

www.colsbleus.fr

Cols•bleus

MARINE NATIONALE

LE MAGAZINE DE LA MARINE NATIONALE N°3034 — NOVEMBRE 2014



RENCONTRE
**VICE-AMIRAL
D'ESCADRE YVES JOLY**
PAGE 28

VIE DES UNITÉS
CATAMARAN 2014
PAGE 34

IMMERSION
**MISSION GRAND NORD
AVEC LE TENACE**
PAGE 42

GAN, concentré de puissance

Agir en tout temps, en tout lieu



Publicité

Éditorial

Semper paratus



© P. DAGOIS/MN

Capitaine de vaisseau
Didier Piaton
Directeur
de la publication

Toujours prêt. En mesure de répondre à toute sollicitation sous faible préavis, le groupe aéronaval (GAN) est un formidable vecteur de puissance. Au service de la France, en temps de paix comme en temps de crise ou de guerre, la seule annonce de son appareillage constitue un signal. Sur un théâtre d'opérations interarmées, sa vocation est de précéder les forces, mais il peut également entrer en action plus tard, pour établir un rapport de force favorable et faire plier l'ennemi. L'origine du GAN remonte aux prémices de la Grande Guerre, commémorée en cette année de centenaire. L'aviation maritime est créée dès 1910 à Fréjus, aussitôt que les techniques nouvelles permettent de donner des ailes à la mer. Le groupe aéronaval, tel que nous le connaissons aujourd'hui, prend une dimension réellement stratégique au cours de la Seconde Guerre mondiale. Depuis l'après-guerre, avec l'*Arromanches* et le *La Fayette*, puis le *Foch* et le *Clemenceau* qui peuvent mettre en œuvre les nouveaux chasseurs embarqués, la France a entretenu cette capacité aéromaritime et les savoir-faire qui lui sont indispensables.

Le GAN est aujourd'hui articulé autour du *Charles de Gaulle*, de son groupe aérien embarqué, de ses escorteurs (frégates et sous-marin nucléaire d'attaque) et de son ravitailleur. Le Livre blanc sur la défense et la sécurité de 2013 a réaffirmé la pertinence et la plus-value opérationnelle du GAN, mises en lumière par quinze ans d'engagements militaires. Dissuasion, grâce à la force aéronavale nucléaire; intervention, par ses capacités offensives en mer et depuis la mer; prévention, par ses déploiements réguliers dans les zones d'intérêt stratégique; protection, dès son appareillage, et connaissance/anticipation grâce à ses capteurs aériens et maritimes... il joue un rôle majeur dans toutes les missions assignées aux armées. ●



Cols • bleus
MARINE NATIONALE

LE MAGAZINE DE LA MARINE NATIONALE

Rédaction: 2 rue Royale 75008 Paris **Téléphone:** 01 42 92 17 17 **Télécopie:** 01 42 92 17 01 **Contact internet:** redaction.sirpa@marine.defense.gouv.fr **Site:** www.colsbleus.fr **Directeur de publication:** CV Didier Piaton, directeur de la communication de la Marine **Directrice de la rédaction:** CC Karine Trastour **Rédactrice en chef:** LV Caroline Ducret **Rédactrice en chef adjointe:** EV2 Pauline Franco **Secrétaire:** QM2 Anthony Berthel **Rédacteurs et journalistes:** Stéphane Dugast; Laurence Ollino; EV1 Grégoire Chaumell; EV1 Virginie Dumesnil; ASP Omer Aury; Marie-Sarah Bouleau **Infographie:** EV1 Paul Sénard **Conception-réalisation:** Idé Édition, 33 rue des Jeûneurs 75002 Paris **Direction artistique:** Gilles Romiguière **Secrétaire de rédaction:** Céline Le Coq, Mathilde Martinez-Socard **Rédacteurs graphiques:** Bruno Bernardet, Nathalie Pilant **Photogravure:** Média Grafik **Couverture:** Alain Monot/MN **4^e de couverture:** Alain Monot/MN **Imprimerie:** Roto France, rue de la Maison Rouge 77185 Lognes. **Abonnements:** 01 49 60 52 44 **Publicité, petites annonces:** ECPAD, pôle commercial - 2 à 8 route du Fort 94205 Ivry-sur-Seine Cedex - Christelle Touzet - Tél: 01 49 60 59 92 **Email:** regie-publicitaire@ecpad.fr - Les manuscrits ne sont pas rendus, les photos sont retournées sur demande. Pour la reproduction des articles, quel que soit le support, consulter la rédaction. **Commission paritaire:** n° 0211 B 05692/28/02/2011 **ISBN:** 00 10 18 34 **Dépôt légal:** à parution

Publicité

actus 6 32 vie des unités

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



passion marine 16

GAN, concentré de puissance
Agir en tout temps, en tout lieu



37 RH

Validation des compétences acquises (VCA):
nouvel outil de promotion interne

40 portrait

Second maître C., détecteur anti-sous-marin

42 immersion

En mission Grand Nord avec le *Tenace*



focus 26

Task Force 473, le groupe aéronaval français

rencontre 28

« Nous sommes les experts de cette zone complexe, riche d'opportunités,
mais aussi de tensions. » Vice-amiral d'escadre Yves Joly



46 histoire

Il était une fois l'amiral Georges Thierry d'Argenlieu

planète mer 30

État des lieux du transport maritime français

48 loisirs

Toute l'actualité culturelle de la mer et des marins

actus

NOVEMBRE 2014





instantané

POLICE DES PÊCHES

Déployé dans le sud de l'océan Indien, le patrouilleur *Le Malin* a conduit des missions de souveraineté dans la zone économique exclusive des îles Éparses pendant près de six semaines. Chargé notamment du contrôle des pêches, *Le Malin* a fait respecter les règles strictes régissant ces espaces protégés. Les visites de « kwassa-kwassa » (embarcations traditionnelles) se sont succédé permettant d'améliorer la connaissance de la zone et des activités s'y déroulant.

instantané

CATAMARAN 2014

L'engin de débarquement amphibie rapide a joué un rôle majeur le 20 octobre, jour le plus long de l'entraînement Catamaran.

La plage varoise de Saint-Aygulf a vu débarquer près de 1000 hommes et 230 véhicules depuis les bâtiments de projection et de commandement (BPC)

Mistral et *Tonnerre* et de transport de chalands de débarquement (TCD) *Siroco*. Une opération réaliste de grande ampleur, démontrant l'efficacité d'un matériel moderne et parfaitement maîtrisé.





Amers et azimut

Synthèse de l'actualité des bâtiments déployés

du 10 octobre au 10 novembre 2014

Missions permanentes



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



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



Équipes spécialisées connaissance et anticipation

En moyenne **33** bâtiments

4200 marins

DONNÉES GÉOGRAPHIQUES

ANTILLES

ZEE : env. 138 000 km²

CLIPPERTON

ZEE : env. 434 000 km²

GUYANE

ZEE : env. 126 000 km²

MÉTROPOLE

ZEE : env. 349 000 km²

NOUVELLE-CALÉDONIE - WALLIS ET FUTUNA

ZEE : env. 1 625 000 km²

= x 2,5

LA RÉUNION - MAYOTTE - ÎLES ÉPARGES

ZEE : env. 1 058 000 km²

= x 2

TERRES AUSTRALES ET ANTARCTIQUES FRANÇAISES

ZEE : env. 1 727 000 km²

= x 3

POLYNÉSIE FRANÇAISE

ZEE : env. 4 804 000 km²

= x 8,5

SAINT-PIERRE-ET-MIQUELON

ZEE : env. 10 000 km²

Source Ifremer



ESPACES MARITIMES FRANÇAIS



Projection de Mercator

Service hydrographique et océanographique de la marine
©2014 SHOM - FRANCE - Tous droits réservés

Cette carte est destinée à être utilisée en tant que référence géographique. Elle ne saurait être utilisée à des fins de navigation ou de planification de voyage. Elle ne saurait être utilisée à des fins de planification de voyage. Elle ne saurait être utilisée à des fins de planification de voyage.

OCEAN PACIFIQUE NORD

OCEAN PACIFIQUE

DÉPLOIEMENT ASIE

FS Vendémiaire

OPÉRATIONS DE POLICE DES PÊCHES

PSP Arago

PRÉPARATION OPÉRATIONNELLE

P400 La Glorieuse • RR Révi

Océan Atlantique

DÉPLOIEMENT

BPC Dixmude

OPÉRATION CORYMBE

FS Ventôse, puis aviso EV Jacobet

MISSION GRAND NORD

FASM La Motte-Picquet

OPÉRATIONS DE SURVEILLANCE MARITIME

BRS Altair • BE Tigre • Falcon 50

MISSION HYDROGRAPHIQUE

BH La Pérouse

PRÉPARATION OPÉRATIONNELLE OTAN

NOBLE MARINER

BCR Marne

PRÉPARATION OPÉRATIONNELLE JOINT WARRIOR

FASM Latouche-Tréville

ANTILLES ÉAN

OPÉRATIONS DE SURVEILLANCE MARITIME

FS Germinal • P400 La Gracieuse • P400 La Capricieuse

PRÉPARATION OPÉRATIONNELLE

BATRAL Dumont d'Urville

MANCHE/ MER DU NORD/ MER BALTIQUE

MISSION DE RÉASSURANCE

Falcon 50

OPÉRATIONS DE SURVEILLANCE MARITIME ET DÉPART DE LA ROUTE DU RHUM

PSP Pluvier

OPÉRATIONS DE SURVEILLANCE MARITIME

PSP Cormoran

OPÉRATIONS DE GUERRE DES MINES

CMT L'Aigle • CMT Pégase

MISSION HYDROGRAPHIQUE

BH Borda

MÉDITERRANÉE

PRÉPARATION OPÉRATIONNELLE INTERARMÉES CATAMARAN

PA Charles de Gaulle • BPC Tonnerre • BPC Mistral • TCD Siroco • FDA Chevalier Paul • FASM Montcalm • FLF Surcouf • FLF Aconit • BCR Var • PR Meuse • Aviso Cdt Birot • Aviso Cdt Bouan • CMT Capricorne • CMT Orion • CMT Lyre • BEGM Thétis • BBPD Achéron • BBPD Pluton

PRÉPARATION OPÉRATIONNELLE INTERARMÉES ZOHAN

FDA Chevalier Paul

PRÉPARATION OPÉRATIONNELLE

FDA Forbin • FREMM Normandie • FLF La Fayette • Aviso Cdt Ducuing

MÉDITERRANÉE ORIENTALE

DÉPLOIEMENT

FLF Courbet, puis FLF Guépratte

APPROCHES DE BREST

OPÉRATIONS DE SURVEILLANCE MARITIME

RHM Malabar • BRS Antarès • BRS Altaïr

OPÉRATIONS DE GUERRE DES MINES

CMT Éridan

SOUTIEN AU SERVICE HYDROGRAPHIQUE DE LA MARINE

BRS Alcyon

SOUTIEN AUX OPÉRATIONS DE GUERRE DES MINES

BRS Aldébaran

PRÉPARATION OPÉRATIONNELLE

FREMM Aquitaine • FASM La Motte-Picquet • BCR Somme • Aviso LV Lavallée • Aviso LV Le Hénaff • Aviso Cdt L'Herminier • RHM Tenace • BRS Aldébaran • CMT Céphée • CMT Andromède • CMT Croix du sud • BBPD Styx • BE Chacal • BE Guépard • BE Jaguar • BE Lion • BE Lynx • BE Panthère • BE Tigre • BIN Églantine • BIN Glycine

FORMATION

Dundee Mutin • Yawl Grande Hermine

OCÉAN INDIEN

OPÉRATION CHAMMAL

FAA Jean Bart • Atlantique 2

OPÉRATION ATALANTE

Falcon 50

OPÉRATIONS DE SURVEILLANCE MARITIME

FS Floréal • Patrouilleur Le Malin • Jeun Patrouilleur austral Albatros

MISSION HYDROGRAPHIQUE

BHO Beautemps-Beaupré

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



en images

1 25/10 NARCOTRAFIC

La frégate de surveillance *Germinal* est rentrée à Fort-de-France, en Martinique, au terme de trois semaines de déploiement qui ont permis la saisie de près d'une tonne de drogue dans les Caraïbes.

2 11 AU 23/10 TIREURS D'ÉLITE

Organisée à Djibouti par le commando marine de Penfentenyo, la campagne internationale de tireurs d'élite longue distance a vu se distinguer au classement par équipe les commandos Hubert et Montfort.

3 27/10 MdCN

La DGA a réalisé avec succès le dernier tir de qualification système du missile de croisière naval (MdCN). Le MdCN équipera les FREMM dès 2015 et les *Barracuda* à l'horizon 2018, apportant à la France une nouvelle capacité.

4 28/10 EURONAVAL

Vitrine pour les industriels français comme pour la Marine, le 24^e salon Euronaval, qui s'est tenu au Bourget du 27 au 31 octobre, a été l'occasion pour le ministre de la Défense et le chef d'état-major de la Marine de rencontrer de nombreux partenaires internationaux, voire d'initier de nouvelles coopérations. Le salon a accueilli environ 30 000 visiteurs.



2

© DIDIER GEFFROY/IMN



3

© DGA/ESSAI DE MISSILE SITES LANDES



4

© JÉRÔME DU PAC DE MARSOULLES/IMN



5

© ALEXIS COURCOUX

5 02/11
ROUTE DU RHUM
 Au large de Saint-Malo, le patrouilleur de service public (PSP) *Pluvier* a accueilli le comité de course qui a donné le départ de la Solitaire à 14 h. Près de 90 skippers ont franchi la ligne, direction Pointe-à-Pitre (Guadeloupe), où les attendait le remorqueur côtier *Maïto*.



7

© MN

6 02/11
LA CAPRICIEUSE
 Juste après une période de remise à niveau opérationnel conduite avec *La Gracieuse*, *La Capricieuse* basée en Guyane a arraisonné un navire battant pavillon brésilien en action de pêche illégale dans les eaux territoriales françaises.

7 11/11
CÉRÉMONIES
 Partout en France, en mer et à l'étranger, les marins ont célébré le 11 Novembre. Parmi eux, l'équipage du *Latouche-Tréville* a participé aux commémorations au Royaume-Uni. Le poppy britannique et le bleuet français sont les symboles du souvenir de l'Armistice.



6

© ALEXANDRE SERPILLO/IMN

dixit ●

« Si le développement de notre industrie navale constitue un avantage économique qui est décisif pour la France, notre pays est confronté à des menaces qui sont notamment exercées depuis les espaces maritimes externes. Ce sont ces menaces qui justifient en premier lieu la poursuite de nos investissements dans une marine qui soit au meilleur niveau. »

Jean-Yves Le Drian, ministre de la Défense, lors de son discours pour l'inauguration de l'édition 2014 du salon Euronaval, le 28 octobre.

« Dans la compétition internationale que nous connaissons, coopérer avec nos industriels est dans notre intérêt, afin de voir mutuellement se renforcer la qualité des équipements qu'ils produisent et la crédibilité de notre Marine. Il s'agit de faire gagner "l'équipe France". »

Amiral Bernard Rogel, chef d'état-major de la Marine, dans son intervention à Euronaval le 28 octobre.

Coopération franco-américaine

Le Jean Bart en Chammal



Au central opérations, des marins du *Jean Bart* œuvrent à la défense aérienne du PA américain.



Le porte-avions américain *USS Carl Vinson* vu depuis la frégate française *Jean Bart*.

DÉPLOYÉE DANS LE GOLFE ARABO-PERSIQUE DEPUIS LE 22 OCTOBRE, la frégate antiaérienne (FAA) *Jean Bart* est intégrée à la Task Force 50 (TF 50), participant ainsi à la défense aérienne du porte-avions américain *USS Carl Vinson*. Lancée le 19 septembre, l'opération Chammal vise, à la demande du gouvernement irakien et en coordination avec les alliés de la France présents dans la région, à assurer un soutien aérien aux forces armées irakiennes dans leur lutte contre le groupe terroriste autoproclamé « Daech ». En visite à bord du *Jean Bart*, le 3 novembre, le général Pierre de Villiers, chef d'état-major des armées (CEMA), a rappelé combien un haut degré d'interopérabilité entre les deux marines revêt une importance essentielle et déterminante dans cette opération. Le lendemain, le ravitaillement à la mer du *Jean Bart*, en un temps record, par un pétrolier-ravitailleur américain, l'*USNS Charles Drew*, a confirmé l'existence de procédures communes parfaitement standardisées et maîtrisées par les deux marines, rompues aux manœuvres interalliées comme aux opérations multinationales de grande envergure.



