www.colsbleus.fr

Cols•bleus
MARINE NATIONALE

LE MAGAZINE DE LA MARINE NATIONALE **N° 3081** — AOÛT / SEPTEMBRE 2019

RENCONTRE
AMIRAL DENIS BÉRAUD
PAGE 31

VDU
MISSION JEANNE D'ARC 2019
PAGE 34

HISTOIRE
OPÉRATION TRIDENT
PAGE 46

La Guyane

Un territoire riche d'enjeux et d'opportunités pour la Marine

Publicité

Éditorial

De la Guyane à l'océan Indien : des marins tout autour du globe

© J. RAPPIN/MN

Capitaine de vaisseau **Éric Lavault**, directeur de la publication

Pour ce premier éditorial, je vous invite en Guyane dont l'actualité est marquée par la mort accidentelle de trois de nos camarades de l'armée de Terre dans l'opération Harpie de lutte contre l'orpaillage illégal. Mes pensées vont vers leurs familles, leurs frères d'armes ainsi qu'aux blessés. Au cœur de la forêt primaire d'Amazonie, la plus riche du monde par sa biodiversité, on trouve la plus longue frontière terrestre française, partagée avec le Brésil, le long du fleuve Oyapock. Son alter ego, le fleuve Maroni, marque la frontière avec l'autre partenaire régional, le Surinam. Ce poumon tropical est vascularisé par une multitude de cours d'eau, le long desquels on trouve les fameux carbets, abris typiques des cultures amérindiennes. Compte tenu de la situation géostratégique de la région, le tropisme opérationnel des forces armées en Guyane est marqué. La centaine de marins et gendarmes maritimes affectés contribuent à la sécurité du centre spatial guyanais et sont en mesure de secourir les populations en cas de catastrophes naturelles ou d'évacuer des ressortissants (Haïti en 1994, 2004 et 2010).
En matière d'action de l'État en mer, deux patrouilleurs et une embarcation remonte filets agissent conjointement avec les vedettes de la gendarmerie maritime pour lutter notamment contre la pêche illégale, afin de préserver l'exploitation durable des ressources halieutiques de la zone économique exclusive. Les unités de la Marine sont récentes et illustrent la priorité accordée à ce vaste espace maritime s'étendant jusqu'à 350 nautiques des côtes guyanaises, aux limites du plateau continental sur lequel la France possède un droit exclusif d'exploitation.
De l'autre côté du globe, la période estivale a été marquée par le retour du Charles de Gaulle et de son escorte européenne[1] le 7 juillet. Parti le 5 mars, le groupe aéronaval a apporté son soutien à l'opération Chammal, puis a opéré en océan Indien traversé par des flux commerciaux, vitaux pour notre économie. Ce formidable instrument d'influence diplomatique et militaire a permis d'entretenir les liens avec nos alliés stratégiques de la zone (Inde, Australie et Singapour). Les interactions opérationnelles avec les porte-avions de nos partenaires américains ont également pu reprendre.
Au cœur des vacances estivales, comme en opérations, il n'y a pas de pause pour les enjeux stratégiques de la Marine. Mon projet est de porter une communication offensive en appui de ces enjeux. Au premier rang d'entre eux, figure la *bataille décisive* [2] des ressources humaines et du recrutement.

[1] Britanniques, Danois, Espagnols, Italiens et Portugais ont pris part à la mission.
[2] Théories navales d'Alfred Mahan.

Cols•bleus MARINE NATIONALE | LE MAGAZINE DE LA MARINE NATIONALE

Rédaction : ministère des Armées, SIRPA Marine Balard parcelle Est Tour F, 60, bd du Général-Martial-Valin CS 21623 – 75509 Paris Cedex 15 **Téléphone :** 01 49 60 58 56 **Site :** www.colsbleus.fr **Directeur de la publication :** CV Éric Lavault directeur de la communication de la Marine **Adjoint du directeur de la publication :** CC Gwennan Le Lidec **Directeur de la rédaction :** CC Jérôme du Pac de Marsoulies **Rédacteur en chef :** Hélène Perrin **Rédacteur en chef adjoint :** SACS Philippe Brichaut **Secrétaire :** MT Christophe Tandt **Rédacteurs :** ASP Aude Bresson, ASP Jeanne Sénéchal **Infographie :** Charline Normand **Conception-réalisation :** IDIX, 33 rue de Chazelles 75017 Paris **Direction artistique :** Gilles Romiguière **Secrétaire de rédaction :** Philippe Legrain **Rédacteurs graphiques :** IDIX **Photogravure :** Archipels **Couverture :** JL Bodet/FAG **4e de couverture :** C. Charles/MN **Imprimerie :** Direction de l'information légale et administrative (DILA), 26, rue Desaix, 75015 Paris **Abonnements :** 01 49 60 52 44 **Publicité, petites annonces :** ECPAD, pôle commercial – 2 à 8, route du Fort, 94205 Ivry-sur-Seine Cedex – Karim Belguedour – Tél. : 01 49 60 59 47 **E-mail :** regie-publicitaire@ecpad.fr – Les manuscrits ne sont pas rendus, les photos sont retournées sur demande. Pour la reproduction des articles, quel que soit le support, consulter la rédaction. **Commission paritaire :** n° 0211 B 05692/28/02/2011 **ISBN :** 00 10 18 34 **Dépôt légal :** à parution

Publicité

Cols•bleus
MARINE NATIONALE

actus 6

passion marine 16

La Guyane, un territoire riche d'enjeux et d'opportunités pour la Marine

rencontre 28

Contre-amiral Marc Aussedat, Commandant le groupe aéronaval
Amiral Denis Béraud, inspecteur général des armées – Marine

vie des unités 32

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

36 RH

Concours « Féminisons les métiers de l'aéronautique »
Officier : les voies du recrutement interne

40 portrait

Maître Cédric, Adjoint au chef de secteur « réseaux » à bord du porte-hélicoptères amphibie *Tonnerre*

42 immersion

Cèdre bleu

46 histoire

1999 opération trident, une Marine à la pointe des opérations aériennes du Kosovo

48 loisirs

Toute l'actualité culturelle de la mer et des marins

actus

instantané

LE SNA *SUFFREN* DEVOILÉ

Le 12 juillet 2019, la France a célébré le lancement de son nouveau sous-marin nucléaire d'attaque (SNA) : le *Suffren*. Il est le premier d'une série qui va remplacer progressivement les SNA de classe Rubis, construits entre 1976 et 1991. Plus grand, plus lourd, plus discret, il possède une autonomie plus importante que celle de ses prédécesseurs. Il est, en outre, doté de capacités de frappe contre terre, bénéficie d'un système de combat de nouvelle génération et dispose d'un potentiel accru de déploiement de nageurs de combat. À l'image, l'équipage devant l'étrave.

©C HUGÉ/MN

CAPACITÉ

instantané

RETROUVAILLES

Retour du porte-avions *Charles de Gaulle* et de son groupe aéronaval, après plus de quatre mois d'activité opérationnelle intense durant la mission Clemenceau. Les marins ont été accueillis le 7 juillet par leurs familles au port base de Toulon. Au cours de cette mission, le bâtiment a parcouru 36 000 nautiques, soit plus d'une fois et demie le tour du monde.

© A. MANZANO/MN

Amers et azimut

Instantané de l'actualité des bâtiments déployés

DONNÉES GÉOGRAPHIQUES

Source Shom

ANTILLES
ZEE : env. 138 000 km²

GUYANE
ZEE : env. 126 000 km²

CLIPPERTON
ZEE : env. 434 000 km²

MÉTROPOLE
ZEE : env. 349 000 km²

NOUVELLE-CALÉDONIE – WALLIS-ET-FUTUNA
ZEE : env. 1 625 000 km²

SAINT-PIERRE-ET-MIQUELON
ZEE : env. 10 000 km²

TERRES AUSTRALES ET ANTARCTIQUES FRANÇAISES
ZEE : env. 1 727 000 km²

POLYNÉSIE FRANÇAISE
ZEE : env. 4 804 000 km²

LA RÉUNION – MAYOTTE – ÎLES ÉPARSES
ZEE : env. 1 058 000 km²

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

29 BÂTIMENTS

5 AÉRONEFS

1 937 MARINS

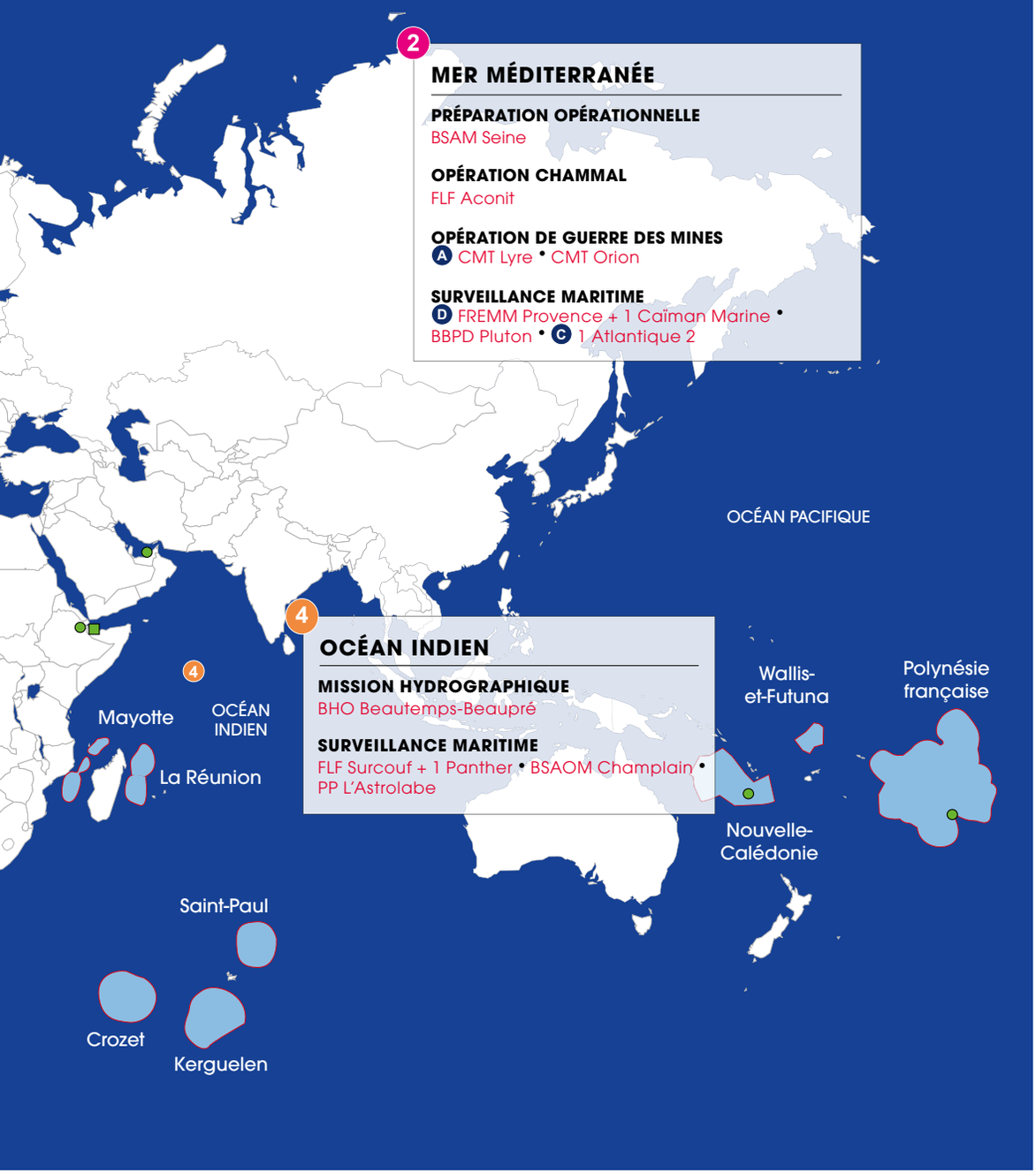
LE 15 JUILLET 2019

MISSIONS PERMANENTES

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

Équipes spécialisées connaissance et anticipation

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



© R. DAL SOGLIO/MN

© Y. LEFOURNEAU/MN

© Y. LEFOURNEAU/MN

© A. AGOSTINELLI/MN

© MN

© C. HUGÉ/MN

en images

1 3/7/2019
«TERMINÉ, BARRE ET MACHINES !»
Le 3 juillet 2019, le sous-marin nucléaire d'attaque (SNA) *Saphir* a rejoint le port de Cherbourg-en-Cotentin. Après 35 ans de service, il est le premier des six SNA de type Rubis à être retiré du service actif. Depuis le 6 juillet 1984, le début de sa carrière, le *Saphir* a parcouru 1 200 000 nautiques, passé plus de 120 000 heures en plongée, soit plus de 13 ans sous la surface.

