Tout en haut du monde : c'est l'histoire de Sacha, une jeune fille russe lancée à la recherche du *Davaï*, le navire de son grand-père disparu dans les glaces polaires à la fin du XIX^e siècle. Un film d'animation 100 % français aux parfums de Jules Verne, Jack London et consorts. Palpitant !



■ | Morituri te saluant Yvan, le Terrible

Yvan Bourgnon est intrépide, inclassable et inoxydable. Après une carrière dans les courses au large les plus renommées (souvent en tandem avec son frère Laurent), le marin touche-à-tout s'est lancé à l'automne 2013 dans un incroyable défi : celui de boucler le premier tour du monde en voilier non habitable, soit sur un catamaran de sport. Une navigation à l'ancienne, sans assistance ni données météorologiques ni GPS. Pari tenu contre vents et marées. Un récit brut, sans fard ni effets de style, mais qui touche au cœur. Là est la marque de fabrique d'«Yvan le Terrible», généreux marin prêt désormais à s'attaquer à un défi dans le Grand Nord.

Gladiateur des mers,
Yvan Bourgnon avec Christian Bex,
Arthaud, 222 pages, 19,90 €.



© DR

@ | En mer & contre tout L'Atlantique en Stand Up Paddle !

Traverser l'océan Atlantique en solitaire à bord d'un *board* de Stand Up Paddle, c'est l'incroyable défi que va prochainement relever Nicolas Jarossay. Première mondiale en vue pour ce sapeur-pompier professionnel depuis 1998 au sein du groupe de reconnaissance et d'intervention en milieu périlleux (GRIMP) au SDIS 30, et ancien engagé au bataillon de marins-pompiers de Marseille (BMPM). Une aventure nautique dans la lignée de glorieux anciens comme Alain Bombard sur son pneumatique ou Gérard d'Aboville à la rame.

Un défi à suivre sur
www.sup-transatlantique.fr/nicolas-jarossay/

■ | L'écrivain Pingouin Toute une histoire

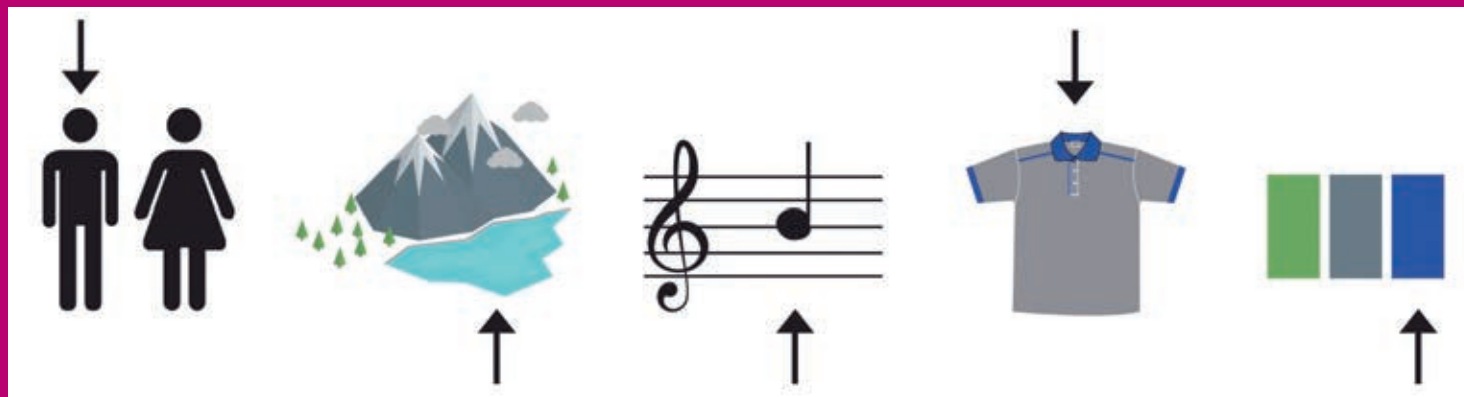
Michel Glaize aime la mer, les airs, et désormais écrire. Il est l'auteur de deux ouvrages, le premier évoquant ses 38 années passées au service de la France. Il convoque ainsi ses souvenirs comme «Pingouin», surnom attribué aux marins de l'aéronautique navale, certainement donné par des matelots du porte-avions *Béarn* devant les difficultés des marins aviateurs à faire décoller leurs avions. Son second ouvrage, plus générique, est consacré à l'une de ses passions : l'Histoire. Son but ? Faire mieux comprendre aux enfants leurs racines, leur identité et le roman fleuve que nous lègue nos aïeux. « *Sauvons l'histoire, Notre Histoire* », écrit Michel Glaize, en amoureux des mots.

Itinéraire d'un pingouin,
Michel Glaize, Les Presses du Midi,
177 pages, 17 €.

Histoire et petites histoires de France,
Michel Glaize, Les Presses du Midi,
612 pages, 26 €.

Rébus Cols bleus

Saurez-vous trouver ce qui se cache derrière ce rébus ?



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
TEL : 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 :

Tarif normal

	6 mois (5 n° + HS)	1 an (10 n° + HS)	2 ans (20 n° + HS)
France métropolitaine	14,00 €	27,00 €	53,00 €
Dom-Com	23,00 €	46,00 €	88,00 €
Etranger	26,00 €	55,00 €	106,00 €

Tarif spécial*

	6 mois (5 n° + HS)	1 an (10 n° + HS)	2 ans (20 n° + HS)
France métropolitaine	11,00 €	24,00 €	46,00 €
Dom-Com	20,00 €	41,00 €	81,00 €

ERRATUM COLS BLEUS N°3045

Couverture : une erreur s'est glissée sur la couverture du précédent Cols bleus. Le magazine est daté de février 2015, il fallait lire février 2016.

NUMÉRISATION DE COLS • BLEUS

La Marine nationale procède à la numérisation de la revue Cols Bleus de 1945 à 1967.

Les fascicules numérisés en mode image et en mode texte seront rendus accessibles sur Internet, de façon libre et gratuite. En conséquence, il est demandé aux auteurs ayant collaboré à ces titres, ou à leurs ayants droit, de bien vouloir remplir le formulaire d'autorisation ci-joint et le retourner à :

Monsieur le capitaine de vaisseau, commandant le service d'information et de relations publiques de la Marine
 60, boulevard du Général Martial Valin, CS 21623, 75509 Paris Cedex 9

À l'issue d'un délai de 6 mois, prenant effet à compter de la date de publication du premier encart dans la revue Cols Bleus et sauf avis contraire des auteurs ou de leurs ayants droit, nous procéderons à la mise en ligne des volumes numérisés.

Il est cependant précisé qu'après cette mise en ligne nous nous engageons à retirer tout article ou illustration en cas de réclamation de son auteur ou des ayants droit de ce dernier.

Je, soussigné, auteur ou ayant droit de, autorise gracieusement et à titre non exclusif à procéder à la numérisation en mode image et en mode texte et à diffuser à titre gratuit sur les sites dont elle assume la responsabilité :

> L'ensemble de mes contributions à la revue Cols Bleus ;

> L'ensemble de mes contributions à la revue Cols Bleus, à l'exception de celles mentionnées dans la liste jointe.

Cette autorisation est valable pour toute la durée des droits d'auteur, n'a pas de limitation territoriale et est limitée strictement aux usages définis ci-dessus.

Lieu : Date :

Signature :

Publicité