© CHRISTIAN CAVALLO/MN

Méditerranée et océan Indien
Le Courbet en opérations

PARTIE DE TOULON LE 25 JUILLET, la frégate *Courbet* a pris part à la quasi-totalité des opérations de ces derniers mois en Méditerranée et en océan Indien. Après l'évacuation éclair de ressortissants européens en Libye, fin juillet, son déploiement l'a engagée dans l'opération de lutte antiterroriste Enduring Freedom, au sein des Combined Task Forces 150 et 152, du 4 août au 13 octobre, puis en Méditerranée orientale du 15 au 29 octobre. Plus d'une trentaine de vols de son hélicoptère *Panther* embarqué ont permis de recueillir du renseignement et d'améliorer la connaissance de la région, au Moyen-Orient comme en Méditerranée orientale. Le *Courbet* a retrouvé son port-base de Toulon, le 7 novembre.

le chiffre ●

34 000

c'est le nombre d'appontages sur le porte-avions *Charles de Gaulle* depuis son admission au service actif.



© DIDIER GEFFROY/MN

Atalante Un F50 à Djibouti

UN *FALCON 50* DE LA FLOTTILLE 24F A ÉTÉ DÉPLOYÉ À DJIBOUTI DU 12 AU 26 OCTOBRE, afin de participer à des missions de surveillance dans le cadre de la mission européenne de lutte contre la piraterie Atalante. Opérant au profit du renseignement de la force européenne, le *Falcon 50* et son équipage ont survolé le golfe d'Aden et la côte somalienne. Chaque année, deux à trois détachements d'avions de patrouille maritime *Atlantique 2* sont déployés régulièrement pour contribuer à la lutte contre la piraterie dans la région.

Agenda Élections du personnel civil



© DR

LES ÉLECTIONS PROFESSIONNELLES CIVILES SE DÉROULERONT AU

MINISTÈRE DE LA DÉFENSE – et dans toute la fonction publique – le 4 décembre prochain. Pour renforcer la légitimité des représentants élus et faciliter l'exercice du dialogue social au ministère, il est primordial que les civils de la défense votent massivement. Retrouvez toutes les informations sur les élections sur Intramar.



© DR

Entraînement interarmées Le Chevalier Paul en Zohan

Du 4 au 7 novembre 2014, la frégate de défense aérienne (FDA) *Chevalier Paul* a mené des manœuvres interarmées de défense aérienne au large de Toulon, afin d'améliorer encore l'interopérabilité entre unités spécialisées des différentes armées. Dans un environnement de crise réaliste, le *Chevalier Paul* avait pour mission la protection d'un territoire face à des menaces aériennes. À terre, des éléments de défense sol/air des armées de Terre et de l'Air étaient déployés tandis que la frégate accueillait la cellule interarmées de gestion de liaisons de données tactiques afin de coordonner le partage du contrôle de l'espace aérien en zone côtière. Les passes d'aéronefs de l'armée de l'Air se sont succédé pour renforcer la réalité des manœuvres opérationnelles. La frégate a ainsi confirmé sa préparation en démontrant sa capacité à assurer les fonctions d'*Air Defense Commander* dans un contexte interarmées.



© MN

en bref

POLYNÉSIE FRANÇAISE COOPÉRATION FRANCE-US



© MN

En tournée dans le Pacifique, du 20 au 22 octobre, M. Ray Mabus, secrétaire à l'US Navy et au Marine Corps, a rencontré le contre-amiral Bernard-Antoine Morio de l'Isle, commandant supérieur des Forces armées de la Polynésie française (FAPF) à Tahiti. L'occasion aussi pour lui de visiter la frégate de surveillance *Prairial* basée à Papeete.

COOPÉRATION FRANCO- PORTUGAISE RESPOSTA COMUM



© DR

Le 24 octobre, une centaine de militaires portugais ont débarqué sur les côtes de leur pays depuis le BPC *Dixmude*. Enchaînant toutes les phases élémentaires d'une opération amphibie, l'entraînement a permis aux forces françaises et portugaises d'éprouver leur interopérabilité.

OCÉAN INDIEN PAPANGUE 2014

Du 11 au 17 octobre, l'*Albatros* a participé à Papangue, manœuvres opérationnelles majeures pour les Forces armées de la zone sud de l'océan Indien (FAZSOI). Multinationale et interarmées,

cette édition a réuni cinq pays, dont la France, pour jouer une évacuation de ressortissants mobilisant plus de 800 militaires.

OTAN NOBLE MARINER



© MN

Du 16 au 26 octobre, le BCR *Marne* a participé à l'entraînement OTAN Noble Mariner au large des côtes espagnoles. Embarquant un simulateur de guerre électronique OTAN, la *Marne* a été largement sollicitée par les autres unités, lui permettant de renforcer son interopérabilité au sein d'une force composée exclusivement de navires étrangers.

LA RÉUNION FS FLOREAL



© DR

Une série de manœuvres opérationnelles entre la frégate de surveillance *Floréal* et le *Talwar* a été organisée lors de l'escale des bâtiments indiens *Mumbai*, *Deepak* et *Talwar* dans l'île. Alors que la Marine indienne renforce sa présence dans la zone, le développement de l'interopérabilité est un enjeu majeur pour assurer la lutte contre les menaces telles que la piraterie.

passion marine

GAN, conce de puissance

Agir en tout temps, en tout lieu

entrée

Dans un contexte d'essor de la puissance militaire en mer, le groupe aéronaval (GAN), constitué autour du porte-avions *Charles de Gaulle* et de son groupe aérien, est un outil de puissance de premier plan au service de la politique de sécurité et de défense de la France. Jouissant de la liberté de circulation dans les espaces maritimes internationaux, le GAN permet à la France de projeter une extraordinaire puissance de feu grâce à sa capacité de frappe dans la profondeur en mer et depuis la mer. Capable d'entrer en premier sur la quasi-totalité des théâtres d'opérations, le GAN permet de peser lors des négociations diplomatiques et rend possible une intervention rapide et autonome.

● DOSSIER RÉALISÉ PAR L'ASP OMER AURY

Maîtriser les espaces

Le principe d'une grande puissance

« **G**AN », DANS LE JARGON MARINE, « Task Force 473 » en langage OTAN, le groupe aéronaval est la force constituée autour du

porte-avions *Charles de Gaulle*. Un sous-marin nucléaire d'attaque et plusieurs frégates le protègent contre les différentes menaces sous-marines, de surface et aériennes, et lui permettent – grâce aux renseignements collectés – de connaître en permanence l'environnement de la zone de déploiement. Un pétrolier-ravitailleur assure la parfaite autonomie du groupe. Ensemble, ils forment une base mobile et puissante qui se déplace sans contrainte diplomatique dans les eaux internationales et permet de projeter jusqu'à 40 avions de combat sur tout théâtre d'opérations. Un outil militaire qui permet à son détenteur de figurer parmi les grandes puissances.

AUTONOMIE ET LIBERTÉ D'ACTION

Rares sont les marines qui opèrent sur tout le spectre de la basse à la haute intensité, rares sont les marines qui disposent d'un groupe aéronaval offrant à lui seul la maîtrise cumulée de trois espaces : appui feu des troupes au sol, attaques d'objectifs dans la profondeur, contrôle des espaces maritimes, défense aérienne... Au cours des deux dernières décennies, le GAN a ainsi été employé dans la plupart des conflits internationaux où la France était engagée. En haute mer, le GAN permet d'opérer dans la majorité des foyers de crise. Dans un monde où 80 % de la population vit à moins de 100 km d'une côte, les zones de tension sont la plupart du temps dans son rayon d'action. Depuis le large des côtes étrangères, où sa simple présence est un signal, le GAN peut aussi, grâce à ses avions de combat embarqués, frapper dans la profondeur jusqu'à plus de 1 000 km de distance. Il possède ainsi l'allonge néces-



© ERIC S. POWELL/US NAVY

saire pour atteindre des théâtres lointains, faisant peser la menace d'une frappe redoutable sur des ennemis potentiels. Son allonge et son autonomie sont des atouts considérables. L'ensemble des soutiens nécessaires à son fonctionnement est embarqué. Carburants, munitions, rechanges et vivres sont acheminés par le pétrolier-ravitailleur. Le GAN se passe quasiment de tout appui local ou international. Cette autonomie caractérise également la décision de son emploi. Le droit international consacre la liberté d'accès à la haute mer comme celle d'y circuler. Projetable sans accord diplomatique préalable, positionnable rapidement, le GAN est un outil assurant au pouvoir politique, émancipé de toutes contraintes extérieures, une autonomie de décision et une grande liberté d'action. Selon l'évolution d'une situation et l'option militaire retenue, il se positionne au plus près de la menace en fonction du signal politique décidé par le chef de l'État. Il permet d'agir souverainement et crédibilise une puissance politique et militaire de rang mondial. ●



© BRUNO GAUDRY/MIN



1 Grâce à un haut niveau d'interopérabilité, le GAN permet aussi bien à la France d'agir seule qu'au sein d'une coalition. Ci-contre, le groupe aéronaval de l'US Navy, constitué autour du porte-avions *USS Abraham Lincoln* et celui de la Marine nationale joignent leurs forces en mer d'Arabie.

2 Le GAN constitue une base mobile capable d'embarquer jusqu'à 40 avions. Catapultés depuis le porte-avions *Charles de Gaulle*, *Rafale Marine* et *Super Étendard Modernisé* emportent une grande puissance de feu.

3 Pour durer loin et longtemps, le GAN dispose d'un pétrolier-ravitailleur. Celui-ci garantit l'autonomie du groupe en gazole, carburants avion, pièces de rechange, mais aussi vivres et munitions.



© CHRISTIAN CAVALLO/MN

2



Fonctions stratégiques

Outil essentiel de la maîtrise d'une zone d'opérations aéromaritimes, le GAN joue un rôle majeur dans les cinq grandes missions assignées aux forces armées par le Livre blanc sur la défense et la sécurité nationale de 2013.

• **Connaître et anticiper:** Doté d'importants moyens de détection, le GAN procure une capacité autonome d'appréciation de situation grâce à l'acquisition et l'analyse de renseignements. Les échanges qu'il entretient également avec les acteurs de la zone de son déploiement enrichissent sa connaissance de son environnement.

• **Prévenir:** Dès son appareillage, le GAN envoie un message fort, celui de la détermination de la France à défendre ses intérêts et à contribuer à la stabilité des équilibres internationaux. Prépositionné au large d'une zone sensible, par sa seule présence, il pèse sur l'évolution de la situation.

• **Dissuader:** Le GAN contribue à la dissuasion nucléaire. Ses *Rafale Marine* peuvent tirer le missile ASMP-A dont la portée, qui s'ajoute au rayon d'action des avions, permet d'atteindre rapidement de très nombreux points du globe.

• **Protéger:** La maîtrise d'une zone dans toutes ses dimensions – aérienne, maritime, voire terrestre – est l'une des capacités essentielles offertes par le GAN. Elle permet de protéger, de façon complète et avec une grande réactivité, les intérêts du pays comme ceux de ses alliés.

Intervenir: Base aérienne mobile et autonome, le GAN est un outil de projection de puissance et d'entrée en premier dans un théâtre. Sa grande souplesse d'emploi permet la mise en œuvre d'une coercition graduée, jusqu'au plus haut niveau, si la situation l'exige. Au prix d'une moindre contrainte, son déploiement est toujours réversible.

Déploiement

Force aéromaritime de réaction rapide

Entretien avec le contre-amiral Éric Chaperon, commandant la Force aéromaritime de réaction rapide et la Task Force 473.

Amiral, qui prend la décision d'engager le groupe aéronaval et selon quels critères ?

Le GAN est un outil de projection de puissance unique, capable de produire, en totale autonomie et dans la durée, depuis toutes les mers et tous les océans du monde, des effets militaires flexibles mais potentiellement décisifs. Son déploiement traduit toujours une volonté. La seule annonce de son appareillage constitue déjà en soi un message politique témoignant de la détermination de la France à influencer sur les développements d'une crise, que ce soit par la prévention, la connaissance et l'anticipation, la dissuasion ou l'intervention. L'engagement de cet instrument militaire et politique de premier rang ne peut alors être ordonné que par le président de la République, sur proposition du chef d'état-major des armées.

Sur quoi repose sa valeur opérationnelle ?

Le groupe aéronaval peut agir loin, longtemps et de façon totalement autonome. Il est capable de se déplacer de 1000 km par jour, tout en mettant en œuvre son groupe aérien. Libre d'opérer dans les eaux internationales, il offre au décideur politique une capacité d'action flexible, mobile, puissante et réversible. Détenir un tel outil permet de faire partie du cercle des pays qui comptent dans les instances internationales de sécurité. C'est bien pour cela que de nombreuses marines cherchent à s'en doter aujourd'hui. La valeur opérationnelle du GAN repose également sur la valeur individuelle et collective des marins qui servent en son sein et qui ont à cœur d'entretenir et de développer avec une rigueur et une détermination sans faille les savoir-faire précieux de notre aéronautique navale centenaire.

Une fois déployé, par qui et comment le GAN est-il commandé ?

Le groupe aéronaval forme la Task Force 473 que j'ai l'honneur de commander. Je m'appuie sur un état-major qui a la délicate mission



La Force aéromaritime de réaction rapide, dont est issue la majorité des membres de l'état-major, cultive une forte culture otanienne.



de décliner au niveau tactique, en planification, puis en conduite, les directives du niveau supérieur. Il répartit les responsabilités au sein du groupe (frappes, lutte antinavire, lutte sous la mer, lutte anti-aérienne), fixe les priorités, alloue les moyens en fonction de la mission et coordonne l'exécution en lien avec les autres acteurs du théâtre. C'est une équation qui n'est pas toujours simple



à résoudre, un vrai savoir-faire éprouvé au cours des nombreux engagements en opérations et qu'il est impératif d'entretenir et de faire évoluer en permanence pour s'adapter.

Existe-t-il des difficultés de commandement inhérentes au GAN ?

Les difficultés de commandement ne sont pas tant inhérentes au GAN qu'à la réalité de nos engagements. Le plus compliqué, c'est de maîtriser l'environnement dans lequel on est projeté, de gérer le flux toujours plus important d'informations, d'analyser de manière pertinente les renseignements pour anticiper, conserver l'initiative et orienter l'action du GAN. Tout cela le plus rapidement possible, ce qui est un véritable challenge. Ce sont les enjeux de la sphère informationnelle ou de la connaissance, qui rendent aujourd'hui le commandement difficile et tendent à l'éloigner de la tactique à laquelle il faut sans cesse revenir. Les menaces du cyberspace compliquent encore cet accès à la connaissance. C'est la raison pour laquelle l'état-major doit évoluer avec son temps et comprend de nos jours un sous-chef chargé de la fusion des informations.

Comment s'intègre-t-il aux opérations interarmées et interalliées ?

Grâce à l'expérience de ses hommes et femmes ! Le GAN puise sa force au sein de sa nature, mais également dans le développement et le maintien des savoir-faire de chacun de ses membres. Aujourd'hui, les unités sont régulièrement intégrées au sein de forces multinationales, déployées en opérations ou en entraînement dans des cadres le plus souvent interarmées, en coalition, au sein de l'OTAN ou encore de l'Union européenne. Ce fut le cas notamment durant l'opération Harmattan

en Libye en 2011. Plusieurs de nos bâtiments y ont même arboré le pavillon de l'OTAN en étant intégrés à l'Operation Unified Protector. Durant l'opération Bois Belleau en début d'année, Américains et Français ont tissé des liens très forts et atteint un niveau d'interopérabilité inégalé jusque-là. De plus, la Force aéromaritime de réaction rapide, dont est issue la majorité des membres de l'état-major, cultive une forte culture otanienne. Elle fait partie des structures qualifiées pour opérer au sein de la Force de réaction rapide (Nato Response Force – NRF) de l'Alliance atlantique et accueille en permanence une quinzaine d'officiers étrangers. Organisée en cellules fonctionnelles selon les standards otaniens⁽¹⁾, à terre comme en mer, elle compte également en son sein des officiers issus des trois armées. Ce contexte interarmées et international va donc de soi aujourd'hui grâce à l'expérience personnelle et quotidienne des membres du GAN.

Dans un contexte international incertain, comment le GAN entretient-il sa capacité à réagir sans délai ?