2 28/6/2019
MILLE SNSM
La journée nationale des Sauveteurs en mer, le «Mille SNSM», s'est déroulée le 28 juin 2019. Au cours de cette journée de sensibilisation et d'appel aux dons, un hommage a été rendu aux trois sauveteurs : Yann Chagnolleau, Alain Guibert et Dimitri Moulic, décédés dans le naufrage de la SNS 061 des Sables-d'Olonne, le 7 juin dernier.

3 26/6/2019
RCA DU CASSARD
Trois mois après son dernier déploiement opérationnel, la frégate antiaérienne *Cassard* marque son retrait du service actif par une cérémonie qui s'est déroulée à Toulon. À l'image, le débarquement en yole du capitaine de vaisseau Mackara Ouk, commandant du *Cassard*.

© N. FERNANDEZ/MN

© B. ÉMILE/MN

© E. CADIOU/MN

© B. PAPIN/MN

© G. DAVID/MN

4 10/7/2019
COOPÉRATION
L'amiral Christophe Prazuck, chef d'état-major de la Marine, a accueilli, en visite officielle, l'amiral Ilques Barbosa Junior, commandant la Marine brésilienne. Cette rencontre renforce les liens tissés depuis la signature du partenariat stratégique franco-brésilien en 2008.

5 30/6/2019 AU 2/7/2019
ENTRAÎNEMENT FRANCO-ÉGYPTIEN
Après avoir franchi le canal de Suez et retrouvé la Méditerranée orientale, le groupe aéronaval formé autour du porte-avions *Charles de Gaulle* a participé du 30 juin au 2 juillet à l'exercice bilatéral Ramsès 19 avec les forces égyptiennes. Ces trois jours on été rythmés par des exercices de lutte antisurface, de lutte antiaérienne, des interactions entre les chasseurs français et égyptiens ainsi que par des échanges de personnel entre les bâtiments naviguant au large de l'Egypte.

6 24/6/2019
GFM MÉDITERRANÉE
Le 24 juin 2019, le contre-amiral Christophe Lucas, commandant de la Force maritime des fusiliers marins et commandos (FORFUSCO), a fait reconnaître le capitaine de frégate Philippe Sierra comme commandant du Groupement de fusiliers marins (GFM) Méditerranée. Les fusiliers marins du GFM étaient sur les rangs ainsi que ceux des compagnies de fusiliers marins de France Sud et Rosnay qui lui sont rattachées.

dixit

« Voilà 25 ans que la classe La Fayette fait notre fierté. C'est désormais le programme FREMM ou frégate multi-missions, qui a repris le flambeau de cette classe d'exception. Mais avec une constante, Lorient demeure au cœur de l'innovation et au service de la modernisation de la Marine nationale. »
Florence Parly, ministre des Armées, à l'occasion du lancement de la frégate multi-missions *Normandie* le 25 juin 2019.

« Ce qui naît aujourd'hui avec le Suffren, c'est un chasseur, pas un bateau qui va se cacher au fond de l'océan, c'est un bateau qui est taillé pour le combat » pour « rencontrer des adversaires », les « frôler » et « mener des missions de combat ».
Amiral Christophe Prazuck, chef d'état-major de la Marine, le 18 juillet 2019.

Minerve

Le sous-marin a été retrouvé

© S. CHENAL/MN

© DR

Le 5 février 2019, Florence Parly, ministre des Armées, annonçait la reprise des recherches du sous-marin Minerve. Moins de 6 mois plus tard, l'épave a été retrouvée.
Le 27 janvier 1968, le sous-marin, alors en exercice au large de Toulon, avait mystérieusement coulé en seulement 4 minutes, avec à son bord 52 marins. Des opérations de secours avaient immédiatement été entreprises ; l'histoire retient notamment l'intervention du commandant Jacques-Yves Cousteau à bord de sa « soucoupe plongeante », un mini sous-marin. Malgré cela, l'épave n'avait pu être localisée. Cinquante et un ans plus tard, la ministre des Armées entendait désormais « profiter de la mise en service d'équipements de haute technologie » pour retrouver l'épave. De nouvelles recherches ont donc débuté. Le CEA (Commissariat à l'énergie atomique et aux énergies alternatives) a tout d'abord affiné le périmètre de recherche, grâce à la puissance de calcul de moyens informatiques récemment acquis. Le service hydrographique et océanographique de la Marine (Shom) a apporté un éclairage nouveau grâce à ses connaissances les plus récentes sur les courants de fond de la zone. Les travaux menés par la Marine nationale, avec le concours de l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (Ifremer), ont ensuite permis de cartographier la zone pour préparer son exploration. Celle-ci a été initiée par le navire de recherche pluridisciplinaire de l'Ifremer, *Antea*, et son drone sous-marin AsterX. Le *Seabed Constructor,* navire d'une société américaine spécialisée dans la recherche sous-marine, les a rejoints le 17 juillet pour poursuivre les explorations et a identifié l'épave le 21 juillet à 45 km au large de Toulon, reposant à 2 230 m de fond. « C'est un succès, un soulagement et une prouesse technique » a commenté la ministre des Armées.

Georges Ménage

Décès d'un vétéran du Débarquement

Georges Ménage, ancien marin des Forces navales françaises libres, est décédé le 6 juillet à l'âge de 97 ans. Vétéran du débarquement de Normandie, cet habitant de Saint-Brieuc (Côtes-d'Armor) s'était engagé dès le 18 juin 1940, quelques heures avant que le général de Gaulle ne lance son appel à résister et à se battre contre l'occupant allemand. Le jour du Débarquement, pour l'opération «Overlord», le jeune Breton était à bord de la corvette *Renoncule*, qui faisait route vers *Utah beach*.

Coopération France Australie

Escale d'un sous-marin australien à Nouméa

L'escale à Nouméa du HMAS Farncomb, du 21 au 28 juin, a constitué un événement singulier à la fois pour la Nouvelle-Calédonie, la ville de Nouméa et les forces armées en Nouvelle-Calédonie. La dernière escale d'un sous-marin à Nouméa remontait à 1985. Cette année-là, la ville accueillait le sous-marin nucléaire d'attaque Rubis. Plus de trente ans après, le *Farncomb* a fait une entrée très remarquée dans le lagon nouméen.

le chiffre

750 000

C'est le nombre de pièces qui constituent un sous-marin nucléaire d'attaque (SNA) de nouvelle génération.

Naissance à bord

Une femme accouche dans un hélicoptère de la 35F

Le 4 juillet, le détachement de la flottille 35F basé à Tahiti a réalisé une évacuation médicale particulière. L'équipe médicale d'alerte a pris en charge à Bora Bora une femme enceinte pour l'évacuer en hélicoptère Dauphin au centre hospitalier de Taaone. Après 7 minutes de vol, la patiente a accouché à bord, assistée par le médecin, la sage-femme et un marin. La mission a alors été réajustée : la jeune maman et son bébé ont été accueillis par les pompiers au dispensaire de Raiatea afin d'être pris en charge.

© J. DAULNY/MN

Rendez-vous

SEMANTIC 2

Le séminaire «Marine du numérique, des systèmes d'information et de communication et de la Cyber», SEMANTIC 2, s'est déroulé les 26 et 27 juin 2019 à la base navale de Toulon. Au cours de cette réunion, différentes tables rondes ont eu lieu sur les thèmes : Emplois/Capacitaire et Ressources humaines.

© L. BESSODES/MN

© S. CHARMOILLAUX/MN

« Semper Thunder »

Exercice avec l'*US Navy*

Déployé depuis le 25 février 2019, le groupe Jeanne d'Arc, composé du porte-hélicoptère amphibie (PHA) Tonnerre et de la frégate La Fayette, a mis à profit son passage aux États-Unis pour conduire des activités de préparation opérationnelle du 27 au 29 juin avec les US Marines de Camp Lejeune et des moyens de l'*US Navy* basés à Norfolk. Pendant 3 jours, les marins ont participé à un exercice de haute intensité avec la Marine américaine : « *Semper Thunder* ». Ils se sont notamment entraînés à la reconnaissance de plage, aux actions amphibies et à l'aérocombat. Ces exercices, dirigés par un état-major franco-américain, ont exploité l'ensemble des capacités du *Tonnerre*. Le détachement des fusiliers marins du bâtiment a conduit plusieurs assauts amphibies aux côtés des moyens de la *IInd Marine Expeditionary Force*. Deux hélicoptères américains V-22 ont par ailleurs effectué des vols tactiques avec des hélicoptères *Gazelle* du détachement de l'aviation légère de l'armée de Terre et l'*Alouette III* de l'escadrille 22S. Après avoir soutenu la frégate *La Fayette* pendant son escale, l'*USS Stout*, navire de guerre américain, a également appareillé pour mener des activités conjointes. Un ravitaillement à la mer a ensuite été effectué avec le bâtiment ravitailleur USNS Robert E.Peary au profit des deux bâtiments de combat. Ces exercices conjoints avec la marine américaine viennent renforcer le haut niveau d'interopérabilité entre les deux pays. Le 10 juin dernier, la mission Jeanne d'Arc avait également mené des exercices avec les patrouilleurs de haute mer mexicains Guanajuato, *Oaxaca* et *Bicentenario de la Independencia*.

en bref

PREMIERE SORTIE

LA FREMM *NORMANDIE* RALLIE SON NOUVEAU PORT BASE

La frégate multi-missions (FREMM) *Normandie* a rallié, le 3 juillet, pour la toute première fois, son port-base de Brest. Parti de Lorient le 1er juillet, le bâtiment a accueilli à son bord, Florence Parly, ministre des Armées, lors de sa visite du chantier de Naval Group durant laquelle elle a souligné « la chance de l'équipage d'embarquer sur la frégate la plus moderne et la plus performante d'Europe ».

© M. MAZELLA/MN

CONCORDE CUP 2019

DEUXIÈME VICTOIRE POUR L'ÉQUIPE PMS EM

Le 2 juillet 2019, l'équipe de la Préparation militaire supérieure État-Major (PMS EM) a remporté la deuxième édition de la *Concorde Cup* face aux concurrents anglais. Après 3 jours de compétitions dans les gorges du Verdon et à Toulon, ils ont été félicités par le vice-amiral d'escadre Charles-Henri du Ché, commandant en chef pour la Méditerranée, pour cette deuxième victoire.

ESCALE À MADAGASCAR POUR LE *CHAMPLAIN*

18 TONNES DE FRET HUMANITAIRE

Le 4 juillet, après avoir quitté le port de La Réunion pour une mission de surveillance maritime dans le sud de l'océan Indien, l'équipage du bâtiment de soutien et d'assistance outre-mer (BSAOM) *Champlain* a fait escale à Fort Dauphin, à la pointe sud-est de Madagascar, pour livrer aux forces armées malgaches une vedette légère Mazava 4, un 4x4 Sovamag et du matériel radio destiné à la création d'un sémaphore. Le bâtiment a par ailleurs débarqué 18 tonnes de fret humanitaire au profit des enfants défavorisés.

© MN

THE PIRATE RUN

UN TRÉSOR SUR LA BASE

La pointe des Nègres et le Fort Saint-Louis en Martinique ont été ouverts au public le dimanche 21 juillet, à l'occasion de « The Pirate Run », une course au trésor sportive organisée par l'association *Hi caribbean*. Les participants ont eu l'occasion de découvrir ces deux emprises de la base navale au cours de leur parcours de 20 km.

LA GUYANE

Un territoire riche d'enjeux et d'opportunités pour la Marine

Située à 7000 km de la métropole, la Guyane est le plus vaste département français. La Marine nationale y mène principalement deux missions : la protection du centre spatial de Kourou et la lutte contre les trafics illicites. Au-delà de ces enjeux, le cadre naturel exceptionnel de ce morceau de terre française en Amérique du Sud offre aux marins qui y sont affectés, seuls ou en famille, de réelles opportunités.

DOSSIER RÉALISÉ PAR HÉLÈNE PERRIN ET L'ASP AUDE BRESSON

© EMA/FAG

© EMA/FAG

Capitaine de vaisseau Stéphane Faury.

© EMA/FAG

Le P400 *La Capricieuse* cède la place au PAG *La Confiance* au sein des FAG.

Missions

Surveiller les approches de la Guyane et protéger ses ressources

Délimitée par une frontière terrestre de 1 100 km et un trait de côtes de près de 380 km, la Guyane est recouverte à plus de 95 % de forêt équatoriale. Elle possède une zone économique exclusive (ZEE) de 133 949 km², soit l'équivalent de 40 % de la ZEE métropolitaine. La Marine y joue un rôle déterminant. Outre les missions classiques de souveraineté, elle lutte contre toutes les activités illicites en mer et assure la protection du centre spatial guyanais.

Adjoint interarmées du commandant supérieur des forces armées en Guyane et commandant la zone maritime Guyane, le capitaine de vaisseau Stéphane Faury revient sur les missions de la Marine en Guyane et le caractère stratégique de sa présence sur ce territoire.

COLS BLEUS : Quelles sont les missions et le rôle de la Marine en Guyane ?

CAPITAINE DE VAISSEAU STÉPHANE FAURY : Les unités de la Marine au sein des Forces armées en Guyane (FAG) participent à deux missions essentielles : protection des pas de tirs de fusées à Kourou et police des pêches. La mission Titan de protection du centre spatial guyanais (CSG) revêt un caractère prioritaire. Son volet maritime s'inscrit dans un dispositif interarmées global, également en charge de la protection terrestre externe, sous réquisition préfectorale, et de la sûreté aérienne. L'autre mission, la plus importante par le nombre de jours de mer qui y sont consacrés, est la lutte contre la pêche illégale (LCPI). La Guyane, seul outremer continental, constate régulièrement des infractions commises dans ce domaine par des pêcheurs brésiliens, à l'est, et surinamais ou guyaniens, à l'ouest. Au-delà, l'action de la Marine ne se restreint pas à ces deux missions. Les FAG restent le principal acteur en mer pour tout le spectre des missions de l'action de l'État en mer, en coordination avec les autres partenaires : vedette des douanes (DF 45), unité légère des affaires maritimes (ULAM 973), brigade nautique de la gendarmerie, hélicoptère Dragon de la sécurité civile et, à l'horizon fin 2019, moyen léger de la société nationale de sauvetage en mer (SNSM).

C. B. : Quelles relations entretenez-vous avec les marines des pays riverains, en particulier la Marine brésilienne ?
CV S. F. : Avec le Brésil, partenaire stratégique régional, les FAG entretiennent des relations militaires étroites, plus particulièrement dans le domaine de la lutte contre la pêche illégale. À l'ouest, la Marine entretient une coopération navale certes plus modeste, mais tout aussi essentielle, avec le Suriname et le Guyana. Au-delà des patrouilles conjointes réalisées avec ces partenaires, notre coopération s'exerce aussi dans le domaine de la formation et de l'échange de bonnes pratiques, que ce soit à l'occasion d'escales ou d'exercices. Signe de notre coopération étroite avec le Brésil, la Marine nationale a, depuis 2015, mis en place un officier de liaison du 4e district naval brésilien au sein de l'état-major interarmées (EMIA).

C. B. : De quels moyens disposez-vous pour mener à bien vos missions ?
CV S. F. : La Marine a notablement investi en Guyane avec l'arrivée en 2015 de l'embarcation relève-filets (ERF) *Caouanne* et le remplacement, en 2017, des deux P400 par les patrouilleurs Antilles-Guyane (PAG) *La Confiance* et *La Résolue*. Les deux vedettes de surveillance maritime (VCSM) de la gendarmerie maritime *Mahury* et *Organabo,* devraient être renouvelées dans les deux ans. Ce dispositif est complété une à deux fois par an par des renforts spécialisés de métropole. Fruit du caractère interarmées qui anime les FAG, les aéronefs de l'armée de l'air – Casa, Fennec ou Puma – contribuent hebdomadairement à la surveillance de l'activité en mer, au guidage des unités de surface et, sur demande du centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (CROSS) Antilles-Guyane, aux opérations de sauvetage en complément de l'hélicoptère Dragon.

C. B. : Quels sont les enjeux à venir de la zone maritime Guyane ?
CV S. F. : Les FAG travaillent à l'adaptation du dispositif interarmées de sécurisation du nouveau lanceur Ariane 6 qui verra le jour à l'horizon 2020. La pêche illégale a sensiblement reculé, mais imposera toujours une présence marquée et des missions LCPI exigeantes. D'autres axes de développement sont en cours, au large, mais aussi au plus près de la mangrove, dans le cadre du contrôle des flux logistiques au profit de l'orpaillage illégal. La Guyane est et restera une affectation passionnante pour un marin désireux d'action.

À retenir

• Les deux missions principales de la Marine en Guyane sont la protection du centre spatial guyanais et la lutte contre la pêche illégale.

Titan : une installation stratégique sous protection militaire

© MN

Un Falcon 50 Marine survolant la base de lancement de la fusée Ariane, à Kourou.

Dix à douze lancements (lanceurs Ariane, Soyouz et Vega) sont réalisés en moyenne chaque année depuis Kourou. Défense de l'espace aérien et de l'espace maritime, déploiements de moyens matériels et humains au sol… La sécurité du Centre spatial guyanais (CSG), dont plusieurs installations sont classées «installations prioritaires de défense», est assurée par les Forces armées en Guyane depuis 1973.
Au sein d'un dispositif interarmées, lui-même intégré dans un dispositif interministériel, la mission Titan assure la sécurisation et la protection du CSG. Une cinquantaine de militaires surveillent en permanence ses abords. Cet effectif peut atteindre plusieurs centaines lors des phases de transfert ou de lancement, soit quatre à cinq jours par mois en moyenne. Outre les volets terrestre et aérien, la mission Titan comporte un volet maritime. La Marine met en place à chaque tir une zone maritime d'exclusion surveillée à la fois par une vedette côtière de surveillance maritime (jusqu'à 18 km des côtes) et un patrouilleur Antilles-Guyane (jusqu'à 60 km des côtes). Ces patrouilles sont destinées à dérouter les bateaux qui se trouveraient, volontairement ou non, sous la trajectoire du lanceur.

Lutte contre la pêche illégale

© EMA/FAG

Contrôle par une embarcation du PAG *La Confiance* dans le cadre d'une opération de lutte contre la pêche illégale

En Guyane, les embouchures des fleuves sont des régions très poissonneuses. À cause de la surpêche dans les pays frontaliers (Brésil et Suriname), mais aussi au Venezuela et au Guyana, les pêcheurs des régions voisines viennent pêcher dans les eaux françaises.
La préservation de nos ressources halieutiques, sur laquelle la France a pris des engagements internationaux, passe par des opérations de police à la fois interarmées et interadministrations (affaires maritimes, douanes, gendarmerie). Réalisée sous la responsabilité du préfet de Guyane, délégué du gouvernement pour l'action de l'État en mer, cette mission mobilise différents moyens des Forces armées en Guyane, et notamment ceux de la Marine, qui y consacrent la majeure partie de leurs activités. En 2018, l'action des FAG, en lien avec les autres administrations compétentes sur le territoire, a permis de mener 87 actions sur des embarcations suspectes. Plus de la moitié a permis d'appréhender des pêcheurs illégaux, conduisant à des déroutements voire la saisie des embarcations. 190 km de filets, 40 t de poissons et 342 kg de vessies natatoires ont ainsi été saisis.

Flotte

Des moyens modernes et adaptés à l'environnement

La Marine dispose de moyens adaptés aux spécificités de ce territoire ultramarin. La base navale de Dégrad-des-Cannes, près de Cayenne, a vu le jour en 1992. Elle abrite deux patrouilleurs Antilles-Guyane, deux vedettes côtières de surveillance de la Gendarmerie maritime et une embarcation relève-filets.

Les PAG *La Confiance* et *La Résolue*

Modernes et polyvalents, les deux patrouilleurs Antilles-Guyane sont parfaitement adaptés aux conditions environnementales, climatiques et opérationnelles du territoire guyanais, et plus généralement de l'arc antillais. Ils ont été conçus pour opérer aussi bien en haute mer que dans les faibles fonds.
Dotés de systèmes de détection (radar et optronique), de communication et de sécurité modernes, ils sont également capables de mettre à l'eau très rapidement des embarcations et disposent d'équipements de lutte antipollution. Ils sont armés d'un canon de 20 mm téléopéré et de deux mitrailleuses de 12,7 mm.
Si la protection des pas de tir du centre spatial guyanais est au cœur de leur mission, ils mènent aussi des opérations de police des pêches et participent à la lutte contre les trafics illicites et le contrôle des flux migratoires. Ils réalisent également des missions de service public : surveillance de la navigation, sauvegarde des personnes et des biens, sauvetage et assistance, lutte antipollution. Enfin, ils remplissent des missions de rayonnement au cours de leurs escales dans les pays voisins et dans la zone antillaise. Leurs principales destinations sont le nord du Brésil (Belém, Natal…), le Suriname (Paramaribo) ou les îles des Caraïbes (Martinique, Sainte-Lucie, Saint-Barthélemy…)

© EMA/FAG

Le 14 décembre 2016, *La Confiance,* premier des deux nouveaux patrouilleurs Antilles-Guyane (PAG) de la Marine nationale, a rejoint la base navale de Dégrad-des-Cannes son nouveau port d'attache.

© EMA/FAG

Question au

Capitaine de corvette Mathieu Kuhn, commandant du PAG *La Confiance*.

COLS BLEUS : Quelles sont les spécificités de votre bâtiment ?

CC MATHIEU KUHN : Successeur des P400, le patrouilleur Antilles-Guyane est un nouveau type de bâtiment dédié à la Guyane et à son environnement. Il a été conçu pour répondre à des exigences militaires bien spécifiques, mais selon des normes maritimes civiles. Il bénéficie d'une gestion des équipements fortement automatisée tout en offrant un bon confort de vie à bord. Ceci permet d'en assurer la conduite avec un équipage optimisé (24 personnes). Taillé pour la Guyane et ses conditions particulières, le PAG a un faible tirant d'eau (3,2 m) qui lui permet de réaliser des opérations en eaux peu profondes, refuge privilégié des pêcheurs illégaux. Sa motorisation souple et silencieuse, ses équipements de vision nocturne et son système de mise à l'eau des embarcations permettent de mettre en œuvre l'équipe de visite de manière discrète et rapide, au plus proche des cibles.

C. B. : Pourriez-vous nous décrire succinctement votre activité au cours de l'année passée ?

CC M. K. : L'activité des PAG est construite autour de leurs deux missions principales :

la surveillance des tirs depuis Kourou et la préservation des ressources halieutiques. Les incursions de pêcheurs illégaux surinamais ou brésiliens sont récurrentes. Elles nous amènent à intervenir toute l'année pour stabiliser leur niveau de présence au plus bas, en maintenant une pression constante sur ces bateaux. Nous œuvrons pour cela en coordination avec les douanes, la gendarmerie maritime et le soutien de la base aérienne 367, à Cayenne. Nos arrêts techniques à Fort-de-France ont été, cette année encore, l'occasion de faire relâche dans notre ville marraine de Saint-Barthélemy. Nous avons également poursuivi notre coopération avec les forces armées aux Antilles dans le cadre d'opérations de lutte contre le narcotrafic d'opportunité. Enfin, nous avons fait escale à Belém, renforçant ainsi notre coopération avec la marine brésilienne et nos liens avec ce pays.

C. B. : Un mot sur l'équipage… Comment les marins s'adaptent-ils au contexte particulier de la Guyane ?

CC M. K. : L'écrin vert de la Guyane, l'histoire riche de ce territoire et son brassage multiculturel offrent une occasion unique aux marins de vivre des expériences extraordinaires et de s'ouvrir à de nouveaux horizons. Chaque sortie à la mer est une opportunité de réaliser des opérations concrètes en relative autonomie, chaque sortie en famille celle de découvrir une faune et des paysages hors du commun. Les missions exigeantes des PAG, menées avec un équipage resserré, nécessitent l'engagement et le soutien de tous, à tout instant. Ceci a permis de développer une identité très marquée basée sur un fort esprit d'équipage et une cohésion particulièrement importante. Nos marins sont engagés, résilients, ingénieux et capables de s'adapter. Sur place, les familles sont soudées et leur bien-être est au cœur de nos préoccupations. C'est une condition *sine qua non* pour avoir un équipage efficace à la mer.

Info +

La vessie natatoire est un organe servant à l'équilibre hydrostatique des poissons et qui se présente sous la forme de deux poches gazeuses. Les vertus aphrodisiaques et curatives qui lui sont attribuées, à tort, ont pour conséquence le développement d'une pêche et d'un trafic illégaux qui menacent la population des acoupas, poissons tropicaux des eaux guyanaises. En effet, pour obtenir un seul kg de vessie, 30 kg d'acoupas sont nécessaires.