Le groupe aéronaval s'entraîne régulièrement pour maintenir les savoir-faire tactiques qui garantiront les succès de nos engagements de demain. L'exercice Catamaran, qui a duré près de 15 jours en octobre, a été un bon test pour les marins et terriens de la TF 473. Le GAN est prêt pour tout type de mission. Engagement opérationnel, prépositionnement stratégique, prévention, la palette d'emploi est large et variée. C'est là toute la force de cet outil exceptionnel que bien des alliés nous envient. ●

PROPOS RECUEILLIS PAR L'ÉV1 VINCENT LOUSTAUNAU

(1) N0 Commandement, N1 Administration, N2 Renseignement, N3 Opérations, N4 Logistique, N5 Plan et programme, N6 Communications, N7 Entraînement, N8 Finances.

1 Un Rafale Marine paré au catapultage sur l'USS Harry S. Truman

lors des manœuvres conjointes de l'opération Bois Belleau dans le golfe Arabo-Persique. Les unités du GAN sont régulièrement intégrées au sein de forces multinationales.

2 Pour conserver l'initiative et orienter au mieux son action,

la maîtrise de flux toujours plus importants d'informations est une préoccupation essentielle du GAN. Il doit en permanence adapter ses capacités de collecte et d'analyse du renseignement.

3 Du 13 au 26 octobre

2014, l'entraînement opérationnel interarmées Catamaran a montré la capacité du GAN à pleinement s'intégrer au sein d'une force expéditionnaire et à coordonner des manœuvres à la fois interarmées et interalliées, des militaires britanniques ayant occupé des postes clés au sein des différents états-majors de conduite, ainsi que dans les forces avancées.



Chaîne humaine Le GAN en action

EN ZONE D'OPÉRATIONS, LE GAN RÉALISE JUSQU'À UN CATAPULTAGE TOUTES LES 30 SECONDES. Deux fois par minute, 20 tonnes d'acier armées pour la mission sont lancées de 0 à près de 300 km/h en moins de 3 secondes. À ce moment,

le pilote briefé a sa mission en tête et une fiche récapitulative sur la cuisse. Tout a été rigoureusement préparé. L'erreur n'a pas sa place. Côté passerelle, on tient le cap et la vitesse : il faut au porte-avions 25 nœuds de vent relatif pour catapulter ses chasseurs. À tous les ponts du *Charles de Gaulle*, pendant que son escorte assure sa protection, s'activent 1 900 marins. Chacun a un rôle précis, qui doit être parfaitement exécuté. C'est la condition nécessaire à la mise en œuvre d'un tel outil.

À TOUTE VAPEUR !

Appareillage. Plage avant, le bosco prend son sifflet en bouche. Un coup, les treuils tournent. Les aussières sont colossales, les forces exercées gigantesques. Tenant du bout des lèvres les 42 500 tonnes du porte-avions, il rythme le travail de l'équipage. Chacun connaît les gestes, pour certains ancestraux, qu'il doit faire. Des pousseurs, 18 mètres plus bas, sont collés à la coque longue de 261 mètres s'éloignant du quai. Les hélices du *Charles de Gaulle* libéré entrent en rotation. Comme le bosco et ses hommes, à tous les ponts, les marins appliquent leurs savoir-faire avec une rigueur extrême. Les atomiciens veillent sur les deux chaudières à combustible nucléaire du porte-avions. Il faut 83 000 chevaux de puissance pour produire toute la vapeur nécessaire : celle qui meut les lignes propulsives du bâtiment, celle aussi qui envoie le chariot de la catapulte, projetant avec fulgurance un avion de près de vingt tonnes dans les airs. Pour les quelques secondes que dure véritablement un catapultage, des centaines de personnes s'affairent. Préalablement, l'avion de combat a été préparé par les techniciens aéronautiques. Ils se relaient jour et nuit dans les ateliers, afin de rendre les aéronefs disponibles pour leurs missions. Ordre de catapultage et d'appontage, zone de stand-by, horaires des ravitaillements... Au bureau aviation, où les pilotes s'enquière-



© SÉBASTIEN CHENAL/IFM



© CHRISTIAN CAVALLO/IFM

« Esprit d'équipage »

CV Pierre Vandier, commandant le porte-avions *Charles de Gaulle*

« L'esprit d'équipage est très particulier. Il est à la fois celui d'une vie de village où chaque groupement à sa culture, ses habitudes, son rythme et celui d'une grosse unité tendue vers un seul objectif, d'une très forte exigence. La mise en œuvre d'une aviation moderne impose à tous une excellence qui se mesure dès le franchissement de la coupée. C'est le ciment et le socle commun de l'équipage : du pilote au cuisinier, de l'instrumentiste chauffier au détecteur dans le central opérations, cette recherche de la perfection forge une culture commune. »

aussi de la configuration de leur appareil, les vols ont été planifiés jusque dans leurs moindres détails. Ce n'est pas tout. À l'aide d'ascenseurs géants qu'actionnent les techniciens responsables des installations aviation, il faut encore monter les aéronefs du hangar au pont d'envol. Fixer les munitions sous leurs ailes : la tâche des techniciens d'armement, surnommés les « boum ». Guider les manœuvres sur le pont d'envol et transmettre les ordres aux pilotes : le travail des « chiens jaunes », dont le surnom indique la couleur du gilet. Quelques instants plus tôt, sous la vigilance redoublée des pompiers, les techniciens carburant ont rempli les réservoirs. Avant d'ouvrir enfin la vanne à vapeur de la catapulte, il faut encore, suivant le poids de l'aéronef, déter-

1 Revêtus de rouge et surnommés les «Boum», les techniciens d'armement acheminent jusqu'au pont d'envol et installent sous les ailes des aéronefs les bombes, missiles et autres munitions, susceptibles d'être tirés par le pilote lors de sa mission.

2 La mise en œuvre du GAN dépasse la seule dimension du *Charles de Gaulle*. Comme sur le pont d'envol du porte-avions, elle requiert à bord de tous les bâtiments de son escorte, l'exécution simultanée d'un très grand nombre de savoir-faire. Leur synchronisation est une capacité que peu de marines possèdent.

3 Feu catapulte! Toutes les 30 secondes, la séquence se répète. À tous les ponts, chacun doit s'exécuter avec une rigueur sans faille. Tout l'équipage, chacun des métiers du bord, de la cuisine à la chaufferie, adapte son rythme aux exigences des pontées.

4 Configuration d'un *Rafale Marine* dans le hangar aviation du *Charles de Gaulle*. À bord, les savoir-faire sont maintenus au plus haut niveau d'excellence : il en va de la réussite de la mission, de la vie des combattants de toutes armes et spécialités dans la zone d'opérations, et de la sauvegarde d'un matériel de pointe.

© MN

© BRUNO GAUDRY/MN

© MN



L'interopérabilité comme témoin

Un chasseur de l'US Navy sur la catapulte du *Charles de Gaulle*. Les marins du GAN maîtrisent complètement leur outil. Pour preuve : l'interopérabilité dont ils sont capables avec d'autres marines. Les échanges réguliers avec les États-Unis en témoignent. Sorties aériennes et ravitaillements en vol communs, appontages et catapultages croisés de *F18* et de *Rafale Marine* : l'opération Bois Belleau, lancée en 2013, totalise près de 5 semaines d'interactions avec l'US Navy et 600 sorties aériennes.

miner la pression requise pour le lancer. En fonction de son type – *Rafale Marine*, *Super Étendard Modernisé*, *Hawkeye* – l'élingueur ne fera pas non plus les mêmes gestes pour fixer l'avion au chariot. Non loin, l'hélicoptère *Pedro* veille. En cas de crash, avec son plongeur embarqué, il est prêt à passer à l'action. Passerelles de navigation et d'aviation, central opérations, brigade de protection, usine à oxygène... sans oublier les centaines d'autres membres d'équipage qui œuvrent au succès de la mission, qu'il faut aussi nourrir et parfois soigner.

UN SAVOIR-FAIRE QUASI UNIQUE

Depuis le ciel, on ne voit qu'un avion de chasse qui décolle. De l'intérieur – du pilote

au mécanicien – des décennies d'expérience sont mises en œuvre. Un ballet qu'un tout petit nombre seulement de marines sait orchestrer. Mais surtout, le GAN dépasse la dimension du seul porte-avions. Pas de catapultage sans les marins du pétrolier-ravitailleur ni sans ceux du SNA, de la frégate de défense aérienne ou de la frégate anti-sous-marin. Le groupe aéronaval est un outil exceptionnel, combinant un ensemble de savoir-faire difficiles à acquérir et coordonner. Dans cette chaîne, les maillons les plus anciens forgent continuellement les maillons plus jeunes à la rigueur du métier. C'est ainsi que la Marine maintient cette capacité renouvelée au fil des entraînements et des opérations. ●

2

4



© AXEL MANZANO/MN

Sur tous les fronts

15 ans d'opérations

AGISSANT AUSSI BIEN SEUL QU'EN COALITION, le GAN est déployé lors des interventions majeures de la France dans les crises internationales. Agapanthe, Héraclès, Atalante et plus récemment encore Harmattan : quinze années d'opérations en attestent. Dès 1999, en mer Adriatique, le groupe aéronaval français, alors constitué autour du porte-avions *Foch*, affiche l'un des meilleurs taux de réussite dans le traitement des objectifs d'une opération multinationale, Trident Allied Forces.

Pendant plusieurs mois, de mars à juin, le GAN reste même la seule force alliée positionnée au plus près des combats, assurant 40 % des missions aériennes françaises au Kosovo et en Serbie. Depuis l'admission au service actif du porte-avions *Charles de Gaulle* en 2001, le GAN a été employé dans de nombreuses crises internationales, continuant d'affirmer l'efficacité et la nécessité d'un tel outil aujourd'hui largement prouvées. Entre autres, sa participation dans le cadre de la lutte contre le terrorisme et son intervention en 2011 pour protéger les populations libyennes.

HÉRACLÈS ET AGAPANTHE

À la suite des attentats du 11 septembre 2001, les États-Unis sont entrés en guerre contre le terrorisme. Leur engagement a notamment pris la forme d'une opération au long cours, Enduring Freedom – Afghanistan (OEF-A). Dans ce cadre, dès le mois de novembre 2001, une opération française de projection de puissance, à dominante maritime, a été décidée. Il s'agit de l'opération Héraclès, la première pour le porte-avions

Charles de Gaulle depuis son admission au service actif, quelques mois plus tôt. D'entrée de jeu, la France s'est placée en première ligne du combat. Le tout premier déploiement, dès le 1^{er} décembre 2001, en témoigne. Le GAN passe alors sept mois en mer, durant lesquels il parcourt une distance équivalente à trois fois le tour du globe. Ses avions ont été – avec les *Mirage IV* de reconnaissance de l'armée de l'Air – les seuls avions de combat non américains à opérer sur la totalité du territoire afghan. Intervenant de concert avec des groupes aéronavals américains de premier rang – ceux du *Theodore Roosevelt* et du *John C. Stennis* –, le GAN a démontré un haut degré d'interopérabilité. Autant de qualités confirmées par la suite au fil des opérations. Le 18 février 2002, une activité anormale est identifiée par satellite dans la vallée de l'ouest du Gardez, en Afghanistan. Les premières données, analysées par un centre de renseignement français, sont immédiatement corroborées par des soldats des forces spéciales américaines, en observation au sol. Le jour même, le porte-avions



© DR

Charles de Gaulle reçoit un document de 400 pages – l’Air Task Order, « Ato » dans le jargon militaire – détaillant plus d’une centaine de missions planifiées sur l’ensemble du théâtre. Deux *Super Étendard Modernisé*, catapultés dès le lendemain, depuis le large du Pakistan, partent en mission de renseignement. Les deux chasseurs français soutiennent aussi des forces américaines et britanniques avançant au sol, jusqu’à l’identification définitive de l’objectif. À 12 h 32, le 20 février, l’un des pilotes français reçoit l’autorisation de tir, lance sa bombe, atteint la cible. Une opération éclair : quelques jours d’action au cours desquels le GAN a confirmésa capacité à s’intégrer à un dispositif interallié, comme à se déployer quasiment immédiatement sur un théâtre lointain. Dans le droit fil du succès d’Héraclès, les missions Agapanthe 04 (mars – mai 2004), 06 (février – juin 2006), 07 (février – mai 2007) et 10 (octobre 2010 – février 2011) se sont largement appuyées sur les capacités du GAN, poursuivant dans la durée l’engagement français contre le terrorisme en Afghanistan.

Le GAN a été employé dans de nombreuses crises internationales, continuant d’affirmer l’efficacité et la nécessité d’un tel outil aujourd’hui largement prouvées.



HARMATTAN

Déclenchée en application des résolutions 1970 et 1973 du Conseil de sécurité des Nations unies, l’opération Harmattan s’est elle aussi appuyée sur le large spectre d’emploi du GAN, afin de protéger les populations libyennes. Des frappes au sol ont été menées par les avions du *Charles de Gaulle*, mais également au moyen de l’artillerie des bâtiments engagés dans l’opération. Protection des populations contre l’emploi des armes par le régime de Tripoli, application d’une zone d’exclusion aérienne, respect de l’embargo décidé par la communauté internationale... Au total, environ 80 000 km ont été parcourus – soit l’équivalent de deux tours du monde –, 380 catapultages ont été effectués et 3 600 heures de vol cumulées sur le théâtre, en 146 jours de déploiement. Endurance, polyvalence d’emploi et puissance de feu ont fait du groupe aéronaval, à son habitude, un outil essentiel permettant à la France de mener une opération multinationale d’envergure. ●

1 Ravitaillement en munitions lors de l’opération Harmattan en 2011. Les norias du pétrolier-ravitailleur ont ainsi permis au GAN de durer 146 jours en mer et de réaliser 3 600 heures de vol sur le théâtre, une prouesse d’endurance.

2 Agapanthe : un *Rafale Marine* lourdement armé survole le territoire afghan. Une projection de puissance emblématique de la capacité du GAN à déployer une importante force de frappe sur un théâtre lointain.

Task Force 473

Le groupe aéronaval français

Pour agir puissamment, dans la durée, en autonomie, le GAN dispose de moyens très complémentaires. L'élément central du dispositif est le porte-avions à propulsion nucléaire *Charles de Gaulle*, capable de mettre en œuvre un groupe aérien embarqué (GAé) comptant jusqu'à 40 aéronefs. Le reste du dispositif est dimensionné en fonction de la mission et de la menace. Le GAN comporte généralement une frégate anti-sous-marine (FASM), un bâtiment de défense aérienne (FDA), un sous-marin nucléaire d'attaque (SNA), un pétrolier-ravitailleur et un avion de patrouille maritime *Atlantique 2* (ATL2), l'affranchissant des différentes menaces. Cette articulation est modulable dans le temps comme dans la forme. Des bâtiments étrangers peuvent également trouver leur place au sein de cet outil. Le GAN verra par ailleurs sa capacité d'action prochainement renforcée avec la mise en service des FREMM et des *Barracuda* équipés du missile de croisière naval (MdcN).

1 Propulsé par la vapeur produite par deux chaudières à combustible nucléaire, développant une puissance de 83000 chevaux, le porte-avions *Charles de Gaulle* dispose d'une autonomie quasi illimitée. Il peut parcourir une distance d'environ 1000 km par jour à une vitesse moyenne de 20 nœuds.

2 Avions de combat, les *Rafale Marine* et *Super Étendard Modernisé* peuvent emporter une importante puissance de feu et frapper jusque dans la profondeur. Ils accomplissent également des missions de renseignement.

3 Contre une attaque aérienne, la FDA crée une bulle de protection en lançant en quelques secondes plusieurs missiles Aster. Elle peut aussi gérer l'activité aérienne de toute une zone d'opérations et protéger efficacement le GAN contre les menaces de surface grâce à ses missiles mer-mer. Deux tourelles de 76 mm lui permettent encore de frapper simultanément des objectifs distincts, y compris en soutien des actions contre terre.

4 Le *Hawkeye* contrôle l'espace aérien et coordonne l'action des avions de combat. Il est une composante essentielle du GAé, tant pour le guet aérien que le commandement de l'action aérienne.

5 Les FASM assurent la protection du GAN contre la menace sous-marine grâce à leurs sonars et torpilles. Embarquant des missiles mer-mer, les FASM disposent aussi de capacités antinavires. Grâce à leur tourelle de 100 mm, des tirs contre terre sont également possibles. À terme, les FASM seront remplacées par les FREMM équipées du MdcN, capable de frapper dans la profondeur.

6 Discret et endurant, le SNA a d'importantes capacités d'écoute qui lui permettent de remplir ses missions de renseignement. Armé de torpilles et de missiles, il assure ainsi la lutte antinavires au profit du GAN. À terme, les SNA de type *Rubis* seront remplacés par les *Barracuda*, équipés du MdcN, capable de frapper dans la profondeur.

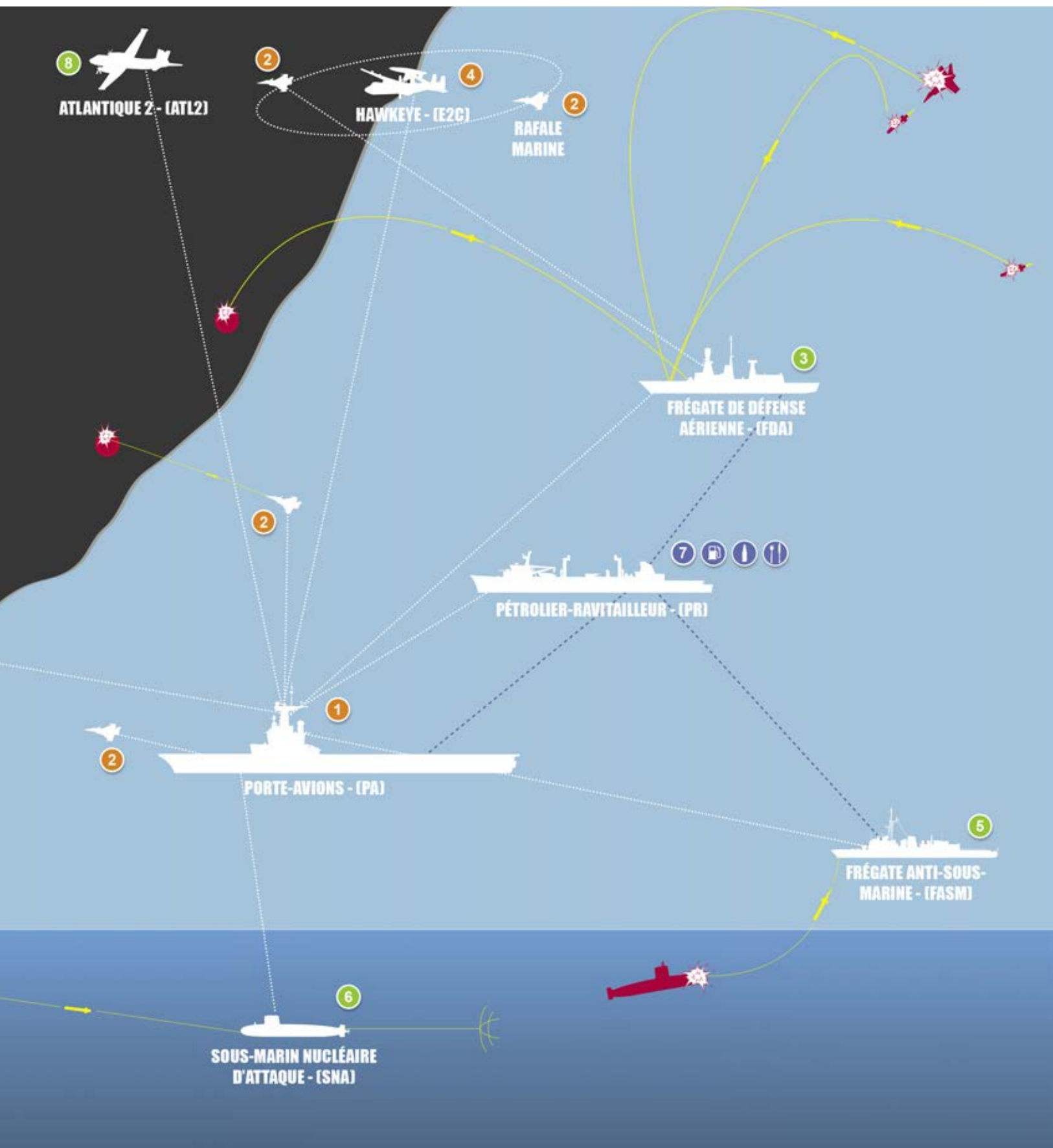
7 Chargé de l'indispensable train logistique, le pétrolier-ravitailleur assure l'autonomie du GAN en gazole, carburant aviation, recharges, munitions et vivres. Tout au long d'une opération, il effectue des rotations entre les points d'approvisionnement et le GAN.

8 L'avion de patrouille maritime *Atlantique 2*, déployé à proximité de la zone d'opérations, est équipé de ses différents moyens de détection. Il permet de déceler toute présence suspecte sur une zone étendue, y compris au-dessus de la frange terrestre de la zone d'opérations.



Légende

- Porte-avions / GAé
- Escorte
- Soutien
- Missile ennemi
- Missile ami
- Liaison de données
- Navire ennemi
- Sous-marin ennemi
- Aéronef ennemi
- Base ennemie



« Nous sommes les experts de cette zone complexe, riche d'opportunités, mais aussi de tensions. »

Vice-amiral d'escadre Yves Joly

commandant de zone maritime, d'arrondissement maritime et préfet maritime de la Méditerranée

Autorité militaire et civile pour la Méditerranée, zone maritime stratégique, fermée par le troisième détroit le plus emprunté au monde, le VAE Yves Joly s'appuie dans ses fonctions sur un état-major opératif de haut niveau, qui maîtrise la complexité de la conduite des opérations militaires et coordonne les opérations de protection dans le cadre de l'action de l'État en mer.



© MARIE BRÉBEL/MIN

COLS BLEUS: Amiral, vous avez pris vos fonctions le 1^{er} septembre 2013; quel regard portez-vous sur vos responsabilités?

VAE YVES JOLY : J'ai pris mes fonctions dans le contexte post-Printemps arabe et au moment du pic de tension internationale en Syrie qui s'est accompagné d'un fort impact opérationnel en mer. Mes fonctions concentrent sur un seul homme plusieurs responsabilités que j'exerce en m'appuyant sur un état-major pluridisciplinaire et très optimisé: il rassemble une mosaïque de compétences civiles et militaires, et de savoir-faire opérationnels, indispensables pour aborder avec sérénité les nombreux défis liés à la diversité et à la complexité de nos missions opérationnelles de défense et de protection. Mes interlocuteurs, autorités civiles et militaires, sont implantés dans neuf départements littoraux, soit près de 2 000 km de côtes, ainsi que dans l'ensemble des pays bordant la Méditerranée. En tant que commandant de cette zone maritime, j'exerce, sous les ordres directs du CEMA, *via* le centre opérationnel de la marine (COM) à Toulon, le contrôle opérationnel des forces armées déployées en Méditerranée et en mer Noire. Nous sommes les experts de cette zone complexe,

riche d'opportunités, mais aussi de tensions. Elle est fréquentée par les plus grandes marines: américaine, russe, française, italienne, espagnole, britannique, mais désormais aussi chinoise, indienne et brésilienne. La France y assume ses responsabilités: il s'agit de préserver nos intérêts, d'intervenir si nécessaire sur le plan militaire – notamment pour la protection de nos ressortissants –, d'agir dans un cadre interministériel pour la lutte contre les trafics illicites en haute mer ou pour la gestion d'un accident maritime. J'ai également la responsabilité de la surveillance de nos approches maritimes, qui s'appuie, outre les moyens aériens et navals,

La France reste un acteur majeur, grâce à sa marine complète, polyvalente et réactive.





Le VAE Joly entouré de son état-major pour conduire les opérations militaires et les missions de protection.



Le VAE Joly avec l'amiral El Gezery lors des manœuvres opérationnelles franco-égyptiennes Cleopatra.

sur un réseau de 19 sémaphores. Tout ceci nécessite de déployer des navires, des sous-marins, des aéronaves, pour entretenir notre expertise de la zone et anticiper pour réagir dans les meilleurs délais. J'ajoute que la coopération régionale avec les pays riverains est également indispensable pour accroître notre efficacité. En ma qualité de préfet maritime, je m'appuie sur le COM et également sur le centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage Méditerranée (CROSS MED). Ce dernier assure, sous ma responsabilité, la coordination de 3 000 opérations de recherche et de sauvetage en mer chaque année. Il exerce également, avec le concours de nos sémaphores, la surveillance de la navigation dans la zone confiée à la France, espace particulièrement fréquenté

d'environ 115 000 km². J'estime que notre pays, État côtier qui voit passer au large de son littoral un trafic maritime intense et varié, propose une organisation souple, efficace et particulièrement réactive : je dispose en permanence de trois navires spécialisés dans le remorquage d'urgence et dans la lutte contre les pollutions. Ces « saint-bernard des mers » sont affrétés à l'année par la Marine ; c'est le COM Toulon qui assure leur contrôle opérationnel. Là aussi, je relève que la boucle courte, celle qui rattache le préfet maritime au Premier ministre par l'intermédiaire du secrétaire général de la Mer, me procure un avantage opérationnel significatif

pour sauver des vies, maintenir l'ordre public, lutter contre les trafics, préserver le milieu marin et protéger notre littoral. Je suis enfin commandant d'arrondissement maritime, implanté sur la plus grande base de défense, qui compte près de 25 000 militaires et agents civils, j'ai à ce titre des responsabilités territoriales. Il s'agit de garantir en permanence la protection, la sûreté et la sécurité de nos installations à caractère nucléaire, de nos dépôts de munitions et de carburant et, si nécessaire, de traiter les événements accidentels par le biais du centre de traitement des crises (CTC) qui permet aussi d'établir les liens inter-administrations indispensables. Sous l'arbitrage du commandement de base de défense (COMBdD), le personnel responsable du soutien déploie un

effort significatif et continu pour appuyer nos capacités de projection de forces et de puissance déployées depuis le port militaire majeur de Toulon.

COLS BLEUS : À quoi ressemble votre quotidien, celui de votre état-major opératif, et votre zone de responsabilité ?

VAE Y. J. : La permanence, la vigilance et l'action rythment notre exigence au quotidien ! Autrement dit, nous ne connaissons pas l'ennui... Le théâtre méditerranéen est un espace unique au monde qui vit au rythme de relations souvent amicales, parfois tendues, voire conflictuelles, sous-tendues par des enjeux religieux, ethniques, économiques et politiques. Cet espace, formé par trois bassins – occidental, central, oriental – dotés d'importants gisements de ressources, concentre toutes les coopérations, mais aussi toutes les tensions. C'est une mer fermée avec « trois portes » qui font le lien avec l'océan Indien, l'océan Atlantique et la mer Noire. C'est aussi une voie commerciale bien plus rapide et économique que le contournement de l'Afrique par le cap de Bonne-Espérance. C'est également une zone historique d'échanges entre grandes civilisations et une zone de rencontre physique entre trois continents. Il s'agit d'un espace stratégique de première importance pour la France et pour l'Europe : il est bordé par 25 pays riverains, aux régimes et aux maturités politiques différents. Cette zone est très militarisée : la puissance maritime s'y exprime et s'y affirme tous les jours ; les forces navales de l'OTAN y sont très présentes ; les marines américaine et russe y fournissent un effort naval très important avec une présence permanente de bâtiments de combat fortement armés. Dans cette agitation permanente, la France reste un acteur majeur, grâce à sa marine complète, polyvalente et réactive. Le COM Toulon agrège d'importantes données militaires, douanières, géopolitiques et environnementales, collectées par les moyens déployés, pour rester constamment en phase avec les dynamiques stratégiques. Nous partageons aussi notre savoir-faire et entretenons des liens précieux en coopérant avec nos partenaires des rives de la Méditerranée : je pense au Maroc, à l'Algérie, à l'Égypte, à la Tunisie, au Liban et à nos alliés de l'OTAN. ●

PROPOS RECUEILLIS PAR LE CC YANN BIZIEN



L'intégralité de l'interview sur colsbleus.fr

État des lieux du transport maritime français

Entre janvier 2012 et juillet 2014, le nombre de navires sous pavillon français a diminué de près d'une trentaine, la France passe sous le seuil symbolique des 200 navires de plus de 500 UMS⁽¹⁾. Faut-il s'en inquiéter ?

Adossé à une véritable tradition maritime, le pavillon français jouit d'une excellente image. Le Mémorandum de Paris – accord international visant à améliorer la sécurité maritime par un meilleur contrôle des navires – le classe en tête des pavillons les plus sûrs du monde et l'International Chamber of Shipping (ICS) l'a identifié en 2012 parmi les meilleurs pavillons, tant du point de vue de la qualité de la flotte que du contrôle par l'État du port ou du nombre de conventions internationales ratifiées.

LA PLACE DE L'ARMEMENT FRANÇAIS SUR LA SCÈNE INTERNATIONALE DU SHIPPING

Alors que le trafic maritime mondial explose, la flotte marchande française ne cesse de diminuer. Quatrième jusqu'au début des années 70, elle se situe désormais au 29^e rang mondial ; véritable paradoxe si l'on songe que les armateurs n'ont jamais été plus à leur avantage. Ainsi, l'armement français compte une centaine de compagnies qui opèrent et 547 navires battant pavillon français, donc immatriculés sous le premier registre⁽¹⁾, applicable en métropole et dans les départements d'outre-mer. Son principal atout est la jeunesse de sa flotte, avec une moyenne d'âge de 7,7 ans. Le groupe français CMA CGM se place au 14^e rang mondial des compagnies, toutes activités confondues, mais est au 3^e rang pour le conteneur, après Maersk et MSC. La France est également bien représentée dans d'autres secteurs : Bourbon, leader des services maritimes à l'offshore pétrolier, Louis Dreyfus Armateurs, spécialisé dans le transport de vrac sec, ou encore



Le gigantisme croissant des porte-conteneurs de la flotte mondiale pose de nouveaux défis pour la sécurité en mer. Ici, exercice de remorquage du porte-conteneurs géant Marco Polo par l'Abeille Bourbon.

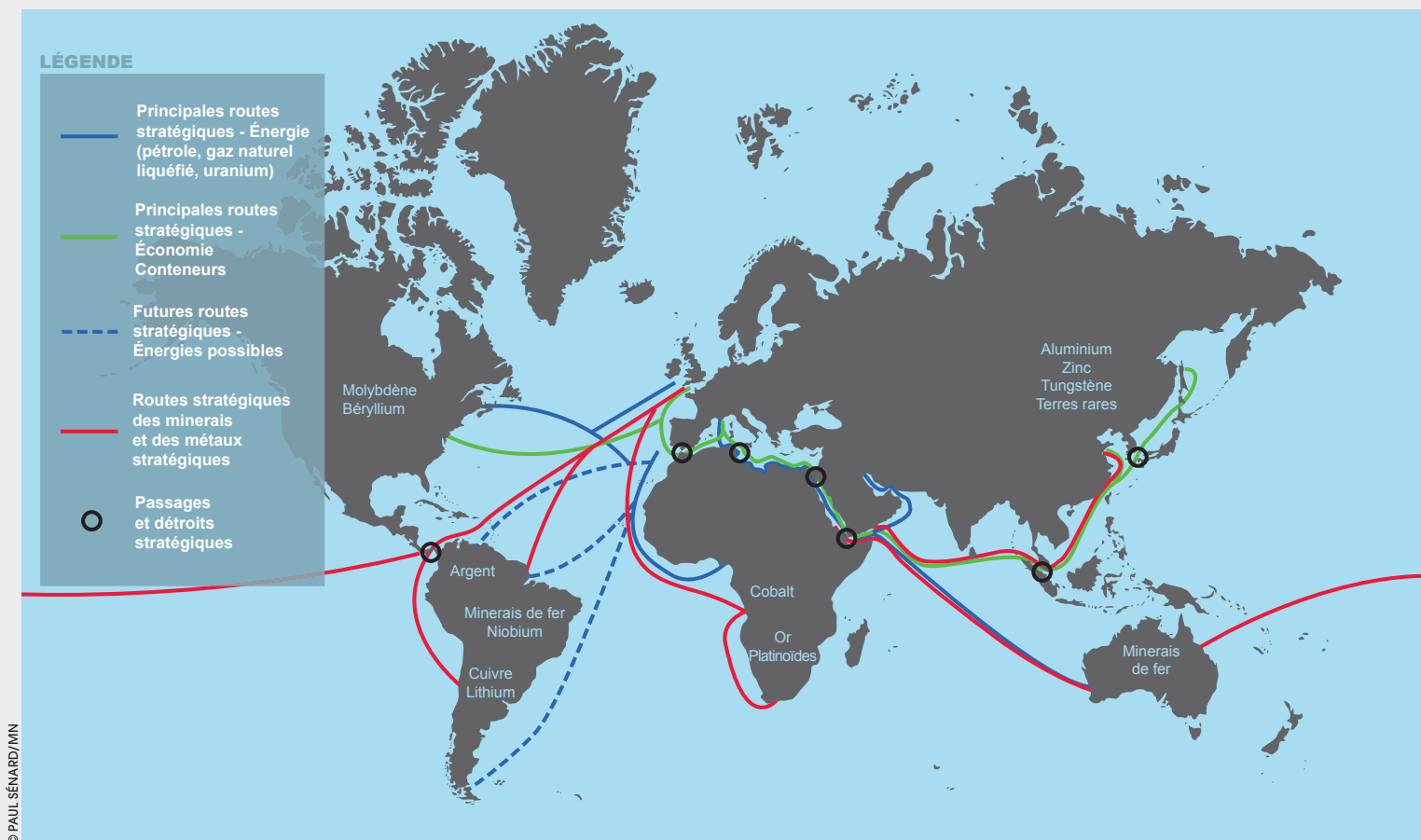
Alcatel-Lucent, Orange Marine et Nexans, principaux câbliers mondiaux. Position fondamentale au regard de l'enjeu stratégique et géopolitique que représente actuellement l'acheminement des télécommunications et de l'énergie électrique. Or, bien que les armateurs français se portent au mieux sur la scène internationale du Shipping, ils détiennent peu de navires (CMA CGM détient 85 navires en propre pour 339 bâtiments affrétés). Cela s'explique notamment par le développement récent de grands navires qui garantissent des économies d'échelle et de meilleures performances.