Interview

Le premier maître Mickaël, commandant l'embarcation remonte filet (ERF) *Caouanne,* revient sur ses missions pour les lecteurs de *Cols bleus.*

COLS BLEUS : Quelles sont les missions de votre bâtiment ?
PREMIER MAÎTRE MICKAËL : L'ERF a pour mission principale de lutter contre la pêche illégale. Nous travaillons pour cela en binôme avec deux types de bateaux : une vedette de surveillance maritime (VCSM) de la Gendarmerie maritime, le plus souvent, ou un patrouilleur Antilles-Guyane (PAG). Nous intervenons environ deux à trois jours par semaine, soit 60 à 70 jours par an. Lorsque des tapouilles – ces petites embarcations en bois opérant dans les zones de petits fonds – sont appréhendées, nous sommes chargés de récupérer et de transférer leurs filets à bord de la *Caouanne.*

C. B. : Où intervenez-vous le plus souvent ?
PM M. : Notre bâtiment intervient sur les deux flancs de la Guyane, mais c'est à l'est, du côté du Brésil, que nous sommes confrontés en ce moment aux pêcheurs les plus téméraires et les plus agressifs. Les pêcheurs illégaux brésiliens font évoluer constamment leur façon de faire. Mais notre présence limite les incursions franches loin de la frontière. En disposant d'un moyen de récupérer leurs filets à la mer, nous menaçons très directement leur activité illicite et protégeons les ressources marines de la zone.

C. B. : Quelle a été la dernière opération d'ampleur à laquelle vous avez participé ?
PM M. : Celle réalisée avec le bâtiment de soutien et d'assistance métropolitain (BSAM) *Seine* en mai 2019. Après avoir traversé l'océan Atlantique avec le groupe Jeanne d'Arc, et avant de poursuivre son déploiement longue durée, ce bâtiment polyvalent est venu renforcer pour un temps nos capacités en matière de police des pêches.

À retenir

- En Guyane, la Marine dispose de moyens renouvelés et adaptés aux particularités de ce territoire : deux patrouilleurs Antilles-Guyane, deux vedettes VCSM de la gendarmerie maritime et une embarcation remonte-filets.
- Hormis la VCSM *Organabo* de Kourou, ces bâtiments sont stationnés à la base navale de Dégrad-des-Cannes, située dans l'estuaire du fleuve Mahury.

Premier maître Mickaël

© EMA/FAG

La VCSM *Mahury* au retour d'une patrouille en mer dans le cadre de la lutte contre la pêche illégale.

© EMA/FAG

Les VCSM *Mahury* et *Organabo*

Deux vedettes de surveillance maritime (VCSM) de la Gendarmerie maritime sont basées en Guyane. Elles sont équipées d'un système de filtration de l'eau de mer pour les moteurs de propulsion, qui leur permet de naviguer dans les eaux guyanaises, particulièrement chargées en alluvions. Ces VCSM tirent leurs noms des cours d'eau où elles sont implantées : le fleuve Mahury pour celle opérant près de Cayenne, la rivière Organabo pour celle près de Kourou.
Ces deux unités assurent des missions très variées : pouvoir de police général en mer, défense maritime du territoire, lutte contre les trafics et secours en mer. Elles participent également activement à la mission Titan, en surveillant les zones interdites lors des tirs de fusées depuis le centre spatial de Kourou.

Avril 2019 : trois déroutements en deux semaines

En avril 2019, en l'espace d'une semaine, les deux patrouilleurs Antilles-Guyane (PAG), *La Résolue* et *La Confiance,* appuyés d'un hélicoptère Fennec, ont dérouté deux navires en situation de pêche illégale dans les eaux guyanaises. La première interpellation, qui s'est déroulée le 17 avril, a permis aux équipes de contrôle d'arraisonner deux navires entre la frontière brésilienne et l'estuaire de l'Approuague. Ces derniers ont été déroutés et escortés par les deux patrouilleurs vers le port du Larivot. Une semaine plus tard, le 24 avril, la vedette de gendarmerie maritime *Mahury,* qui patrouillait dans l'estuaire de l'Oyapock, a quant à elle effectué un contrôle sur un navire brésilien qui a également débouché sur un déroutement. Au total, le bilan de ces trois déroutements par les FAG a représenté des saisies de 1,7 t de poissons, 4,4 km de filets et 45 kg de vessies natatoires.

L'ERF *Caouanne*

Admise au service actif en 2015, l'embarcation relève-filets (ERF) *Caouanne* est venue renforcer les moyens maritimes alloués à la lutte contre la pêche illégale. Ce bâtiment long de 23 m, capable de naviguer à 12 nœuds est équipé d'une grue, d'un vire-filets et de conteneurs pour stocker les filets récupérés dans l'eau. Trois membres d'équipage sont à son bord : le navigateur, le mécanicien et le manœuvrier. L'ERF fait peser une lourde menace économique sur les bateaux venant pêcher illégalement dans les eaux françaises, participant ainsi activement à la protection de nos ressources halieutiques.

Un marin de l'ERF *Caouanne* débarque un filet de pêche mis à l'eau illégalement par une tapouille brésilienne.

© EMA/FAG

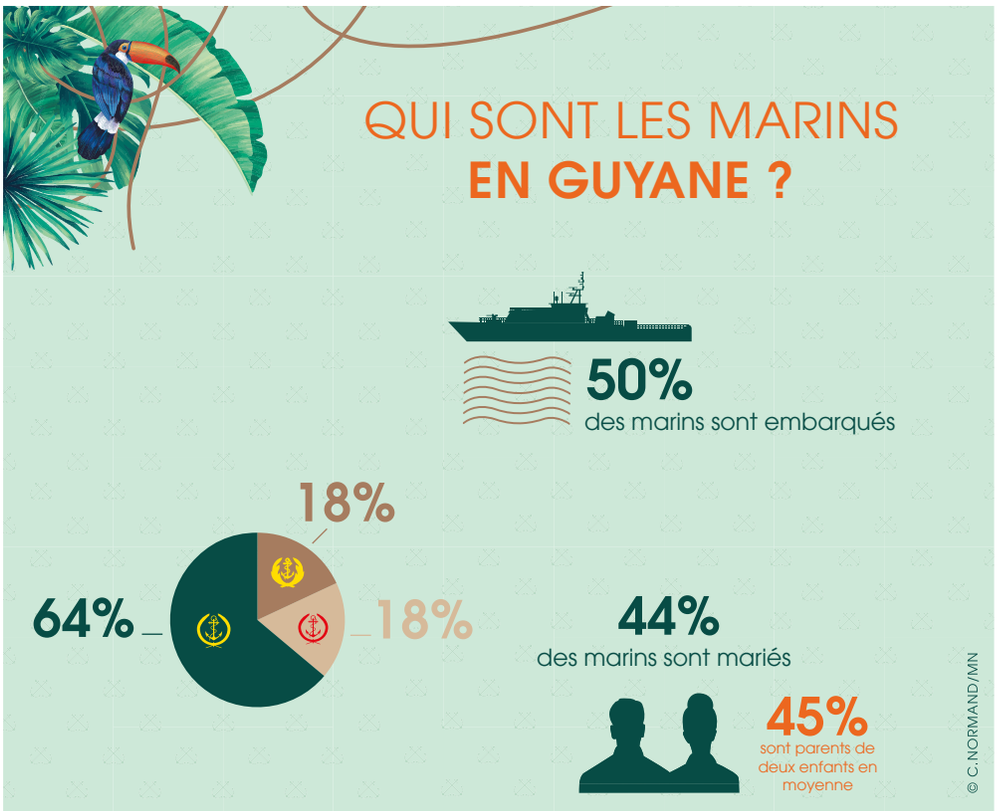
Info +

La *Caouanne* tire son nom d'une tortue de mer fréquentant les côtes guyanaises. L'espèce est menacée de disparition, notamment à cause de la surpêche.

Témoignages

Les marins en Guyane

Pour réaliser les missions dévolues à la Marine et à l'armée française en général, les marins en Guyane sont une centaine, répartis entre les entités interarmées et les unités de la Marine nationale. La moitié sont ainsi embarqués à bord des deux patrouilleurs Antilles-Guyane (PAG) *La Confiance* et *La Résolue*. Seuls ou en famille, ils y demeurent en moyenne trois ans. La Guyane fait en effet partie de ces destinations offertes aux marins dans le cadre des affectations outre-mer. Ces dernières peuvent, avec l'accord de la Direction du personnel militaire de la Marine (DPMM), être réduites à deux ans ou prolongées jusqu'à quatre.
La vie en Guyane offre de nombreuses opportunités : les plus aventuriers peuvent partir à la découverte d'une nature luxuriante et primaire et la diversité culturelle réjouit les plus curieux.



Premier maître Renaud

Chef des ateliers de soutien sur la base de Dégrad-des-Cannes

Il s'agit de mon deuxième séjour en Guyane. Durant le premier, j'étais affecté sur le P400 *L'Audacieuse* qui avait été envoyé en renfort en Guyane pour deux ans. Après différentes affectations, dont une à Papeete, me voici de retour. Ici, à l'atelier mécanique, nous sommes en charge de nombreux travaux, notamment ceux des arrêts techniques (AT). L'inconvénient est que la base est éloignée de tout. Or les AT de la *Caouanne,* des vedettes côtières de surveillance maritime et du chaland de transport de matériel *Anne-Marie* de la Légion étrangère se font au port de pêche du Larivot, à l'extérieur de la base, et mobilisent un personnel déjà peu nombreux. Nous pouvons également être appelés pour renforcer un équipage ou garder une tapouille saisie. L'anticipation est donc de rigueur ! Malgré cela, le quotidien ici est vraiment exceptionnel. On y rencontre une faune magnifique, les enfants en prennent plein les yeux ; la semaine dernière, il y avait encore des tortues-luths sur la plage. Les gens sont, accueillants. Avec ma famille, nous avons la chance d'avoir un très bon logement et, comme la Guyane est peu touristique, les activités ou les hôtels peuvent être réservés tardivement. Il y a toutefois peu de communication sur les festivals et les événements, nous devons souvent nous en remettre au bouche-à-oreille. En fait en Guyane, il faut savoir composer avec l'éloignement. Mais cela reste une affectation très agréable.

© MN

Second maître Gwendoline

Secrétariat du commandement, base navale de Dégrad-des-Cannes.

© MN

Quand je suis arrivée pour la première fois en Guyane, j'ai immédiatement été très bien accueillie. Je venais de Cherbourg où j'avais fait le choix de partir un an comme volontaire dans la Marine. Je n'avais jamais pris l'avion ni ne connaissais ce territoire ; à 19 ans, c'était une occasion unique ! J'ai adoré cette année de volontariat ! L'esprit de cohésion, d'équipage ainsi que le sentiment de faire partie d'une famille m'ont tout de suite séduite et j'ai présenté l'École de maistrance à l'issue. Après une affectation en métropole, me voici de retour en Guyane. C'est une fierté de revenir ici avec mon brevet d'aptitude technique (BAT), sur la base où tout a commencé. J'ai rapidement repris mes marques et me suis acclimatée plus facilement à la faune et à la flore si particulières. La base est interarmées et nous sommes peu nombreux ; il faut donc être polyvalent et curieux afin de s'adapter aux différentes méthodes de travail. Je suis, par exemple, secrétaire du commandant, mais également déléguée administrative pour la base navale, correspondante informatique, adjointe à l'adjudant de compagnie et animatrice pour la journée de citoyenneté. Savoir-faire et savoir-être sont essentiels ! La vie en Guyane est bien plus calme qu'en métropole, il y a moins de pression. En revanche, il faut avoir une voiture, car la base est loin de tout, entourée par la forêt. Avec mon mari, nous avons trouvé un logement à l'extérieur de la base. C'est très agréable. Lui a trouvé un travail peu après notre arrivée. J'ai encore deux années d'affectation ici, mais, après le brevet supérieur, qui est mon prochain objectif, si on me demande de retourner en Guyane, je dirai oui sans hésiter.