Le deuxième registre d'immatriculation, le registre international français (RIF), contribue aussi au dynamisme du pavillon français, puisque près de 1 400 navires détenus par des compagnies françaises l'arborent. Créé en 2005, le RIF est ouvert aux navires armés pour le commerce au long cours ou le cabotage international. Il a permis de sou-

tenir la compétitivité de l'armement français face à la concurrence internationale et de soutenir l'emploi maritime. Autre levier visant à renforcer l'attractivité du pavillon français : en 2013, le député Arnaud Leroy a remis un rapport sur la compétitivité des services et transports maritimes. L'amendement proposé modifie deux articles de la loi de 1992 sur la réforme du régime pétrolier et étend l'obligation minimale de pavillon français pour les importations de brut aux produits raffinés, ou encore l'amélioration de mesures fiscales pour renforcer la compétitivité des entreprises maritimes et permettre le renouvellement de leur flotte.

Aujourd'hui, avec la montée en puissance de pays émergents, en particulier de pays asiatiques, les armateurs français et plus globalement européens doivent nouer des alliances afin de garder une place importante sur la scène internationale du Shipping. Il y a quelques mois, CMA CGM avait ainsi envisagé un regroupement avec Maersk et MSC. Cependant, l'alliance n'a pas été mise en œuvre. La Chine s'y est opposée, soutenue par le Conseil des chargeurs européens (ESC), car cette alliance entre les trois leaders mondiaux du transport maritime de conteneurs aurait mis à mal la concurrence internationale. Toutefois, le géant français a répliqué peu de temps après avec Ocean Three, une collaboration avec China Shipping Containers Lines et United Arab Shipping Company, une compagnie du golfe Arabo-Persique détenue majoritairement par le Qatar. Ce regroupement, qui prévoit des partages de routes et de navires, permettra notamment de réduire les coûts sur les principales lignes commerciales maritimes.

Principales routes maritimes commerciales de la France



© PAUL SÉNARD/MN

QUEL AVENIR POUR LE SHIPPING ?

Interrogation majeure quant à l'avenir : le gigantisme des porte-conteneurs. La capacité moyenne des porte-conteneurs a triplé en 25 ans. Le calcul économique dicte cette logique : plus le porte-conteneurs est grand, plus il est rentable. Le canal de Panama, par exemple, subit d'importants travaux d'agrandissement afin de permettre aux navires post-Panamax⁽²⁾ d'être pris en charge. Toutefois, les navires de plus de 18 000 conteneurs posent un véritable problème de sécurité maritime et portuaire. Des accidents dramatiques en mer font aujourd'hui l'actualité et poussent à s'interroger sur les limites de cette course au gigantisme, en particulier en termes de pollution accidentelle, de remorquage et d'assistance. L'enjeu du développement durable se fait lui aussi de plus en plus prégnant, mais peut se révéler un atout. La France a ratifié l'immense majorité des conventions de l'Organisation maritime internationale et les a mises intégralement en œuvre. Elle a notamment engagé sa flotte de commerce à appliquer la directive « soufre » à partir du 1^{er} janvier 2015. Issue de la convention Marpol de 1997 pour la prévention de la pollution,

Le pavillon français

Le pavillon représente la nationalité du navire, il détermine la loi applicable en haute mer et permet de bénéficier de la protection réservée aux nationaux. Les navires immatriculés en France doivent respecter la réglementation française relative à la sécurité, à la sûreté, au social ou à l'environnement.

Un même pavillon peut comporter plusieurs registres pour lesquels les règles juridiques applicables aux marins ou aux navires peuvent être différentes. Le pavillon français compte six registres d'immatriculation :

- le registre applicable en métropole et dans les DOM (1^{er} registre), qui représente 1/3 de la flotte sous pavillon français ;
- le registre international français (RIF), créé par la loi du 3 mai 2005 ;
- le registre des Terres australes et antarctiques françaises (TAAF) ;
- le registre de Nouvelle-Calédonie ;
- le registre de Wallis et Futuna ;
- le registre de Polynésie française.

cette directive vise à limiter la teneur en soufre à 0,1 % dans les SECAs (zone de contrôle des émissions de soufre), dont la zone Baltique, Manche et mer du Nord. L'excellence du pavillon français dans le respect de l'environnement est un atout de compétitivité qui peut

se renforcer avec le « navire du futur », soit un navire conçu pour avoir un faible impact environnemental.

Reste que les contraintes de construction, de sécurité, de coût ou d'impact environnemental peuvent affecter à terme la compétitivité du transport maritime, sans oublier la densification d'alternatives terrestres. La « route de la soie terrestre », grand corridor ferroviaire s'étendant de l'océan Pacifique à la mer Baltique que la Chine souhaite développer, peut avoir un impact sur le transport maritime dans l'océan Indien. Ce mode de transport semble une option d'autant plus intéressante que la piraterie demeure une menace bien réelle pour les navires de transport dans certaines régions, notamment dans le golfe de Guinée. Toutefois, le transport maritime reste le moyen le plus rentable d'acheminer sur de longues distances une grande quantité de marchandises.

ASP CLAIRE DE MARIGNAN, CESM

(1) (Universal Measurement System) : Unité internationale de tonnage pour les navires d'une longueur supérieure à 24 m et effectuant des voyages internationaux.

(2) Les navires post-Panamax ont une taille supérieure à ceux classés Panamax, c'est-à-dire les navires aux dimensions maximum pour rentrer dans les écluses du canal de Panama.

vie des unités

SNA Améthyste 2500 heures de patrouille

Commémoration Les fusiliers marins et le *Dixmude* sur les traces de leurs anciens

Manœuvres opérationnelles Catamaran 2014

SNA Améthyste 2500 heures de patrouille

Parti à la fin du mois de mai, le sous-marin nucléaire d'attaque (SNA) *Améthyste* est rentré à Toulon, son port-base, après un cycle de déploiement record : 137 jours d'absence et plus de 23 000 miles nautiques parcourus (environ 46 000 km), soit plus d'un tour du monde.

Avec plus de 2 500 heures de plongée, l'*Améthyste* accomplit le plus long déploiement jamais réalisé par un équipage de sous-marin français. Au-delà des chiffres, il s'agit avant tout d'une aventure opérationnelle hors du commun par la variété des missions conduites.

Dans les profondeurs de l'Atlantique, l'*Améthyste* a apporté un soutien direct à la mission fondamentale de dissuasion, en participant notamment à l'entraînement d'un sous-marin nucléaire lanceur d'engins (SNLE).

PUGNACITÉ ET INVESTISSEMENT

La suite de ce déploiement a permis de conduire des entraînements avec les sous-marins britannique *HMS Torbay* (type *Trafalgar*), américain *USS Dallas* (type *Los Angeles*) et brésilien *BNS Tikuna* (type *U209*), réputé pour sa grande discrétion acoustique. Ces interactions ont permis de développer les compétences de l'équipage dans le domaine de la lutte anti-sous-marine. Le SNA *Améthyste*, par la pugnacité et l'investissement sans faille de ses hommes, a fait valoir les compétences tactiques des sous-mariniers français. L'entraînement avec le *BNS Tikuna*,



© MATHIEU MULLER/MN



© DR

qui s'est déroulé au large des côtes brésiliennes, a permis de renforcer la coopération bilatérale déjà très forte avec le Brésil. Fin juillet, l'*Améthyste* a représenté la France au centenaire des forces sous-marines brésiliennes. Si la propulsion nucléaire confère aux sous-marins français un champ d'action illimité, un déploiement aussi lointain requiert des points d'appui intermédiaires. Accompagné de la frégate de surveillance *Ventôse* alors déployée en opération *Corymbe*, l'*Améthyste* a ainsi ouvert une nouvelle escale en océan Atlantique, à Mindelo sur l'île cap-verdienne de Sao Vicente. Une ouverture d'escale a pour objectif d'évaluer les capacités d'accueil d'un port en vue d'y permettre la relâche

S605

L'*Améthyste* est un sous-marin nucléaire d'attaque (SNA) de type Rubis, embarquant 70 marins. 5^e d'une série de 6, admis au service actif en 1992, il a pour port-base Toulon. Torpilles et missiles antinavires en font un redoutable chasseur capable aussi d'assurer la protection d'une force aéronavale contre les menaces de surface, voire de frapper contre terre. Doté de grandes capacités d'écoute, discret et endurant, il peut durer plusieurs mois à la mer, faisant de lui un outil privilégié d'acquisition de renseignement comme de mise en œuvre de forces spéciales.



© DR

opérationnelle ou l'escale logistique d'un sous-marin nucléaire. Enfin, l'*Améthyste* a participé, dans le cadre de la coopération franco-britannique, à l'évaluation d'une nouvelle tactique de protection d'un groupe aéronaval lors de l'exercice *Deep Blue*, au large des côtes écossaises. Cette longue mission a représenté pour les marins de l'équipage de l'*Améthyste* une occasion exceptionnelle de développer de nouvelles compétences, d'acquies de l'expérience et de témoigner de la crédibilité opérationnelle de la Marine auprès de ses partenaires. Après plus de 4 mois de déploiement, les sous-mariniers ont retrouvé avec bonheur leurs proches dont le soutien est un facteur clé de la réussite de leur mission. ●

Commémorations Les fusiliers marins et le Dixmude sur les traces de leurs anciens

Dixmude, 16 octobre 1914. Le début d'une bataille éprouvante pour les 6 585 fusiliers marins emmenés sur le front belge par l'amiral Ronarc'h afin de repousser l'offensive allemande, aux côtés de leurs frères d'armes français, belges et britanniques. « *Sacrifiez-vous. Tenez [au moins quatre jours] !* », leur lance l'amiral Ronarc'h. Au terme d'un mois de combats qui ont coûté la vie à plus de 3 000 d'entre eux, les fusiliers marins parviennent à stopper l'avancée ennemie dans les Flandres. Cent ans après, l'appel de l'amiral constitue la devise du BPC *Dixmude*. Avec la Force maritime des fusiliers marins et commandos, et l'École des fusiliers marins, le bâtiment éponyme est parti sur les traces des marins de Dixmude, depuis la Bretagne, dont la plupart étaient originaires, vers la Belgique, où ils ont combattu. À Lorient les 6 et 7 octobre, le ministre de la Défense, M. Jean-Yves Le Drian, a présidé la première cérémonie de ces commémorations qui se sont déroulées jusqu'au 19 octobre. « *Héroïsme allant jusqu'au sacrifice, esprit d'équipage envers et contre tout [...]; dans la glaise et sous la pluie des Flandres, les fusiliers marins ont forgé leur légende* », a déclaré le ministre, dans un hommage appuyé aux marins français. Le *Dixmude* a ensuite pris la mer direction Zeebrugge, en Belgique, avec à



© MARC SANDFORD/MN



© MN

son bord des élèves de l'École des fusiliers marins et des collégiens lorientais. Ces deux jours de transit ont permis à l'équipage de poursuivre sa préparation opérationnelle et aux jeunes embarqués de se familiariser avec la vie à bord, par une mer bien formée.

PERPÉTUER LES MÊMES VALEURS

Après Melle et Dunkerque, la cérémonie militaire à Dixmude, le 12 octobre, a été le temps fort de ce déploiement. Sous la présidence du prince Laurent de Belgique, les autorités présentes, parmi lesquelles l'amiral Bernard Rogel, chef d'état-major de la Marine, ont rendu hommage à l'engagement et au sacrifice des combattants français et belges à Dixmude. M. Bernard Valéro, ambassadeur de France auprès

du royaume de Belgique, a souligné la continuité entre les hommes de l'amiral Ronarc'h et la Force maritime des fusiliers marins et commandos d'aujourd'hui, qui reçoit l'héritage et perpétue les valeurs de courage, sacrifice, dévouement et esprit d'équipage de ses anciens. « *Votre engagement est le même : défendre toujours et partout, hier comme aujourd'hui, la liberté et la dignité humaine.* » Pour clôturer cette cérémonie, les jeunes élèves fusiliers, en partie issus de l'École des mousses et à peine plus âgés que leurs aînés de 1914, se sont vu remettre leurs fourragères par les autorités présentes et par leurs anciens. Une tradition qui transmet le souvenir de Dixmude à chaque nouvelle génération de fusiliers marins. ●

EV1 ROXANE MULTON

MÉMOIRE

« Évoquer aujourd'hui la bataille de Dixmude, c'est faire connaître l'histoire de ces jeunes, dont certains n'avaient pas 17 ans, déployés dans la boue des tranchées face à un ennemi quatre fois supérieur en nombre. Une histoire paradoxalement oubliée aujourd'hui, alors que les fusiliers marins étaient à l'époque considérés comme des héros. C'est ce que nous avons voulu rappeler avec cet ouvrage (*Les Demoiselles aux pompons rouges*), qui contient de nombreuses illustrations et documents d'époque. Nous avons voulu vulgariser cet épisode historique, méconnu du grand public. » **Benjamin Massieu**, auteur du livre *Les Demoiselles aux pompons rouges*, consacré à l'engagement des fusiliers marins à Dixmude (éditions Pierre de Taillac).



© MARC SANDFORD/MN

Manœuvres opérationnelles Catamaran 2014

J - 10

MISE EN PLACE DE LA FORCE MARITIME EXPÉDITIONNAIRE

La situation sécuritaire se dégrade dans le pays imaginaire Framland. Le trafic maritime est considérablement ralenti, menaçant les approvisionnements du pays. Les membres des Nations unies conviennent d'une résolution afin de restaurer la stabilité régionale. Décision est donc prise de déployer le groupe aéronaval, puis un groupe amphibie : le porte-avions *Charles de Gaulle*, la frégate de défense aérienne *Chevalier Paul*, celle de lutte anti-sous-marin *Montcalm*, la frégate *Surcouf* et un sous-marin nucléaire d'attaque. Enfin, pour assurer leur ravitaillement au large, les bâtiments de soutien logistique *Meuse* et *Var* appareillent. Une partie de l'état-major de la Force aéro-maritime de réaction rapide (FRMARFOR), qui a longuement planifié cet exercice, prend le commandement de ce qui forme la Task Force 473, qu'elle dirige depuis le porte-avions *Charles de Gaulle*. Les aéronefs, indispensables à la conduite de l'opération et chargés d'assurer les missions de renseignement sur les positions ennemies, de protection des forces et d'attaque, rejoignent au large le porte-avions : 12 *Rafale Marine*, 7 *Super Étendard Modernisé* et un *Hawkeye*.

J - 7

COOPÉRATION INTERARMÉES

Le 13 octobre, le groupe de guerre des mines et le groupe amphibie constitué notamment des deux bâtiments de projection et de commandement (BPC) *Mistral* et *Tonnerre*, et du transport de chalands de débarquement (TCD) *Siroco*, rejoignent le groupe aéronaval au large. Le caractère interarmées de la force maritime expéditionnaire et les contraintes du changement de milieu « nécessitent d'avoir une forte continuité entre la mer et la terre et de laisser les spécialistes de chaque univers œuvrer dans leurs domaines de prédilection », souligne l'amiral commandant le groupe amphibie durant l'exercice.



© CINDY LUU/MN



© CINDY LUU/MN

J - 3

« REHEARSAL » ET OPÉRATIONS DES FORCES AVANCÉES

Pendant que les troupes s'entraînent sur les différents bâtiments amphibies, l'état-major embarqué à bord du *Tonnerre*, issu lui aussi principalement de FRMARFOR et de la 9^e brigade d'infanterie de Marine (BIMa), organise le prochain débarquement : une répétition permet de vérifier la cohérence du plan de déchargement et de valider la réalisation des phases tactiques envisagées. Une fois sous



© CINDY LUU/MN

EN BREF

Situation

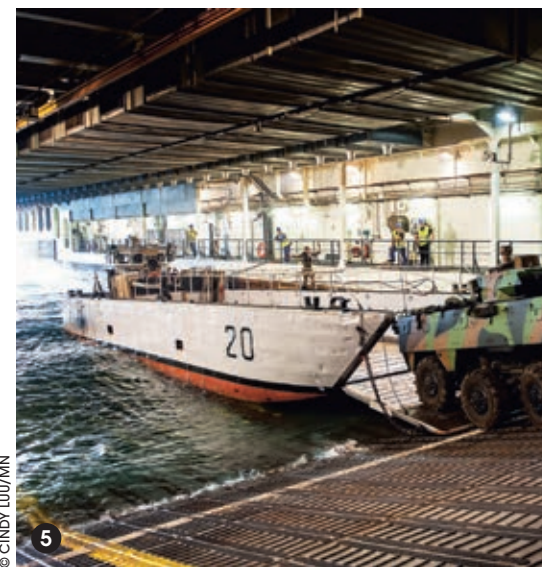
Force de l'OTAN déployée au large de Framland du 13 au 26 octobre pour assurer la souveraineté de son territoire menacé par « Torrike » et les activistes de « Nom ».

Mission

Déployer une force maritime expéditionnaire en zone de crise afin de rétablir la liberté de navigation et stabiliser la situation dans le sud-est de Framland.

Forces en présence

Un groupe aéronaval, un groupe amphibie, un groupe de guerre des mines et un groupe de soutien logistique, soit 5 000 hommes dont 1 000 dans la force de débarquement, 230 véhicules, 15 navires de guerre, près de 30 aéronefs, 4 états-majors.



© CINDY LUU/MN

le feu ennemi, il sera trop tard pour une quelconque erreur. Pour Catamaran 2014, ce « rehearsal » est lancé le 17 octobre au lever du soleil, 72 heures avant le grand jour. Dans le même temps, les opérations des forces avancées commencent. Ainsi, les commandos marine, les plongeurs démineurs, les sapeurs du génie ou encore les sections de reconnaissance de plage se succèdent sur le littoral afin de participer au recueil d'informations et de débayer tout ce qui pourrait gêner le débarquement.



© CINDY LUU/MN

3



© NATHALIE NOCARD/MN



6

JOUR J

LE JOUR LE PLUS LONG

Le 20 octobre, alors que la brume est tombée sur les côtes varoises et après les différents vols de reconnaissance au-dessus de la zone de débarquement, le « go » est donné par l'amiral. La tension est palpable. C'est le fameux D-day qui débute : après l'intervention du groupe d'aide à l'engagement amphibie, un millier d'hommes foulent la plage de Saint-Aygulf, sur la commune de Fréjus. Au total, 230 véhicules blindés sont déployés sur les routes de

la région grâce aux engins de débarquement amphibies rapides (EDA-R) et aux chalands de transport de matériel (CTM). Pendant ce temps, une quinzaine d'hélicoptères *Puma*, *Gazelle* et *Tigre* du groupe aéromobile mène un assaut vers l'intérieur des terres depuis leurs plates-formes en mer.

Ce type de manœuvre complexe demande une synchronisation parfaite entre les différents acteurs. Depuis le porte-avions, l'état-major de la Task Force 473 suit l'évolution de la situation au sol : les aéronefs de la

1 Une quinzaine d'hélicoptères de l'aviation légère de l'armée de Terre ont été mis en œuvre, principalement depuis le BPC *Tonnerre*.

2 Appareillage du *Tonnerre* de la base navale de Toulon le 13 octobre.

3 Une partie de la force maritime expéditionnaire déployée pour l'entraînement Catamaran 2014.

4 Débarquement de troupes et de matériel grâce à l'emploi d'EDA-R et de CTM déployés depuis le *Mistral* et le *Siroco*.

5 Un véhicule blindé de combat d'infanterie (VBCI) participe pour la 1^{re} fois à un exercice amphibie.

6 Catapultage d'un *Rafale* équipé d'un POD laser pour une désignation précise.

TF 473 assurent l'indispensable protection aérienne des troupes. « Toutes les composantes de notre force sont mobilisées pour cette opération, garantissant aux troupes au sol un appui solide et une coordination sans faille dans les trois dimensions : air, terre, mer », rappelle l'amiral commandant la TF 473.

J + 1

SOUTIEN LOGISTIQUE

Quelques heures après l'assaut, les unités s'organisent pour consolider leur tête de pont et s'élancer vers leurs objectifs. L'acheminement des approvisionnements joue un rôle déterminant. Leur nature est triple : les munitions qui garantissent la puissance de feu, le carburant pour permettre la manœuvre et les vivres pour alimenter les combattants. De son côté, après avoir nettoyé la zone de débarquement, l'état-major de guerre des mines s'applique à neutraliser la menace à Port-Vendres afin d'offrir à la force une plate-forme portuaire pour le soutien logistique. L'ennemi s'est en effet replié après avoir miné le littoral. Les trois groupements de plongeurs démineurs français, de plongeurs démineurs slovéniens et italiens, un groupe de fusiliers marins et une section du 3^e régiment de parachutistes d'infanterie de marine (RPiMa) œuvrent pour garantir la sécurité, c'est-à-dire la pérennité de l'opération.

J + 6

TRANSFERT D'AUTORITÉ

Le 26 octobre à midi, les hommes déployés à terre par la force maritime expéditionnaire sont désormais autonomes grâce aux autres moyens de ravitaillement mis en place. Après quinze jours intensifs, le transfert d'autorité est prononcé entre le commandant de la force expéditionnaire et le commandant des troupes terrestres. Il marque la fin de la 3^e édition de Catamaran. Les marins rentrent vers Toulon avec le sentiment du devoir accompli, laissant aux alentours du camp de Canjuers les troupes qu'ils ont débarquées quelques jours auparavant. Un nouvel exercice organisé par l'armée de Terre commence alors, baptisé Toll. Celui-ci engagera pour quelques jours la composante « porte-avions » de la force expéditionnaire. ●

LV MAGALI CHAILLOU, EV1 VINCENT LOUSTAUNAU, ASP HEDWIGE PRADEL, ASP MORGANE DION

Publicité

Validation des compétences acquises (VCA) Nouvel outil de promotion interne

Depuis janvier 2014, la Marine expérimente l'attribution de brevets militaires, certificats ou mentions par validation des compétences acquises (VCA). En démontrant ses connaissances et ses savoir-faire devant un jury, le marin peut ainsi obtenir par VCA un niveau de qualification militaire sans devoir quitter son unité pour suivre une formation. Zoom sur ce nouveau dispositif de valorisation des compétences et de promotion interne.

EV1 SOPHIE MOREL, EV1 AURÉLIEN POMART ET MP RÉGIS SOLANE

Questions au CV Laurent Prost, chef du bureau formation de la direction du personnel militaire de la Marine (DPMM) et au CV Benoît Baudonnière, chef du bureau des équipages de la flotte et des marins des ports (PM2) de la DPMM

Commandant, comment s'intègre la VCA dans le cadre de la formation ?

CV LAURENT PROST : La validation des compétences acquises (VCA) est un nouveau dispositif qui permet au marin de faire valider les compétences déjà acquises au cours de sa carrière. Cela lui évite de passer en école pour réapprendre ce que son expérience professionnelle lui a déjà appris à maîtriser. C'est une démarche personnelle, qui intervient après la sélection au cours pour les formations de cursus – brevet d'aptitude technique (BAT), brevet supérieur (BS) et certificat supérieur (CSUP) – et qui mène l'intéressé à faire valoir son parcours professionnel devant un jury. La Marine et le marin y gagnent un accès plus rapide aux fonctions associées et moins d'immobilisation en temps de formation.

La VCA a été lancée à titre expérimental en 2014, quel bilan faites-vous de cette première année d'ouverture ?

CV L. P. : Cette année, seize marins ont validé leur BS par VCA. Cela correspond à 40 % des candidats ayant entamé cette démarche dans sept spécialités



© PASCAL DAGOIS/MN

différentes⁽¹⁾. En 2015, nous ouvrons ce dispositif à plus de 50 cours et stages : des BAT, des BS, des CSUP, des stages de qualification (SQ) et des stages d'adaptation à l'emploi (SAE), dans la plupart des métiers, spécialités et filières.



© PASCAL DAGOIS/MN

«Le brevet est identique, qu'il soit obtenu par une démarche de validation des acquis de l'expérience (VAE), une VCA ou au titre d'une formation en école.»

Commandant, comment le personnel titulaire d'un brevet militaire obtenu par VCA est-il géré ?

CV BENOÎT BAUDONNIÈRE : Le brevet est identique, qu'il soit obtenu par une démarche de validation des acquis de l'expérience (VAE), une VCA ou au titre d'une formation en école. La mutation vers un poste correspondant à la compétence validée aura lieu dès l'attribution de ce brevet ou à l'occasion du plan annuel de mutation (PAM) suivant. Les accès aux renouvellements de contrats, au corps des officiers marins de maîtrise (COMM) ou l'inscription au tableau d'avancement se feront aux mêmes échéances et dans les mêmes conditions que pour les marins titulaires d'un brevet délivré après une formation en école.

(1) Assistant du commandement (ASCOM), électrotechnicien (ELECT), fusilier marin (FUSIL), gérant de collectivité (GECOLL), manœuvrier (MANEU), mécanicien d'armes (MEARM), mécanicien naval (MECAN).

L'entretien VCA, clé de la validation

1 /

«Un dossier complet et l'aisance orale sont les clés de la réussite»

LV Tristan M., chef du groupement interarmées (GI) ressources humaines à l'École des fourriers et membre de jury VCA

«**L**e jury VCA se compose d'un président, d'un officier représentant l'autorité de domaine de compétences (ADC) concernée et d'un collègue de formateurs comprenant le chef du groupement d'instruction et un officier marinier BS formateur. Le président est garant de la loi en cas de désaccord durant les délibérations entre les parties enseignante et professionnelle. L'ADC évalue le cursus, l'expérience et la future employabilité du candidat et prépare les questions techniques, se rapportant au référentiel des activités et des compétences, qui lui seront posées. Le collège formateur évalue les compétences et les capacités du candidat à tenir le poste visé. L'entretien permet au jury de distinguer les éléments marquants d'un dossier,

d'évaluer le niveau de compétence du candidat et d'apprécier la nécessité de faire suivre ou non au marin une formation. Une bonne préparation du dossier VCA et de l'entretien est donc fondamentale : un dossier complet et l'aisance orale sont les clés de la réussite ! Les échanges avec le jury se basent sur un jeu de questions-réponses, généralement sous forme de mises en situation ou de questions techniques. Il n'y a pas de difficulté majeure lorsque le candidat s'est bien préparé. Cette année, quand certains étaient très stressés, nous avons pris le temps de les mettre en confiance. À l'issue de l'entretien, nous donnions un avis sur l'attribution du brevet, du certificat ou de la mention demandés. La décision finale étant ensuite prononcée par la DPMM.»



© BRUNO PLANCHAIS/MN

Info

Il est recommandé au candidat de se préparer pour exposer au mieux son expérience. Il peut se faire aider par des personnes ayant déjà fait une VCA ou une VAE, qui pourront lui apporter de précieux conseils.



© BRUNO PLANCHAIS/MN

2 /

«Obtenir le BS avec la VCA c'est une promotion interne»

SM Laura B., assistant commandement (ASCOM) à la préfecture maritime Manche/mer du Nord

«**E**n 2003, j'ai signé un contrat initial de longue durée et je me suis orientée vers un BAT de secrétaire militaire. J'ai découvert la VCA dans les GNP. Je n'y ai vu que des avantages ! Je me suis inscrite sur le cahier navette, j'ai reçu et rempli mon dossier VCA, puis j'ai attendu l'accord de la DPMM pour me présenter à l'entretien. Tout au long du processus, j'ai été soutenue et accompagnée par mon service. Des officiers marins de ma spécialité et des officiers m'ont

préparée à l'entretien en organisant un oral blanc. Le passage devant le jury s'est très bien passé. Les questions qui m'ont été posées se concentraient principalement sur mon parcours et sur des points sur lesquels je n'avais pas assez insisté dans mon dossier. Pour moi, obtenir le BS sans suivre une formation supplémentaire, c'est une promotion interne. Dès le lendemain de mon oral, mon supérieur m'a dit qu'il considérait avoir un BS de plus dans son service. J'ai depuis lors à cœur de le montrer au quotidien.»

3 /

«La VCA est une reconnaissance et un moyen d'évolution»

SM Mikael H., électricien (ELEC), service des moyens portuaires de la base navale de Toulon



«**J**e me suis engagé dans la Marine en 2001. En 2003, j'ai validé mon BAT ELEC. En début d'année 2014, j'ai entamé les démarches pour l'obtention du BS ELEC par VAE. Puis, j'ai appris que j'étais sélectionné BS et que je pouvais prétendre à la VCA. Pendant trois jours, tous les candidats au BS ELEC par VCA ont été convoqués au centre d'instruction naval de Saint-Mandrier. Les attentes du jury nous ont été expliquées, puis nous avons été mis en

situation dans le cadre de travaux pratiques. Le dernier jour, nous avons été reçus par le jury. Pour préparer cet entretien, j'avais notamment rédigé des fiches précisant mes compétences et les installations spécifiques sur lesquelles j'avais réalisé des interventions. La VCA est pour moi une reconnaissance et un moyen d'évolution au sein de la Marine. Ce nouveau dispositif m'offre aujourd'hui la possibilité d'occuper des postes à plus grandes responsabilités dans les forces.»

VCA et VAE, quelles différences ?

VAE	VCA
Toute personne dans la vie active pouvant justifier de 3 ans d'expérience en rapport avec le titre inscrit.	Tout marin identifié et/ou intéressé répondant aux critères définis par la circulaire DPMM.
Titre professionnel inscrit au répertoire national des certifications professionnelles (RNCP), convertible en brevet militaire.	Brevet, certificat ou mention militaire seulement.
Reconversion et promotion interne.	Promotion interne.
Acte officiel de certification civile.	Procédure de reconnaissance de brevet ou d'habilitation militaire.
Une VCA est cumulée avec une VAE	

Pour en savoir plus, consultez l'instruction n°17 du 14 octobre 2013 relative à la reconnaissance de l'expérience professionnelle au sein de la Marine.

4 /

«Valider une mention en 2 jours»

SM Daniel B., mécanicien naval (MECAN) sur la frégate Aconit

«**A**vant d'enfiler l'uniforme en 2006 comme volontaire mécanicien naval, j'avais décroché un bac pro tourneur-fraiseur et j'occupais cette fonction dans une société privée. Il y a quelques mois, j'ai demandé à suivre le stage tourneur-fraiseur : sur les bâtiments, nous avons souvent besoin de cette compétence, surtout lorsque nous sommes en mer. Compte tenu de mon parcours, il m'a été proposé de valider cette mention par VCA. En septembre dernier, j'ai donc effectué des tests théoriques et pratiques devant les instructeurs du CIN de Saint-Mandrier. L'obtention de mon bac pro et mon expérience professionnelle dans le civil m'ont permis de bénéficier de la VCA et de valider cette mention en seulement deux jours, alors que le stage dure initialement une dizaine de jours.»



Exemple de parcours VCA pour le BAT et le BS

Le parcours VCA dépend du calendrier de sélection des cours et des stages. La démarche de VCA peut se faire sur demande du marin sélectionné ou sur proposition de sa hiérarchie.