Obtenir une affectation en Guyane

LES DÉMARCHES ET PROCESSUS

CANDIDATURE

Choisir un volontariat

EN GUYANE

Exprimer son VOLONTARIAT

À L'ENGAGEMENT
BARH d'incorporation

À TOUT MOMENT
BARH (1) ou SAP (2)

CONFIRMER SON VOLONTARIAT

pour les marins en fin d'affectation

pour les marins qui ne sont pas en fin d'affectation

Sur le DIPP (3)
Avant le 1er juin de l'année précédente (4)

PRÉSÉLECTION
(DPMM (5) + AGE (6))

Délai de 10 jours

Acceptation

DÉSIGNATION
(Diffusée par GNP)

PRÉSÉLECTION
(DPMM + AGE)

PRÉPARER SON DÉPART

Visite réglementaire d'aptitude
Infirmerie

Vaccination
Médecin

Certificats et mentions
Certains stages sont obligatoires
Gestionnaire

DOSSIER VENUE DE LA FAMILLE
- autorisation de venue
- concession de passage
- carte nationale d'identité
- certificats de vaccination
- certificats médicaux d'aptitude au séjour outre-mer

(1) Bureau d'administration des ressources humaines
(2) Service d'administration du personnel
(3) Dossier individuel de préparation du plan annuel de mutation
(4) Attention : les marins disposant de compétences particulières comme les atomiciens ou techniciens en radioprotection doivent obtenir un «feu vert» au départ «outre-mer» avant cette échéance.
(5) Direction du personnel militaire de la Marine
(6) Autorités gestionnaires d'emploi

© C.NORMAND/MN

LES MOYENS DE LA MARINE EN GUYANE

En Guyane, la Marine dispose de moyens adaptés aux spécificités de ce vaste espace terrestre et maritime. Patrouilleurs Antilles-Guyane, vedettes côtières de surveillance et embarcation relève-filets y assurent notamment la protection des ressources halieutiques et celle des abords du centre spatial de Kourou.

PATROUILLEUR ANTILLES-GUYANE PAG

MISSIONS

La Guyane compte deux PAG : *La Confiance* et *La Résolue*. Conçus pour répondre aux besoins spécifiques de la Marine en Guyane et assurer en particulier la surveillance du Centre spatial guyanais, ces navires très manœuvrants peuvent rapidement mettre à l'eau leurs embarcations par petits fonds. Disposant d'une capacité d'emport de forces spéciales, ils peuvent également conduire des missions de protection des ressources halieutiques et de lutte contre les trafics illicites mais aussi participer à des actions contre les pollutions maritimes.

CARACTÉRISTIQUES

Longueur : **61 m**
Largeur : **9,5 m**
Déplacement : **700 tonnes**
Vitesse : **21 nœuds**
Équipage : **24 marins et 14 passagers**
2 radars de navigation
1 canon de 20 mm téléopéré
2 mitrailleuses de 12,7 mm
1 canon à eau
2 embarcations rapides sur bossoir et radier
Système de transmission par satellite
Capacité d'emport de matériel ANTIPOL

EMBARCATION RELÈVE-FILETS ERF

MISSIONS

L'embarcation relève-filets (ERF) *Caouanne*, vient compléter l'arsenal répressif de la lutte contre la pêche illégale. Cette embarcation a été conçue spécialement pour la Guyane. Ce navire spécialisé est le seul bâtiment de la Marine de ce type. Il est doté d'une grue légère permettant de relever jusqu'à 20m de filets de pêche et d'une aire de travail dégagée qui lui permet de stocker les filets saisis. Il constitue un atout supplémentaire en matière de protection des richesses halieutiques.

CARACTÉRISTIQUES

Longueur : **23,50 m**
Largeur : **6,50 m**
Vitesse : **12 nœuds**
Équipage : **3 ou 4 marins et 6 passagers**
1 grue légère
1 aire de travail dégagée

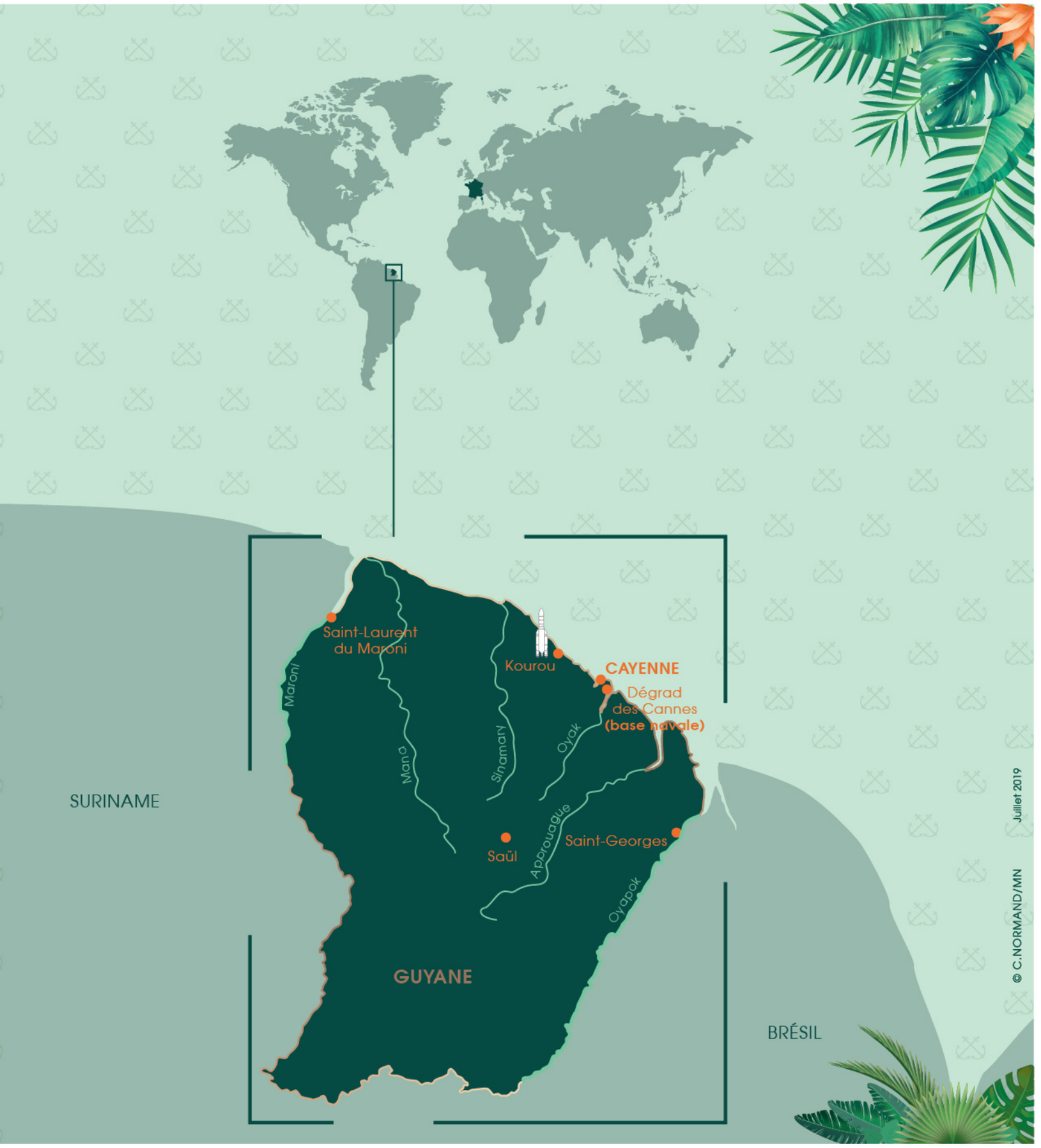
VEDETTE CÔTIÈRE DE SURVEILLANCE MARITIME - VCSM

MISSIONS

Les deux vedettes côtières de surveillance maritime *Mahury* et *Organabo* font partie des 24 VCSM dont dispose la gendarmerie maritime. Ces vedettes assurent des missions très variées : pouvoir de police général, défense maritime du territoire, lutte contre les trafics illicites et secours en mer. En Guyane, les VCSM participent activement à la mission Titan, en protégeant les zones d'eau interdites lors des tirs de fusée depuis le centre spatial guyanais de Kourou. Afin d'accomplir ces missions dans un milieu spécifique, les deux vedettes *Mahury* et *Organabo* ont été adaptées aux eaux de Guyane, chargées en sédiments.

CARACTÉRISTIQUES

Longueur : **20 m**
Largeur : **5,09 m**
Déplacement : **41 tonnes**
Vitesse : **25 nœuds**
Équipage : **8 gendarmes maritimes ou marins**
1 mitrailleuse 7,62 mm
1 embarcation semi-rigide de 4,90 m dans un radier
600 nautiques de rayon d'action à 18-20 nœuds


Saint-Laurent du Maroni
Maroni
Mana
Sinamary
Kourou
CAYENNE
Dégrad des Cannes
(base navale)
Oyak
Approuague
Saül
Saint-Georges
Oyapok
GUYANE
SURINAME
BRÉSIL
Juillet 2019
© C.NORMAND/MN

« Le groupe aéronaval est un véritable catalyseur de coopération, partout où il passe »

Contre-amiral Marc Aussedat

Commandant le groupe aéronaval du 3 juin au 7 juillet 2019

Alors que la mission Clemenceau a pris fin, le contre-amiral Marc Aussedat, commandant de la *Task Force 473* constituée autour du porte-avions *Charles de Gaulle,* revient sur les enjeux et les temps forts de ce déploiement.

@B. PAPIN/MN

Le contre-amiral Marc Aussedat à bord du bâtiment de commandement et de ravitaillement *Marne*, en océan Indien, le 11 juin 2019.

COLS BLEUS : Quel bilan dressez-vous de la mission Clemenceau ?

CONTRE-AMIRAL MARC AUSSEDAT : De la mission Clemenceau conduite du 5 mars au 7 juillet 2019, je retiens qu'elle est un plein succès et qu'elle a exprimé les qualités intrinsèques du groupe aéronaval (GAN) composé autour du *Charles de Gaulle*. Le GAN est tout d'abord un redoutable outil de projection de puissance et de maîtrise des espaces aéromaritimes, précieux pour la France et reconnu par nos partenaires. De la Méditerranée à la zone Asie-Pacifique, le *Charles de Gaulle* et son escorte ont contribué à sécuriser les zones traversées et ont ainsi participé à la défense de nos concitoyens et des intérêts de la France.

Le GAN a confirmé être un agrégateur de forces. Dispositif unique en Europe, il est également un formidable catalyseur de coopérations qui a joué en la matière un rôle important tout au long de la mission, au travers de la réalisation de 29 interactions avec 18 pays.
La maîtrise des espaces et l'affirmation des principes auxquels la France est attachée ressortent également dans le bilan de ce déploiement. Ainsi par son action, le GAN a permis de préserver la liberté d'action en haute mer en défendant la liberté de navigation. Outil polyvalent par son aptitude à récolter, agréger et fusionner le renseignement, il a contribué directement à l'appréciation autonome de la situation

©B. PAPIN/MN

Cérémonie de remise de décorations à bord du *Charles de Gaulle,* en mer Rouge, le 28 juin 2019.

de la Méditerranée au Pacifique. Pendant quatre mois, il a été prépositionné, prêt à intervenir dans tout l'arc de crise de la Méditerranée orientale à l'océan Indien.

C. B. : Quels en ont été les temps forts ?
CA M. A. : Trois points forts ressortent de cette mission. Le premier est l'engagement des aéronefs du porte-avions dans la lutte contre Daech lors du prépositionnement du GAN en Méditerranée orientale. Durant un mois, 140 sorties ont été menées par nos pilotes intégrés au sein de la Coalition, contribuant à la chute du dernier bastion de l'État islamique dans la ville syrienne de Baghouz et, par là même, à la sécurité des Français. Le second est la présence du GAN à Singapour pour la première fois depuis 2002. Le troisième concerne les actions de coopération conduites avec l'Égypte, tout récemment, et avec l'Inde au mois de mai dernier.

C. B. : Pourriez-vous évoquer la nature des coopérations conduites, durant ce déploiement, aussi bien dans le domaine de l'escorte du *Charles de Gaulle* que dans celui des activités réalisées ?
CA M. A. : Les interactions menées tout au long de notre mission ont été de différentes natures. Tout d'abord, nous avons accueilli au sein du groupe aéronaval des frégates britannique, danoise et portugaise. Puis, régulièrement, nous avons mené des actions de coopération avec des partenaires dont nous avons croisé des bâtiments en différents points de notre itinéraire. Nous avons également conduit des manœuvres ambitieuses, planifiées de longue date, avec les deux partenaires importants de la mission qu'ont été l'Égypte et l'Inde. Enfin, de manière générale, le GAN a mené des actions de coopération avec toutes les marines riveraines des zones de transit. Le GAN est un véritable catalyseur de coopération, partout où il passe.

Sur un trajet équivalent à une fois et demi le tour du monde, de Toulon au golfe de Thaïlande, le groupe aéronaval a conduit des interactions avec 23 nations, dont certaines avec lesquelles il est rare de travailler à un tel niveau. À cet égard, notre présence en Asie-Pacifique a permis d'interagir de manière inédite avec les marines australienne et japonaise (exercice La Pérouse) ainsi qu'avec les marines riveraines (indonésienne, malaisienne, singapourienne et vietnamienne). Les interactions avec les cinquième, sixième et septième Flottes américaines au cours d'une même mission constituent également un fait sans précédent dans un déploiement du groupe aéronaval.

C. B. : Quels étaient l'intérêt et la signification de la présence du groupe aéronaval en Asie ?
CA M. A. : Précédée d'exercices bilatéraux avec le Japon, l'Australie et les États-Unis, la présence du GAN en Asie a été ponctuée par la relâche opérationnelle du porte-avions et de deux de ses escorteurs à Singapour, où se tenait le *Shangri-La Dialogue* en présence de Florence Parly, ministre des Armées. Ce moment fort de la mission a permis d'associer le GAN à l'exposé de la stratégie française dans la zone indopacifique et, par notre simple présence, d'accompagner de faits les propos de notre ministre. Ce rendez-vous important de la mission Clemenceau marquait le second passage du GAN à Singapour. Cette période a également coïncidé avec une patrouille de la frégate *Forbin* dans l'archipel des Spratley, en signe d'attachement de la France à la liberté de navigation.

C. B. : Quels enseignements tirez-vous de ce déploiement opérationnel ?
CA M. A. : Ce déploiement a confirmé la pleine capacité d'un GAN modernisé, résultat des travaux de la refonte à mi-vie du porte-avions l'an dernier. Les évolutions du système de combat, l'intégration de l'hélicoptère Caïman au sein du groupe aérien embarqué et le passage de notre chasse embarquée au standard « 100 % Rafale » sont les signes visibles de cette montée en gamme.

La mission Clemenceau a permis, sur 36 000 milles nautiques, de relier la Méditerranée à la zone indopacifique. Sur son itinéraire, les unités du groupe aéronaval ont observé et sillonné un grand nombre d'espaces aéromaritimes qui sont autant d'environnements naturel, tactique et géopolitique dont il est essentiel d'extraire et d'analyser les caractéristiques au travers d'un très grand nombre d'informations recueillies. Grâce à la mission Clemenceau, le GAN maintient son avance en expérimentant de nouvelles tactiques et de nouveaux systèmes qui lui permettront de conserver son ascendant opérationnel.

Durant ces 125 jours de mission, les marins ont été les meilleurs ambassadeurs du savoir-faire militaire français et de son expertise dans la lutte sous la mer, la lutte sur la mer et la lutte dans les airs. Je suis fier de l'investissement de chacun comme d'avoir été à la tête de tels équipages. ●

PROPOS RECUEILLIS PAR LE CC OLIVIER RIBARD

Publicité

«La confiance c'est, comme la délégation dans le commandement, la clé du succès et du bon fonctionnement de la Marine»

Amiral Denis Béraud, inspecteur général des armées – Marine

Ancien commandant du *Charles de Gaulle,* major général de la Marine, inspecteur général des armées – Marine, l'amiral Denis Béraud a fait ses adieux aux armes le 24 juin à Toulon. Fort d'une riche expérience, il a répondu aux questions de *Cols bleus*.

COLS BLEUS : Amiral, vous avez exercé de très hautes responsabilités au sein de la Marine et des armées, dont le commandement du *Charles de Gaulle* et les fonctions de major général de la Marine. Quelle est votre conception du commandement ?

AMIRAL DENIS BÉRAUD : Commander, c'est tout d'abord se fixer des objectifs. Il est ensuite important de ne pas faire le travail de ses subordonnés, mais de mettre en place un processus de délégation. Cela est vrai à tous les niveaux, et particulièrement dans les fonctions de major général de la Marine. Il est évident que le major général ne peut pas tout faire. Aussi doit-il s'appuyer sur tout le réseau de l'état-major, ainsi que sur les grands commandements organiques et territoriaux. Le but est de faire en sorte que chacun exploite les moyens dont il dispose de la manière la plus efficace possible au service de la Marine et de notre pays. Ce travail de délégation se fait en valorisant ses adjoints et ses subordonnés, car, j'en suis persuadé, si chacun dispose de la possibilité de prendre des initiatives, cela bénéficie globalement à l'ensemble de l'institution. En résumé, il ne faut pas que le chef se contente d'arbitrer entre des options fabriquées par ses adjoints ; il doit avoir sa propre vision et l'exprimer clairement à ses adjoints pour que ceux-ci, éclairés par ses orientations, puissent les décliner à leur niveau, avec la marge d'initiative qui leur est nécessaire. Enfin, il est primordial d'aimer les gens que l'on commande et d'avoir la volonté de leur permettre de s'épanouir et de progresser.

© S. CHENAL/MN

C. B. : Quelles qualités faut-il, selon vous, pour être un bon marin ?

AL D.B. : Il faut d'abord aimer la mer. Si on n'est pas heureux en mer, on aura du mal à être un bon marin. Dans le métier de marin militaire, il faut aussi être capable de tirer de la fierté du fait que nos opérations sont souvent en phase avec l'actualité internationale et les priorités du gouvernement. Il faut en tirer une fierté et une motivation suffisantes pour accepter les contraintes du métier, comme l'absence ou la promiscuité. Il faut enfin aimer toute l'ambiance du monde maritime : être sensible, par exemple, à des choses comme l'arrivée dans le chenal de Djibouti à 6 heures du matin.

C.B. : Au moment où vous quittez le service, quel message souhaitez-vous adresser aux marins ?

AL D.B. : La Marine française est reconnue dans le monde entier comme une marine professionnelle et très opérationnelle, capable de se déployer sur toutes les mers du monde pour défendre les intérêts de la France. Mon premier message aux marins est donc qu'ils peuvent être fiers du travail qu'ils font. Le deuxième message est celui de l'espérance dans l'avenir : on n'a jamais autant eu besoin de la Marine. Tous les échanges liés à la mondialisation et à nos approvisionnements commerciaux passent en grande partie par la mer et il y a une véritable prise de conscience de la part de notre gouvernement de la nécessité de consacrer des moyens à la régulation de ces échanges. Nous sommes donc dans une phase de remontée en puissance. Le troisième message rejoint un peu ma conception du commandement : les marins donnent leur pleine mesure lorsqu'on leur fait confiance, notamment les plus jeunes. Il ne faut pas s'arrêter au discours ambiant qui consiste à dire que les jeunes ne sont plus ce qu'ils étaient. On mise beaucoup sur la jeunesse dans la Marine et je pense que l'on a raison. Tout en gardant à l'esprit que cette confiance, il faut travailler à la mériter. L'exemple des deux commandos Marine qui se sont sacrifiés pour libérer des otages nous prouve que, pour de grandes causes, les jeunes sont tout à fait aussi capables de se dévouer qu'il y a quelques décennies.

PROPOS RECUEILLIS PAR HÉLÈNE PERRIN ET LASP AUDE BRESSON

vie des unités

Mission Clemenceau Le groupe aérien embarqué à la pointe
Charles de Gaulle Deux « POM » à bord
Formation Retour sur la mission Jeanne d'Arc 2019

© P-D COITAIS/MN

Installé dans la fidèle reproduction d'un cockpit de Rafale, le pilote retrouve les gestes et les réflexes qu'il adopte en vol, du catapultage jusqu'à l'appontage.

Mission Clemenceau

Le groupe aérien embarqué à la pointe

Le Rafale survole la côte hyéroise, lorsqu'un de ses alternateurs tombe subitement en panne. Aux commandes, le lieutenant de vaisseau Thomas, pilote expérimenté de la Flottille 12 F, s'applique à trouver un moyen de résoudre cette avarie. Malgré la température qui monte, il reste stoïque et passe en revue les procédures qu'il connaît sur le bout des doigts. Rien n'y fait. 126 degrés… 137… 145… 172 degrés… La situation devient critique et le visage du lieutenant de vaisseau Thomas se ferme. *« Il ne rigole pas trop, il a chaud là »*, commente le maître Olivier, assis deux mètres derrière lui, dans l'ombre.

RENFORCER LA SÉCURITÉ

En réalité, le lieutenant de vaisseau Thomas ne se trouve pas dans un couloir aérien varois, mais au beau milieu de l'océan Indien, installé dans la cabine du nouveau simulateur Rafale du porte-avions *Charles de Gaulle*. Derrière lui, le maître Olivier, moniteur du Centre d'expertise du groupe aéronaval embarqué (CENTEX GAé), surveille ses gestes à l'aide de quatre grands écrans : *« Ce que nous faisons là, c'est ce qu'on appelle un "vol sécu" : j'entraîne le pilote à faire face à tous les types de pannes qui pourraient survenir. Le scénario personnalisé que j'imagine pour lui me permet de lui faire revoir les procédures et, surtout, de les mécaniser. Ces avaries se manifestant sur le simulateur exactement comme dans la vraie vie, sa mémoire musculaire va lui faire acquérir les bons réflexes. Là, le lieutenant de vaisseau Thomas est tellement absorbé par son vol qu'il a oublié d'actionner un bouton. Cette petite omission entraîne une série de conséquences graves, comme il peut le voir. Du coup, il va s'en vouloir et je sais qu'il s'en souviendra ! »* À l'instar du lieutenant de vaisseau Thomas, tous les pilotes du groupe aérien embarqué, du novice au plus chevronné, s'entraînent de la sorte pendant la mission Clemenceau. Une première en déploiement et un vrai plus pour renforcer la sécurité lors des vols.

REPOUSSER LES LIMITES

Une fois le lieutenant de vaisseau Thomas virtuellement posé en urgence, le maître Olivier décide de *« rincer »* les pannes et de démarrer un nouveau scénario. Les avaries s'enchaînent et se cumulent pour le distraire et le pousser à la faute. Le chef de patrouille pare les coups du sort informatiques sans jamais se départir de sa concentration et de son calme. À la fin de la séance, lorsque les lumières se rallument, la pression retombe enfin : *« L'intérêt de la simulation, c'est que l'on peut aller très loin et se retrouver dans des situations qui sont exceptionnelles, mais auxquelles il faut se préparer,* explique-t-il. *On appuie sur des boutons qu'on espère ne jamais avoir à activer. Bien que le contexte ne soit pas exactement le même que dans la réalité, car le simulateur ne saurait reproduire les forces qui s'exercent sur notre organisme par exemple, le comportement de l'avion et de toutes ses composantes est cohérent. Cela nous permet de vérifier nos connaissances, de les réajuster au besoin, et d'engranger de l'expérience pour le jour où. »* De fait, le simulateur ne permet pas exclusivement de revoir les règles de sécurité : c'est un outil d'entraînement à part entière, qui offre plus de liberté qu'un vol en conditions réelles. Les trois moniteurs embarqués à bord du *Charles de Gaulle* l'emploient donc aussi pour entraîner les marins au passage de qualifications techniques. *« Les pilotes peuvent, par exemple, s'exercer à pointer au laser ou à tirer sans se préoccuper de leur jauge de carburant »*, précise le maître Olivier en éteignant l'imposante machine ●

EV1 ANNE-MARINE GIRE

© P-D COITAIS/MN

Vitesse, altitude, modes actionnés… Le moniteur du CENTEX GAé scrute toutes les décisions du pilote pour l'aider à analyser ses actions et leurs conséquences.

Charles de Gaulle
Deux «POM» à bord

Charles de Gaulle, mardi 16 avril 2019, poste de manœuvre. Dans la chaleur écrasante, deux hommes en tenue de protection de base étirent de la peinture grise à l'aide de longs pinceaux. Contrairement au reste de l'équipage qui s'agite autour d'eux, ils ne s'affairent pas sur les machines, mais sur de petites toiles. La lumière artificielle fait briller leurs galons, sur lesquels on lit en lettres d'or : «Peintre officiel.»

MER ROUGE

Jacques Rohaut ⚓ et Alain Jamet ⚓ sont des peintres officiels de la Marine, aussi appelés «POM». Ils ont été invités à venir passer quelques jours sur le bâtiment, en transit entre deux zones de déploiement dans le cadre de la mission Clemenceau. L'occasion pour eux d'emprunter le canal de Suez, inauguré il y a 150 ans, et de découvrir la vie à bord d'un porte-avions. «*Il y a peu d'occasions d'aller sur le* Charles de Gaulle, *compte tenu de ses missions. Aussi, quand on nous a proposé cet embarquement entre mer et désert, j'ai immédiatement sauté sur l'opportunité*», raconte Jacques Rohaut ⚓. De Port-Saïd à Djibouti, les deux artistes vivent donc à l'heure du bâtiment et sont les témoins privilégiés de la vie du bord.