- 1/ Communication des calendriers VCA par GNP.
- 2/ Appel à candidatures pour la VCA des marins sélectionnés BAT/BS.
- 3/ Validation de la candidature par la DPMM et/ou les ADC.
- 4/ Élaboration du dossier VCA : le candidat identifie les compétences qu'il détient au regard de son parcours professionnel. Le dossier est ensuite validé par le commandant de son unité (envoi des pièces justificatives, attestation employeur, avis sur la manière de servir, lettre de motivation...).
- 5/ Transmission du dossier VCA au jury.
- 6/ Évaluation des compétences par le jury lors d'un entretien.
- 7/ Délivrance du brevet, certificat ou mention si validation totale.

Info

Pour les SQ et SAE, des appels à candidatures spontanées seront diffusés par GNP (voir GNP 1129/14). Si un candidat sélectionné à un cours ne valide pas la démarche VCA, il intégrera tout de même le cours comme cela était initialement prévu : cette situation ne doit donc pas être vécue comme un échec.



Second maître C. Détecteur anti-sous-marin

Son parcours

2004 Engagement dans la Marine et brevet d'aptitude technique (BAT) détecteur anti-sous-marin.

2004 - 2007 Écouteur sur la frégate anti-sous-marine (FASM) *Primauguet* et cours Classificateur.

2007 - 2011 Classificateur sur la FASM *Latouche-Tréville*.

2011 - 2012 Classificateur sur le *Primauguet*.

2012 - 2013 Obtention du brevet supérieur (BS) opérations.

2013 - 2014 Classificateur sur le *Latouche-Tréville*.

Meilleurs souvenirs

Mission Grand Nord

Nous étions en mission Grand Nord avec le *Primauguet*, entourés de champs de lave recouverts de mousse, couleur vert vif, la vapeur de l'eau chaude turquoise se dissipant dans l'air glacial, l'odeur du soufre... les paysages contrastés islandais resteront l'un de mes plus beaux dépassements.

Thank you for your service!

En 2007, l'arrivée à New York, face à la statue de la Liberté, marque un moment fort de ma vie sous l'uniforme. Nous étions restés en tenue pour visiter la ville. Le respect des New-yorkais pour l'engagement militaire était grisant. Partout, accueillis à bras ouverts, l'espace d'un instant, nous étions des stars.

© OMER AURY/MN



© THOMAS VINDEVOGEL/MN



Son unité La frégate anti-sous-marine Latouche-Tréville

Basé à Brest, le *Latouche-Tréville* est la dernière des sept frégates anti-sous-marines (FASM) F70. Depuis son admission au service actif en 1990, il assure notamment une mission permanente de soutien à la Force océanique stratégique (FOST), pendant les entraînements des SNLE à la mer ou en représentant un moyen crédible de dissuasion dans le cadre de la sûreté des approches de l'île Longue.

Pour cela, la frégate compte trente-cinq marins spécialement formés à la lutte anti-sous-marine. Regroupés au sein du service de lutte sous la mer (LSM), ils sont opérateurs sonar, adjudants de lancement torpille, écouteurs, classificateurs ou encore « oreilles d'or », selon leur niveau de qualifications. Sous les ordres de l'officier de lutte anti-sous-marine (OLASM), leur fonction est la détection et, le cas échéant, la neutralisation de sous-marins



adverses. À cette fin, ils mettent en œuvre un ensemble de moyens de détection (sonars passif ou actif, de coque ou remorqué, mais aussi hélicoptère par un *Lynx* embarqué) en coordination avec les autres bâtiments de surface, les SNA et les avions de patrouille maritime *ATL2*. Dotée de torpilles de dernière génération MU90, la frégate dispose de redoutables capacités de feu et est capable de diriger une force de lutte anti-sous-marine complexe.

Depuis qu'il a franchi pour la première fois la coupée, il y a dix ans, le second maître C. ne se voit plus ailleurs que sur l'eau. Loin de sa famille et malgré les contraintes d'une vie embarquée, il a trouvé sa vocation. Dans une ambiance si particulière, une passion dévorante et une grande fierté l'animent. « *L'esprit qu'on a à bord est unique, explique-t-il. On fait de longues heures de quart la nuit. On enchaîne avec le petit déjeuner, avec les mêmes personnes, ensemble aussi dans le poste où les plus jeunes peuvent se retrouver à 20 voire à 30 à partager un espace du navire pendant des semaines, et continuer à bien s'entendre et à rigoler.* » Habité par l'esprit d'équipage, « ciment indestructible », à l'écouter, chacun des membres est incité à donner le meilleur de lui-même. « *Il y a à bord de vrais moments de camaraderie, de convivialité, tout simplement, de vie* », confie-t-il. Lorsqu'il débute ses études supérieures d'électronique à Perpignan, le SM C. se cherche déjà une autre voie. Ce Parisien d'origine rêve de voyager – « *faire le tour du monde* » – et

d'un métier qui le passionne. « *En plus de faire quelque chose d'original, de piquant, d'exaltant, je voulais m'engager, servir la patrie.* » Quelques mois après l'obtention de son baccalauréat, fasciné par les récits d'un ami entré dans la Marine deux ans auparavant, il s'engage à son tour et chasse désormais le sous-marin. Dans l'obscurité fluo du central opérations, où tout est mystérieux pour le commun des mortels, le SM C. et ses coéquipiers sondent l'abysse, à l'affût du moindre écho. « *Il peut s'écouler des heures où rien ne se passe. Puis tout d'un coup, un point survient, une piste, une signature sonore caractéristique est identifiée, et là, à ce moment, tout devient une affaire de secondes.* » Patient, concentré, réactif, le SM C. l'est d'autant plus qu'il se sent honoré par sa mission. « *Quand nous escortons le porte-avions Charles de Gaulle ou travaillons au service des sous-marins nucléaires lanceurs d'engins, nous protégeons des outils militaires qui font de la France une puissance mondiale. Cela me donne le sentiment d'une grande responsabilité.* »

ASP OMER AURY



© OMER AURY/MN

En mission Grand Nord avec le Tenace

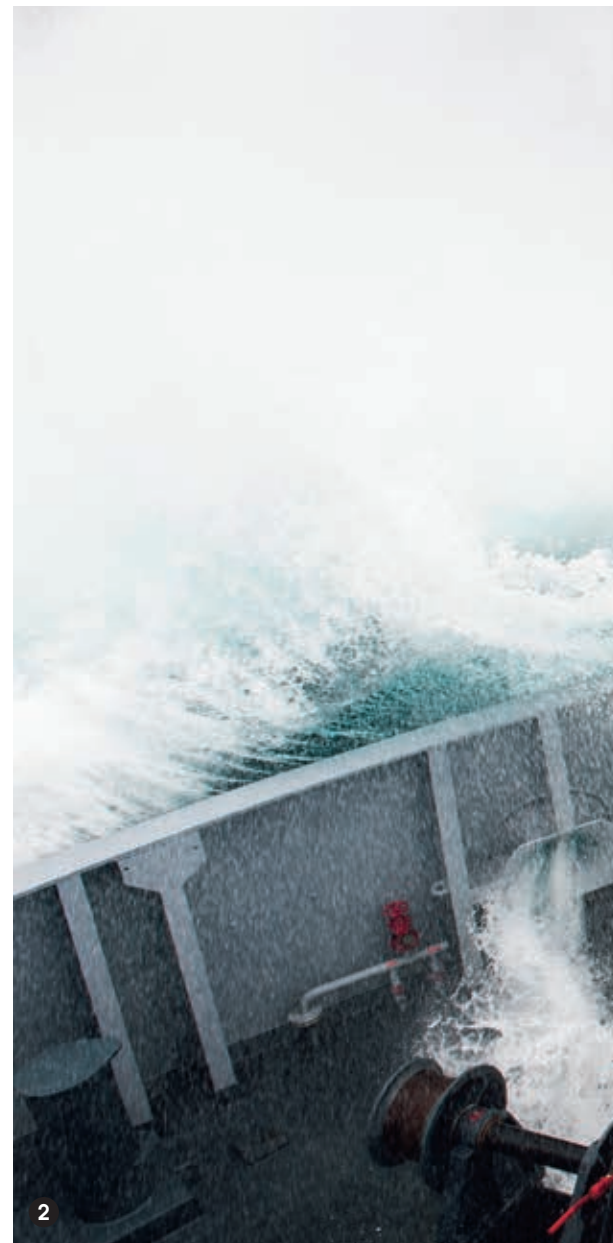
Du 20 août au 10 octobre, le remorqueur de haute mer (RHM) *Tenace* a été déployé dans le nord de l'océan Atlantique et dans l'océan glacial Arctique afin d'y mener, au milieu des icebergs, une mission Grand Nord. Sous ces latitudes polaires, le RHM a été employé au titre de la fonction connaissance et anticipation, démontrant le rôle que la France entend jouer dans cette région à fort potentiel stratégique. STÉPHANE DUGAST AVEC MATHIEU MULLER



1 Mer de Barents, 10 septembre 2014. Composé de glaces permanentes, dont la surface diminue chaque année, l'Arctique n'est pour l'instant navigable qu'en été sur ses bords quand la banquise se disloque et se convertit en eaux libres parsemées de blocs de glace et d'icebergs à la dérive.

2 Le RHM *Tenace* a conduit, parfois contre vents et marées, sa mission Grand Nord dans le sillage d'illustres explorateurs du XX^e siècle, comme le commandant Jean-Baptiste Charcot ou encore Paul-Émile Victor, ayant mis leurs compétences au service de la science et de la France, avec le concours précieux de la Marine et de ses équipages.

3 La campagne scientifique Arctic Tenace Expedition, ARTEX 2014, a été l'opportunité de mener des observations *in situ* afin de comprendre le fonctionnement des écosystèmes marins.





4 Première rencontre avec un iceberg. «*Seuls les glaces et le temps sont maîtres*», un proverbe local avertit les marins des dangers de la navigation dans la région. À ces latitudes proches du cercle polaire arctique, les principaux dangers sont les icebergs – dont les 7/8^e sont immergés – et la glace morcelée dérivant au gré des courants et des vents souvent très puissants.

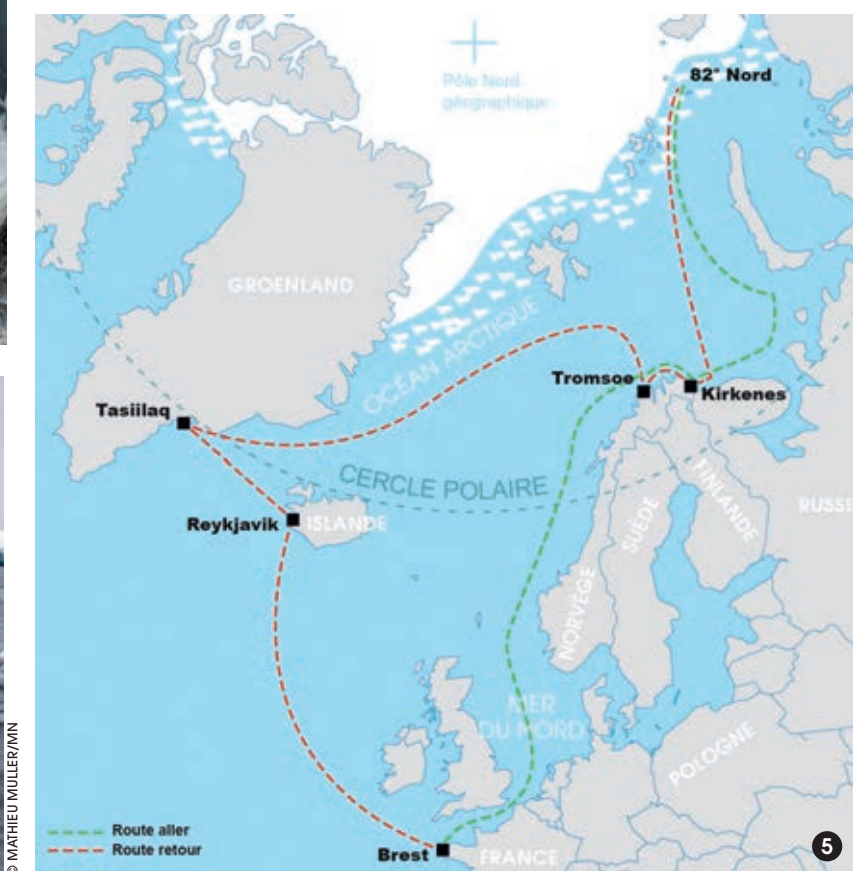
5 Le *Tenace* a navigué bien au-delà du cercle polaire dans l'océan glacial Arctique. Ce dernier communique avec l'océan Atlantique entre le Groenland et la Scandinavie, et avec l'océan Pacifique par le détroit de Béring.

© MATHIEU MULLER/MN



© MATHIEU MULLER/MN

4



© MATHIEU MULLER/MN

5

© PAUL SÉNARD/MN

1 Météorologiste-océanographe à bord du RHM *Tenace*, le second maître Jean-Eudes L. vérifie en temps réel les informations fournies par une sonde bathymétrique préalablement lancée à la mer.

2 «*En Arctique, les souverainetés s'aiguisent, se jaloussent et se surveillent.*» L'embarquement de l'ancien Premier ministre, Michel Rocard, ambassadeur de France chargé des négociations internationales sur les pôles, a été l'occasion de rappeler à chacun, lors des escales, que la mission Grand Nord est une mission d'intérêt général autant pour la France que pour le reste du monde.

3 Spectacle étonnant d'un iceberg, «montagne de glace»

en néerlandais, pour les marins du *Tenace*. De tailles différentes et souvent de masse considérable, les icebergs sont des blocs de glace se détachant de la banquise en été.

4 Le froid et l'humidité sont les ennemis jurés de tout marin naviguant sous ces latitudes. Le second maître Johann T. a appris à lutter contre ces conditions climatiques extrêmes pour mener à bien sa mission.

5 Le capitaine de corvette Eric Fauquet, commandant du *Tenace*, présente à Michel Rocard une bouteille de prélèvement Niskin. Utilisée en océanographie, elle possède un dispositif permettant de prélever de l'eau à une profondeur donnée.



1

© MATHIEU MULLER/MN



2

© MATHIEU MULLER/MN



3

© MATHIEU MULLER/MN



4

© MATHIEU MULLER/MN



5

© MATHIEU MULLER/MN



6

© MATHIEU MULLER/MN



7

© MATHIEU MULLER/MN

6 Le RHM *Tenace* croise en mer de Barents la frégate danoise *Ejnar Mikkelsen*, ainsi baptisée en l'honneur de l'explorateur polaire et écrivain (1880-1971) connu pour ses missions au Groenland. Bénéficiant depuis 2009 d'une autonomie renforcée, le Groenland demeure un pays constitutif du Danemark. Des bâtiments de la Marine royale danoise naviguent régulièrement sous ces latitudes.

7 Observations des micro-organismes qui sont la base de la chaîne alimentaire marine. Les scientifiques étudient leur répartition et analysent les espèces dominantes.

Il était une foi l'amiral Georges Thierry d'Argenlieu

«*Tient lieu d'Argenterie*», la contrepèterie a fait florès jusqu'à nos jours pour désigner le «*carme-naval*», l'amiral Georges Thierry d'Argenlieu, aussi appelé père Louis de la Trinité de l'ordre des Carmes déchaux. Il est l'un des officiers les plus décorés de la Marine. Sa carrière l'a propulsé au firmament de la hiérarchie à un rythme étourdissant et probablement sans équivalent dans l'histoire de la Marine française.

L'homme est né à Brest, le 7 août 1889, dans une famille où l'on se consacre traditionnellement à Dieu et à la France. Georges Thierry d'Argenlieu incarne d'ailleurs l'union des deux vocations familiales dans la mesure où, fils d'un contrôleur général de la Marine, ses deux frères aînés sont officiers, ses deux cadets dominicains et ses deux jeunes sœurs appartiennent à la congrégation de Notre-Dame-de-Sion. Entré à l'École navale avant ses 18 ans, la Grande Guerre le surprend «*sur le chemin du cloître*», trois semaines seulement après sa décision d'abandonner le monde pour entrer en religion. Il appareille néanmoins de Toulon pour tenir le blocus du canal d'Otrante et participer à la lutte anti-sous-marin en Méditerranée. En 1919, après un «*interminable postulat*», il quitte l'uniforme pour la bure et entre au Carmel sous le nom de Louis de la Trinité. Ordonné en 1925, ce catholique intransigeant, un temps séduit par les thèses de l'Action française, est l'un des principaux artisans du renouveau intellectuel et spirituel des Carmes dans l'entre-deux-guerres. Il devient supérieur de son ordre en 1932.

UN RÔLE CLÉ CHEZ LES FNFL

Mobilisé en 1939, il est fait prisonnier lors de la reddition de Cherbourg. Il s'évade pour gagner la Grande-Bretagne sans même avoir entendu l'Appel du 18 juin. Ce départ est celui d'un patriote ardent, blessé de voir «*la nuit qui tombait sur la France*». À Londres, il devient le premier chef d'état-major des Forces navales françaises libres (FNFL). À la suite des *Mémoires de guerre* présentant d'Argenlieu comme un parfait croisé de la France libre, on lui a attribué – à tort – la création de la croix de Lorraine. En septembre 1940, il participe à la tentative anglo-gaulliste de reprise de Dakar, alors capitale de l'Afrique occidentale française. Envoyé pour obtenir le ralliement pacifique

de la ville, il est grièvement blessé par des tirs pendant l'opération. C'est à ce moment que naît entre lui et de Gaulle une véritable dévotion réciproque. Commandant des FNFL en Afrique équatoriale française, il dirige les forces navales lors du coup de main monté par Leclerc pour prendre Libreville. En juin 1941, d'Argenlieu est nommé haut-commissaire de France dans le Pacifique pour y affermir la position de la France libre, alors que la menace japonaise se précise. Promu contre-amiral au lendemain de Pearl Harbor, il doit négocier avec les États-Unis – conscients de l'intérêt stratégique de la Nouvelle-Calédonie – l'implantation d'une base pour défendre, depuis l'île, le Pacifique. Un imposant corps expéditionnaire américain est envoyé sur l'île, ce qui bouleverse la vie locale et paraît de nature à hypothéquer la souveraineté française. Les mesures prises par l'amiral d'Argenlieu pour garder l'initiative provoquent une très vive émotion et des accrochages avec le commandement américain. De retour à Londres, il est nommé en août 1943 commandant des Forces navales françaises de Grande-Bretagne. D'Argenlieu est en première ligne pour gérer la difficile fusion entre les FNFL et la Marine d'Afrique du Nord. En juin 1944, il accompagne le premier voyage du général de Gaulle en France et, le 26 août, descend les Champs-Élysées à ses côtés. Chef d'état-major général adjoint de la Marine, amiral Nord, vice-président du Conseil supérieur de la Marine et inspecteur général, l'amiral d'Argenlieu veille à la reconstruction de la Marine et participe à la conférence inaugurale des Nations unies à San Francisco.

«SA» GUERRE D'INDOCHINE

En août 1945, après accord du Saint-Siège, il est nommé haut-commissaire de France en Indochine. Chargé d'y rétablir la souveraineté française, il occupe le poste qu'ambitionnait un autre compagnon de la Libération, le

général Leclerc. Contrairement à une légende tenace, il est erroné d'opposer un Leclerc visionnaire à un d'Argenlieu défenseur borné de l'ordre ancien. En revanche, si les responsabilités de l'amiral dans le déclenchement de la guerre d'Indochine sont évidentes, elles méritent néanmoins d'être nuancées. Tout au long de son mandat, d'Argenlieu se fait l'exécuteur fidèle et zélé des instructions données par le général de Gaulle en 1945. Les contradictions inhérentes à son action, empreinte d'une volonté libérale, mais inadaptée à la réalité locale, sont celles du projet gaullien. Ainsi, les ouvertures proposées aux populations, généreuses par rapport à la tradition coloniale, sont de toute façon beaucoup trop timides pour répondre à leurs aspirations. Rappelé d'Indochine par le gouvernement en mars 1947, l'amiral se retire chez les Carmes, tout en conservant jusqu'en 1958 la charge de chancelier de l'ordre de la Libération qu'il assumait depuis sa création. Il meurt le 7 septembre 1964. Inhumé dans l'église d'Avrechy d'Argenlieu (Oise), sa tombe est surplombée d'une épitaphe rédigée par le général de Gaulle : «*L'artisan des grandes tâches c'est-à-dire des œuvres méritoires. Le Compagnon de toutes les entreprises, l'Ami de tous les jours qui servit honorablement la France sans faux pas sur sa route ni tache sur son honneur, ni ombre sur sa fidélité.*» ●

THOMAS VAISSET, AGRÉGÉ D'HISTOIRE,
CHARGÉ DE RECHERCHE À LA DIVISION MARINE
DU SERVICE HISTORIQUE DE LA DÉFENSE.
IL EST L'AUTEUR EN 2014 D'UNE THÈSE DÉDIÉE
À L'AMIRAL D'ARGENLIEU

6 Dates clés

- **7 août 1889** : Naissance à Brest.
- **1^{er} octobre 1906** : Entrée à l'École navale.
- **22 juillet 1919** : Démission de la Marine.
- **1925** : Ordination sacerdotale.
- **6 juin 1946** : Élevé au rang et à l'appellation d'amiral.
- **7 septembre 1964** : Décès au Carmel du Relecq-Kerhuon.



© DR - MONTAGE : PAUL SÉNARD/MN

Mers et océans Les grands enjeux



LE FAIT MARITIME N'EST PLUS À DÉMONSTRER. Politiques, économistes, militaires et stratèges, tous sont d'accord : le monde est en voie de maritimisation. Les mers et les océans sont d'ailleurs le théâtre d'une intense compétition entre États, qui se renforcera à l'avenir, dans laquelle les marines militaires jouent un rôle toujours croissant. Grâce aux éclairages d'une armada de spécialistes, aux profils les plus divers, dont le capitaine de vaisseau Laurent de Jerphanion, Frédéric Cuvillier, Jean-Luc

Mélenchon ou encore Isabelle Autissier, cette revue pose les bases du débat et s'interroge sur ces espaces de compétition et d'opportunités. Réchauffement de l'Arctique, énergies marines renouvelables, hydrocarbures offshore, stocks halieutiques inexploités... Les possibilités sont nombreuses et désormais stimulées par la raréfaction des ressources terrestres. Autant de pensées de stratèges pour nourrir sa réflexion sur les mers et les océans que l'on croit toujours connaître et maîtriser.

La Revue internationale et stratégique N°95. Le dossier : Mers et océans, espaces de compétition et d'opportunités, sous la direction de Bastien Alex et Didier Billion, 198 pages, 20 €. Disponible en librairie.

le saviez-vous ?

En berne

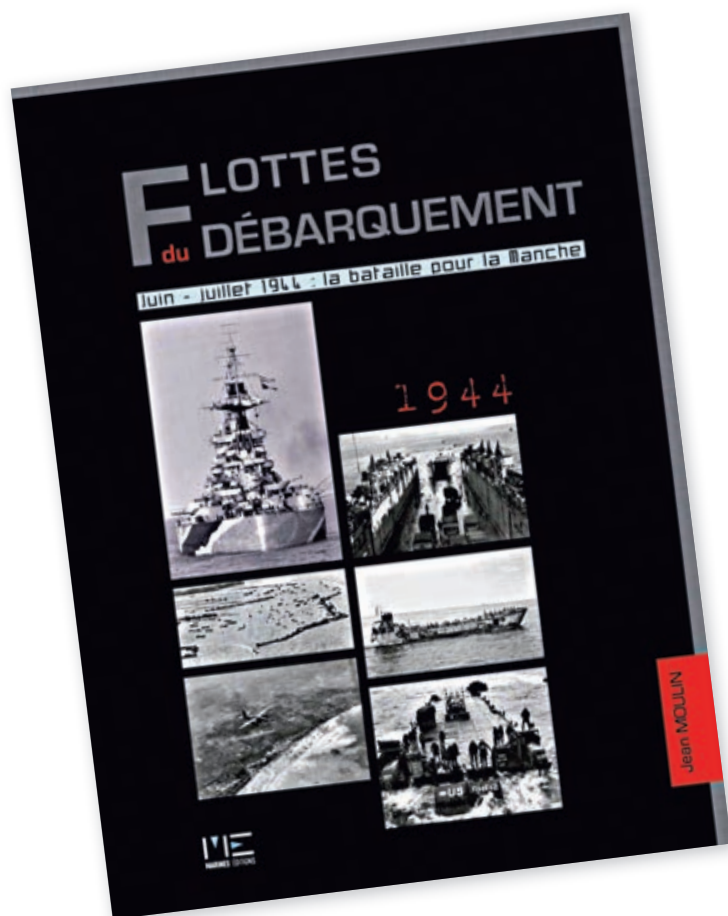
Ce terme n'a évidemment rien à voir avec la ville de Berne en Suisse. Cette expression a deux origines. Selon certains étymologistes, il s'agirait d'un emprunt à l'espagnol *bernia*, désignant une grande pièce de laine, devenue un grand manteau porté autrefois par les femmes. Au cours du XVII^e siècle, ce même terme va désigner un jeu, par analogie à la couverture tenue aux quatre coins permettant de faire sauter une personne en l'air, en guise de plaisanterie ou de brimade. Cet usage donnera naissance au verbe « *berner* ». Une autre origine est attribuée à « *berne* », qui serait un emprunt au néerlandais *Berm*, terme désignant alors sur un navire un bord ou un ourlet. Une référence évidente à l'état d'un pavillon hissé à mi-drise, s'enroulant souvent autour du mât. Un mot, deux origines qui ne doivent cependant pas faire oublier sa fonction utile en mer. Un pavillon en berne pouvait ainsi signifier un signal de détresse, un appel de l'équipage à bord ou encore la demande d'un pilote à l'entrée du port. Tout dépendait du navire et de sa nature.



Hommes à la mer Une mer cruelle

« Il y a trois sortes d'hommes : les vivants, les morts et ceux qui vont sur la mer. » Ce proverbe attribué à Platon est abusivement utilisé, sauf pour cet album. La mer est en effet cruelle dans la plupart des nouvelles de grands romanciers de la mer, choisies par Riff Reb's. Une description souvent terrible du destin des marins des siècles passés, entre horreur et enfer. Après *Le Loup des mers*, adapté de Jack London, et *À bord de l'Étoile Matutine*, inspiré de Pierre Mac Orlan, l'auteur et dessinateur choisit, pour son troisième et dernier opus, huit nouvelles choc. Virtuosité du dessinateur, découpage cinématographique, mise en couleurs tranchante à chacune des histoires, ces huit nouvelles de caractère, ces huit histoires poétiques sont graphiquement spectaculaires. Un album BD maritime phare dans la bibliothèque de tout carré.

Hommes à la mer, Riff Reb's, éditions du Soleil, 110 pages, 17,95 €.



■ | Flottes du Débarquement La bataille pour la Manche

LE 6 JUIN 1944, 6 639 BÂTIMENTS DE GUERRE DE TOUTES TAILLES ONT PARTICIPÉ AU DÉBARQUEMENT DE NORMANDIE. Cet ouvrage présente cette imposante flotte en évoquant les unités les plus représentatives, les engagements les plus significatifs et la dimension navale de la bataille dite « de Normandie ». Spécialiste du genre, l'auteur rappelle aussi que, pendant tout l'été, d'importants combats et engagements navals ont permis aux Alliés de conserver la maîtrise de la Manche. « Ces actions, souvent négligées ou simplifiées par les historiens, ont joué un rôle crucial dans la réussite de la reconquête du territoire français. En effet, et c'est peu connu, les sous-marins allemands, les engins spéciaux, les vedettes et les avions de la Luftwaffe ont longtemps maintenu leur pression sur la flotte alliée », précise d'ailleurs Jean Moulin. Un livre illustré pour voir autrement le Débarquement.

Flottes du Débarquement.
Juin – juillet 1944 : la bataille pour la Manche,
Jean Moulin, Marines éditions, 128 pages, 25 €.



■ | Tintin et la mer Un hors-série maritime

« Bachi-bouzouk », « amiral de bateau-lavoir », « coloquinte à la graisse de hérisson », « macchabées d'eau de vaisselle » ou « simili-martien à la graisse de cabestan »⁽¹⁾, ce hors-série de la revue *Historia* est fait pour vous ! Explorations, corsaires, trésors, paquebots, yachts... L'opportunité vous est offerte de (re)visiter l'univers finalement très maritime du plus célèbre reporter à la houppette, le meilleur ami d'Archibald Haddock dit le capitaine Haddock, par mille millions de milliards de sabord !

(1) Parmi les 28 jurons favoris du capitaine Haddock dans les albums d'Hergé.

Tintin et la mer.
Hors-série *Historia*, 130 pages, 8,90 €.
Disponible en librairie et en kiosque.

■ | L'incroyable Marrec ! Sur les traces de Jules Verne

Réalisé par de talentueux étudiants de l'École supérieure des métiers artistiques⁽¹⁾, ce film d'animation est un petit bijou. S'en exhalent de forts parfums maritimes ainsi qu'une intrigue à la Jules Verne. Embarquement immédiat !

(1) Il s'agit de la même école, dont des étudiants ont réalisé le film *Beyond The Line* (cf. CB 3033).



Une pépite
à voir (et revoir)
sur le web

■ | Le voyage extraordinaire Danse avec les glaces

C'est l'une des plus incroyables épopées polaires. Soyons fair-play, elle est l'œuvre de sujets de sa Majesté commandés par un dénommé Ernest Shackleton. Alternant vignettes, illustrations grand format ou cartes, l'auteur-illustrateur nous offre un bel album à lire en famille. Original et sophistiqué, un incontestable beau-livre !

Le voyage extraordinaire, l'aventure vraie d'Ernest Shackleton au cœur de l'Antarctique,
William Grill, Casterman, 72 pages,
17,50 €.



■ | L'Indicible Guerre Un écrivain et sa guerre

Le 2 août 1914, Pierre Mac Orlan reçoit son ordre de mobilisation. Sa carrière littéraire est brutalement interrompue. Blessé, il est réformé en décembre 1917, devenant cependant correspondant aux armées. La guerre et sa cohorte d'horreurs, de souffrances et d'éloignement, vont marquer profondément l'écrivain, auteur de nombreux romans fort prisés des (anciens) marins, dont *Le Quai des Brumes* (1932) ou *L'Ancre de Miséricorde* (1941). Sa correspondance avec son épouse, ainsi que les photographies avec lesquelles il confectionna un album après sa guerre servent de fil rouge à cet ouvrage initié par la conservatrice du musée dédié à l'écrivain.

L'Indicible Guerre,
Pierre Mac Orlan, Liénart, 200 pages,
26 €.

Rébus maritimes

Saurez-vous les déchiffrer?

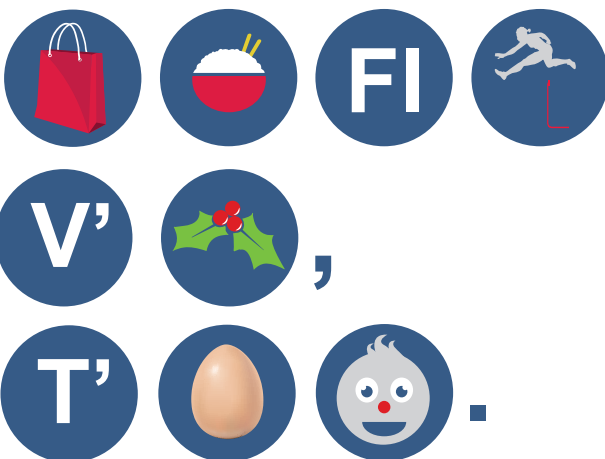
1



2



3



PERMUTATIONS

MT BAT MARPO, affecté FDA sur la région de Toulon, recherche permutation Toulon terre et ses environs. Contact au 06 95 36 40 10 ou 09 80 76 12 36.

SM BAT MECAN, embarqué à Brest, recherche permutation à terre région Bretagne. Contact au 06 76 14 52 04.

MT BS GUETTEUR DE LA FLOTTE, affecté au CROSS Toulon, recherche une permutation d'affectation en sémaphore ou en CROSS dans les régions Atlantique ou Manche-mer du Nord. Étudie toutes propositions dans ces régions. Contact au 06 75 90 69 52.

Erratum



Dans *Cols Bleus* n° 3033 p.24, une erreur s'est glissée dans le crédit photo, il s'agit de la DGA.

Vous voulez déposer une petite annonce dans Cols bleus

N'hésitez pas!

Tarifs des permutations (exclusivement réservés aux marins):

1 insertion: 7,65 €.

3 insertions: 18,36 €.

6 insertions: 26 €.

Toutes annonces confondues,

SAUF permutations:

3 insertions: 58,12 €.

Adresse pour envoyer texte de

l'annonce et paiement:

ECPAD PC/DPDE 2 à 8, route du Fort 94205 IVRY-SUR-SEINE CEDEX

(Chèque à l'ordre de l'agent comptable de l'ECPAD.)

Publicité