CARTE BLANCHE

Leur statut offre à Alain Jamet ⚓ et à Jacques Rohaut ⚓ la possibilité de poser leur chevalet où ils le souhaitent et de laisser libre cours à leur imagination. Une marge de manœuvre qu'apprécie particulièrement ce dernier, président de l'association des POM : «*Comme les peintres officiels concourent à son rayonnement, la Marine nous ouvre ses portes, sans nous soumettre pour autant à une logique de résultat. Philosophiquement, c'est très important.*» Malgré ce blanc-seing, la réalité de la vie embarquée n'est pas sans embûches pour les deux peintres. Alain Jamet ⚓ retire son casque antibruit pour en parler : «*Il faut prendre en compte le fait qu'il y a toujours de la vie sur un bateau, et c'est encore plus vrai sur le* Charles de Gaulle. *On ne peut pas rester longtemps au même endroit, sous peine de gêner l'équipage. C'est une source de stress, mais aussi de stimulation, surtout pour moi qui m'intéresse au mouvement. Du* coup, *nous adaptons notre pratique. Par exemple, j'utilise de la peinture acrylique, parce qu'elle sèche rapidement, je reste sur de petits formats et je prends des photos pour nourrir les créations que je réaliserai en atelier.*»

© P-D COITAIS/MN

Jacques Rohaut ⚓ peignant sur la plage avant.

HEURES BLEUES

Plongés dans cet environnement, les deux peintres ne manquent pas de sources d'inspiration. «*Ce que j'aime dans la Marine,* explique Jacques Rohaut ⚓, *c'est, bien sûr, la mer, mais aussi son univers industriel. Le hangar du* Charles de Gaulle *et ses ateliers attenants, qui ressemblent à une véritable usine, m'ont beaucoup intéressé. Et puis, il y a aussi les marins, particulièrement plastiques avec leurs uniformes et leurs poses. Le canal de Suez, c'est passé très vite au final, mais ça, c'est une source d'inspiration inépuisable.*» Cet enthousiasme, l'équipage du porte-avions le leur rend bien. Touchés qu'on s'intéresse à leur quotidien, les marins viennent, curieux, regarder par-dessus l'épaule des peintres. Un manœuvrier aide l'un d'eux à fixer son chevalet au moyen de quelques bouts ; un autre leur apporte chiffons et diluant. Les questions naissent, le dialogue se noue et les rencontres se font : «*La peinture est un métier solitaire,* conclut Alain Jamet ⚓. *Embarquer nous permet ainsi de nous plonger dans le réel, au contact de l'autre. Finalement, c'est cela le rôle d'un POM : être dans l'échange, rappeler aux marins la beauté de leur engagement quotidien, figer des souvenirs…*» ●

EV1 Anne-Marine Gire

© P-D COITAIS/MN

Alain Jamet ⚓ en plein travail sur la plage avant.

© J VACELET/MN

Formation

Retour sur la mission Jeanne d'Arc 2019

© S GHESQUIERE/MN

Le 25 février, 130 officiers-élèves ont embarqué a Toulon sur le porte-hélicoptères amphibie (PHA) *Tonnerre* et la frégate *La Fayette*. Ces derniers ont navigué au plus près des zones d'intérêt stratégique de la France.

Ce déploiement opérationnel de longue durée d'un groupe amphibie a permis aux officiers-élèves d'apprendre leur métier à la mer en appréhendant au mieux la complexité des missions et des différents théâtres d'opérations. Le groupe avait notamment pour objectif la réalisation de missions et d'exercices militaires à dominante amphibie, de missions de souveraineté et d'assistance humanitaire, tout en renforçant l'interopérabilité interarmées et interalliée. En parallèle, les officiers-élèves ont été formés à leur spécialité future, dans un contexte opérationnel.

IMMERSION AU CŒUR DE LA VIE OPÉRATIONNELLE

Lors de la première phase de la mission, les officiers-élèves ont alterné cours magistraux « opérationnel » (OPS) ou « énergie » (ENERG) et mise en pratique concrète dans les postes de quart au sein des équipages du *Tonnerre* et du *La Fayette*. Les instructeurs de l'École d'application des officiers de Marine (EAOM), en charge de leur formation, leur transmettent leur savoir, afin que ces jeunes officiers soient rapidement opérationnels au sein des forces en tant qu'officiers chefs de quart (OCDQ), de quart opération (OQO) ou de quart navire (OQN).
Des périodes de cours théoriques de 12 jours ont alterné avec des périodes de même durée de mise en pratique, de quart en passerelle de navigation, sous l'encadrement des membres d'équipage. Intégrés au sein des services du bord, durant ces périodes de mise en pratique les officiers-élèves ont vécu au rythme opérationnel du *Tonnerre* et du *La Fayette*. La présence d'une frégate de type *La Fayette* (FLF) au sein du groupe Jeanne d'Arc a permis aux officiers-élèves de se projeter à bord d'une frégate de premier rang, que certains rejoindront pour une première affectation.
En cas d'alerte opérationnelle, ils sont directement intégrés au sein des cellules de planification et de conduite des opérations, comme dernièrement lors de l'opération Caouanne d'assistance à la population touchée par le cyclone Idaï au Mozambique.

ATTRIBUTION DE LA SPÉCIALITÉ ET AUTONOMIE PROGRESSIVE

Arrivé à mi-mandat de la mission, le déploiement a ensuite pris un nouveau tournant pour les officiers-élèves qui ont pris connaissance de la spécialité dans laquelle ils débuteraient leur carrière.

Lors de cette seconde partie de mission, les périodes de quart

ont placé les officiers-élèves en situation de responsabilité en leur conférant le maximum d'autonomie. Les périodes théoriques ont été consacrées aux cours de spécialité, dispensés par les instructeurs et ponctuellement par des marins du bord. Cette nouvelle phase de la mission Jeanne d'Arc leur a permis d'approfondir leur connaissance du matériel et des systèmes dont ils auront la charge dans leurs futures affectations.

UNE SENSIBILISATION AUX ENJEUX GÉOPOLITIQUES ET HUMAINS

Durant les cinq mois de la mission Jeanne d'Arc, de nombreux créneaux d'échanges ont été planifiés pour préparer les officiers-élèves à leurs futurs rôles de chef de service et de capitaine de compagnie. Ainsi, des tables rondes avec les officiers supérieurs leur ont permis d'échanger sur des thèmes d'actualité et de la vie de marin. Ils ont discuté des contraintes de la vie embarquée, du statut du militaire de l'éthique de l'officier, des relations hiérarchiques avec leurs subordonnés et supérieurs et ont pu bénéficier du retour d'expérience sur certaines opérations.

Des conférenciers, journalistes, chercheurs ou diplomates ont également été invités à bord pour apporter une vision fine de l'actualité de défense, de l'environnement géopolitique des zones traversées et des intérêts stratégiques de la France. Enfin, les officiers-élèves ont été amenés à découvrir les relations avec la presse et à se préparer à prendre la parole face aux caméras.

La participation des officiers en formation au déploiement du groupe amphibie a été l'occasion pour eux d'appronfondir leur connaissance des systèmes navals modernes par la pratique du métier. La mission Jeanne d'Arc constitue l'aboutissement de leur formation d'officier. ●

La rédaction

© J VACELET/MN

© T.TREBEN/MN

1 Le vendredi 31 mai 2019, le PHA *Tonnerre* en escale à Carthagène, en Colombie.

2 Point de situation sur la crise humanitaire après le passage du cyclone *Idaï* en zone état-major du PHA *Tonnerre*, le 26 mars 2019.

3 Le samedi 11 mai 2019, l'équipage du PHA *Tonnerre* a réalisé un exercice de défense contre une menace NRBC (nucléaire radiologique bactériologique et chimique)

4 Exercice sur le terrain à Djibouti avec les officiers élèves

Concours «Féminisons les métiers de l'aéronautique»

L'initiative du CIRFA de Lorient

Tous les deux ans, le concours «Féminisons les métiers de l'aéronautique» est ouvert à des équipes de jeunes lycéennes ou collégiennes, soutenues par un employeur du domaine aéronautique ou spatial, civil (Air France, Thales…) et institutionnel (Marine nationale, CNES, armée de l'Air…). Cette année, il visait à sensibiliser les jeunes filles à ces filières réputées masculines. Chaque équipe devait réaliser une bande dessinée en lien avec des marraines de ce milieu professionnel captivant.

Par l'équipe du CIRFA Marine de Lorient

© MN

Les lycéennes rendent visite à leurs marraines sur la base d'aéronautique navale de Lann-Bihoué.

Cette sixième édition du concours a rassemblé 25 équipes, dont une aux couleurs de la Marine, composée de sept jeunes lycéennes de trois lycées professionnels de Lorient, Hennebont et Port-Louis (56). Elles ont été accompagnées dans cette aventure par une conseillère en recrutement du centre d'information et de recrutement des forces armées (CIRFA) Marine de Lorient, et quatre techniciennes ou officiers d'aéronautique navale de la base d'aéronautique navale (BAN) de Lann-Bihoué.

PLUSIEURS MOIS DE TRAVAIL EN ÉQUIPE

La cérémonie de remise des prix, le 18 juin au Bourget, a été pour toutes l'aboutissement d'un travail de plusieurs mois, mais surtout, l'occasion de rassembler employeurs et jeunes femmes autour d'un objectif commun : féminiser davantage la filière aéronautique. Durant la réalisation de leur projet, les lycéennes ont rencontré à plusieurs reprises leurs marraines au bureau Marine du CIRFA de Lorient et sur la BAN de Lann-Bihoué. Ces immersions leur ont permis de découvrir la Marine et les métiers de l'aéronautique navale, et de trouver l'inspiration pour dessiner et écrire leur bande dessinée.

UN PROJET REPRÉSENTATIF D'UN ÉLAN GLOBAL VERS LA FÉMINISATION

Le CIRFA Marine de Lorient participait pour la troisième fois à ce concours. Déjà récompensée en tant que «Découverte des armées» au Prix Armées jeunesse 2019, la bande dessinée n'est pas ressortie lauréate du concours «Féminisons les métiers de l'aéronautique». Cela n'entache en rien l'aventure exceptionnelle que ces sept jeunes filles auront vécue et qui a confirmé leur attrait pour les métiers techniques de l'aéronautique. Ce beau projet illustre l'ambition de la Marine nationale pour 2030 : augmenter la féminisation de notre armée, de 14 % à 30 %.

© DR

© DR

Extraits de la bande dessinée réalisée par les lycéennes.

Témoignages

COLS BLEUS : Que retenez-vous de cette expérience ? Qu'est-ce qui a changé pour vous ?

© MN

AGATHE : « Avant le concours, j'hésitais entre travailler plus tard dans une usine, en tant que technicienne d'usinage, ou au contact des avions, pour les réparer ou les contrôler. Depuis que nous avons participé au concours et, surtout, grâce à notre journée à Lann-Bihoué à la rencontre avec nos marraines, j'ai envie de devenir mécanicienne avions (porteur). Même si c'est un domaine complexe, j'ai envie d'y croire. Comme on dit, il faut toujours aller au bout de ses rêves ! »

© MN

NOLWEN : « J'ai beaucoup aimé ce projet, car j'ai pu rencontrer de belles personnes, voir différents corps d'armée et découvrir qu'il n'y a pas que des bateaux dans la Marine. Le projet m'a aussi permis d'y voir plus clair dans mon orientation professionnelle. Je sais désormais que je veux devenir marin ! »

COLS BLEUS : Qu'a représenté ce concours pour vous et comment avez-vous appréhendé votre rôle de marraine ?

© MN

ENSEIGNE DE VAISSEAU CAROLE, CONTRÔLEUSE AÉRIENNE (CONTA) :

« J'ai toujours souhaité travailler dans le secteur de l'aéronautique. Lorsque j'étais en terminale, c'est le site "Air emploi" qui m'a orientée dans le choix d'études me permettant d'envisager une carrière dans l'aéronautique navale. J'estime que nos spécialités et carrières ne sont pas assez connues. Participer au concours "Féminisons les métiers de l'aéronautique" a été pour moi une évidence. C'était un moyen de les faire découvrir aux jeunes, qu'il s'agisse d'ailleurs de filles ou de garçons. Dans ma carrière, je n'ai jamais ressenti que le fait d'être une femme puisse être un frein. Je ne m'étais même jamais posé cette question avant que les jeunes participantes au concours me la posent. Il est vrai que le métier de contrôleur est l'un des plus féminisés de l'aéronautique navale. Toutefois, j'ai maintenant conscience que certaines peuvent ressentir une réticence de la part de leur entourage. Pourtant, si elles sont passionnées, elles doivent tenter l'aventure. En tant que marraines, nous avons voulu transmettre à ces jeunes filles l'envie d'essayer, envers et contre toutes les censures, pour vivre un métier d'exception totalement accessible aux femmes. »

Officier : les voies du recrutement interne

Donnez une nouvelle dimension à votre carrière

La Marine nationale recrute chaque année 300 officiers. Parmi eux, 37 % sont issus du recrutement interne. Les possibilités de rejoindre les corps des officiers sont diversifiées et se présentent tout au long de la carrière, que vous soyez volontaires officiers aspirants (VOA), officiers mariniers, quartiers-maîtres ou matelots. Les inscriptions pour les trois voies d'accès au recrutement interne officier débutent au mois d'octobre. Cette année, plus de 100 places seront offertes dans toutes les spécialités.

EV1 MATHIEU CADEAU

© L.BERNARDIN/MN

DE NOUVEAUX OUTILS

De nombreuses évolutions accompagnent l'ouverture de cette campagne de recrutement interne. Le service de recrutement a mis en ligne un annuaire d'officiers spécialisés de la Marine « ambassadeurs » qui permet d'échanger avec d'anciens candidats, de découvrir en détails le programme de préparation et de connaître les lectures conseillées pour préparer au mieux et réussir ses oraux. Les candidats ont désormais la possibilité de postuler jusqu'à six fois (limité à deux fois par voie de sélection).

LES CONCOURS DE L'ÉCOLE MILITAIRE DE LA FLOTTE (EMF/OSM) ET D'OFFICIER SPÉCIALISÉ DE LA MARINE (OSM/CHOIX)

L'année dernière, plus de 50 officiers mariniers ont franchi le cap et sont devenus officiers spécialisés de la Marine. Commandement, management, responsabilités… Être officier est un métier aussi passionnant qu'exigeant. Devenir officier spécialisé de la marine (OSM) offre de larges opportunités de promotion interne à un grand nombre de marins.

En fonction de leur âge et de leur spécialité, les officiers mariniers titulaires du brevet supérieur (BS) peuvent se porter candidat soit au concours de l'École militaire de la flotte (EMF/OSM) soit au recrutement au choix d'officier spécialisé de la Marine (OSM/choix). Les candidatures sont particulièrement encouragées dans les spécialités suivantes : contrôleur de circulation aérienne, contrôleur d'opérations aériennes, énergie-propulsion nucléaire, électricité, opérations (lutte au-dessus de la surface, lutte sous la mer, guerre des mines, environnement).
Il est possible de se présenter au concours de l'EMF/OSM entre 28 et 37 ans, si l'on justifie d'au moins huit ans de service militaire dans la Marine, et au recrutement OSM/choix si l'on est âgé de moins de 48 ans et que l'on a déjà servi entre 15 et 20 ans dans la Marine.
Les candidats au concours de l'EMF, connu également sous le nom de recrutement OSM/Concours, et ceux au recrutement OSM/choix doivent aussi réunir plusieurs conditions au 1er janvier de l'année du concours. Ils doivent ainsi être aptes médicalement et titulaires depuis au moins deux ans de l'un des brevets militaires donnant accès à l'échelle de solde n° 4 et figurant sur l'arrêté du 8 octobre 2018.

LE RECRUTEMENT D'OFFICIER SOUS CONTRAT OPÉRATIONS (OM/SC ET OSM/SC)
L'officier sous contrat filière « opérations » exerce ses fonctions dans le domaine des opérations maritimes, de la mécanique navale, de l'aéronautique, de l'informatique, de la sécurité, du renseignement et du soutien à bord des unités de la Marine. D'une durée initiale de huit ans, le contrat est renouvelable jusqu'à 20 ans de service (possibilité d'accès au statut d'officier de carrière sur dossier). En 2019, de nombreuses nouvelles spécialités sont ouvertes au recrutement interne parmis lesquelles : finances logistique et ressources humaines, opérations guerre des mines, renseignement-relations internationales.

Les conditions d'âge et d'ancienneté de service doivent être réunies au 1er janvier de l'année du recrutement. Les candidats externes doivent être titulaires d'un diplôme de niveau II (Bac + 3 minimum) ou avoir été déclarés admissibles à une école d'ingénieurs ou à une école de commerce. Les VOA, titulaires d'un titre de niveau III (Licence, BTS, DUT) doivent avoir effectué au moins 12 mois de volontariat officier. Les officiers mariniers, quartiers-maîtres et matelots titulaires du baccalauréat ou du diplôme d'accès aux études universitaires, peuvent également faire acte de candidature s'ils totalisent plus de deux années de services militaires effectifs au 1er janvier de l'année de recrutement.

Info +

Rendez-vous sur le portail RH Marine (Carrière/Officiers/Cursus de carrière/Recrutement au corps des officiers) pour découvrir en plus de la réglementation en vigueur :
- le bilan et les prévisions des places offertes par spécialité
- des conseils et des sujets d'annales pour se préparer aux épreuves
- des plaquettes d'information par spécialité contenant des témoignages d'anciens officiers mariniers devenus OSM
- des exemples de parcours professionnels.

© S.MARC/MN

Témoignage

Maître Kévin Admis au recrutement EMF/OSM en 2019

Je me suis engagé en 2006 en intégrant l'École de maistrance, avec un brevet d'aptitude technique de spécialiste des systèmes d'information et des télécommunications (SITEL). J'ai ensuite été affecté sur la frégate antiaérienne *Cassard*, avant d'intégrer le Commando Kieffer en tant que SITEL commando en 2009. En 2014, j'ai passé mon brevet supérieur puis postulé au concours EMF pour donner un nouvel élan à ma carrière.
Ce projet de devenir officier a pris forme au fur et à mesure des années et de mon expérience au sein du commando. Déployé en opération, je me suis néanmoins inscrit à la revue d'études avant le lancement de la campagne de recrutement et j'ai commencé à travailler pour rendre trois copies par mois (français et anglais). Mon commandement, des officiers supérieurs ainsi que les correcteurs de la revue d'études m'ont également préparé à l'oral en me faisant passer des oraux blancs. Cette proactivité m'a permis d'arriver le jour des épreuves dans les meilleures conditions.
Je suis heureux d'avoir été admis dans le corps des OSM. Cette admission me permettra de m'épanouir dans des emplois riches en nouvelles expériences. La notion d'ascension sociale est bien une réalité dans la Marine : je suis rentré dans l'institution avec un bac scientifique et désormais je peux prétendre à des fonctions d'officier cadre. Aujourd'hui, mes perspectives d'évolution sont plus riches, ce concours EMF peut paraître ardu de par la masse de connaissances à engranger mais de nombreux outils sont à notre disposition pour acquérir une méthode d'apprentissage et de révision.

© J. BELLENAND/MN

© A. PUGNET/MN

Maître Cédric

Adjoint au chef de secteur «réseaux» à bord du porte-hélicoptères amphibie *Tonnerre*

Son parcours

2010 : Entrée à l'École de maistrance.
2011 : Brevet d'aptitude technique (BAT) spécialiste des systèmes d'information et des télécommunications (SITEL).
2011-2014 : Détachement SIC d'Ajaccio.
2014-2017 : Chef de quart à la station d'émission HF de Nouméa.
2017-2018 : Mis pour emploi à bord de la frégate de défense aérienne (FDA) *Forbin*. Intégré au secteur «réseaux informatiques».
2018 : Brevet supérieur (BS) SITEL.
Septembre 2018 : Chef de section «informatique», puis adjoint au chef de secteur «réseaux» à bord du porte-hélicoptères amphibie (PHA) *Tonnerre*.

Meilleur souvenir

«Mon meilleur souvenir reste ma mission au profit de l'OTAN, en Turquie. J'y ai découvert un cadre interarmées et interallié qui m'était jusqu'alors inconnu, avec des moyens et objectifs bien différents de ceux d'un bâtiment de guerre ou d'un organisme à terre. Mais c'est aussi le contexte international qui m'a énormément plu. C'était un réel défi pour moi que de travailler en anglais, avec des militaires de tous pays. C'était une expérience hors du commun, que j'espère pouvoir revivre prochainement.»

© A. PUGNET/MN

© A. PUGNET/MN

Focus

La spécialité systèmes d'information et des télécommunications

Embarqués ou à terre, les spécialistes des systèmes d'information et des télécommunications (SITEL) s'assurent du bon fonctionnement de tous les moyens SIC pour l'exercice du commandement opérationnel : informatique, téléphonie, radio, satellite… Cela va de l'installation des réseaux à leur exploitation, en passant par leur maintenance. Composante essentielle des opérations de la Marine nationale et des armées, la spécialité SITEL s'exerce sur tous types de bâtiments, et au sein de tous types d'organismes. Embarqués, les SITEL s'inscrivent également dans la chaîne sécurité du bord, en intervenant en tant que téléphonistes auprès des différents directeurs (directeur d'intervention, directeur de lutte, équipe d'alarme) lors des interventions dites «sécurité» (incendie, voie d'eau…). Dans le cadre d'une opération amphibie, s'assurent également le fonctionnement des moyens de communication entre l'état-major embarqué et le détachement à terre.
Les SITEL sont titulaires du BAT, obtenu après leur formation initiale à l'École de maistrance ou après un premier contrat de quartier-maître et matelot de la flotte (QMF). C'est après l'obtention du BAT que les SITEL peuvent choisir une des branches d'emploi qu'offre la spécialité (radio, informatique, satellite…). L'accès au BS peut se faire après 5 ans d'affectation en tant qu'opérateur et permet par la suite d'exercer des postes de technicien supérieur en tant que chef d'équipe. Il est ensuite possible de passer le brevet de maîtrise (BM), ou de devenir officier via le concours interne.

Après une licence d'informatique, le maître Cédric était à la recherche d'un cadre de travail hors du commun, où la routine n'existe pas. Il s'est donc tourné vers la Marine nationale. En 2010, il intègre alors l'École de maistrance. À l'issue de son BAT SITEL, le maître Cédric est affecté à Ajaccio, au détachement des systèmes d'information et de communication (SIC). Il gère l'ensemble du parc informatique des unités militaires de la région et assure la maintenance des radios du réseau sémaphorique. Cette première affectation lui permet aussi de vivre ses premiers embarquements en intégrant sur de brèves périodes les équipages des patrouilleurs de la gendarmerie maritime. Il prend alors goût à la vie embarquée. En novembre 2013, le maître Cédric part pour Izmir, en Turquie, pour une mission de cinq mois au sein d'un état-major de l'OTAN. Une expérience unique qui lui permet de découvrir et d'utiliser un matériel nouveau dans un contexte multiculturel inédit. Il rejoint ensuite Nouméa, où il est nommé chef de quart de la station émission HF, qui assure les communications depuis la terre vers les bâtiments de la Marine nationale.
Là encore, le maître Cédric a l'occasion d'embarquer à bord du patrouilleur *La Glorieuse*, où il intègre le service SIC du bord pour de courtes missions. Il est également projeté dans le cadre de l'exercice interallié Croix du Sud comme technicien des réseaux informatiques. Embarqué dans le cadre de la mission Jeanne d'Arc 2019 sur le PHA *Tonnerre*, le maître Cédric découvre une nouvelle facette du métier de marin : la formation. En effet, il rencontre et encadre les officiers-élèves appelés à exercer des fonctions SIC. Un exercice valorisant. Comblé par ses expériences embarquées, le maître Cédric a trouvé dans la Marine la technicité et l'environnement qu'il cherchait.

EV1 Chloé Miraucourt

© S. CHENAL/MN

© T. WALLET/MN

1

© T. WALLET/MN

2

Cèdre bleu

Du 17 au 22 juin, les côtes libanaises ont été le théâtre d'un exercice amphibie et interarmées d'envergure, conduit conjointement par la France et le Liban : Cèdre bleu. Côté français, le porte-hélicoptères amphibie (PHA) *Dixmude* et la frégate de type La Fayette (FLF) *Guépratte* composaient le groupe amphibie. À leur bord depuis Toulon, le groupement tactique embarqué Lyautey, sous le commandement du 1er régiment de spahis, a intégré une équipe bilatérale franco-libanaise chargée de la planification et de la conduite des manœuvres. L'exercice, ponctuel, a rassemblé lors de cette édition, près de 1 000 militaires français et libanais des marines et armées de Terre des deux pays.

ASP MARIE AVERSENG ET ASP AUDE BRESSON

© T. WALLET/MN

4

© T. WALLET/MN

1 Inscrit par l'équipage sur le pont du *Dixmude,* l'exercice Cèdre bleu a permis aux participants de s'entraîner à la planification, puis à la conduite d'une opération aéroterrestre intégrant une phase de débarquement amphibie. En amont du déploiement principal de l'exercice, des répétitions de la partie amphibie se sont déroulées sur plusieurs sites, offrant ainsi aux marins et aux soldats la possibilité d'appréhender les contraintes de différents lieux de débarquement.

2 Dans le radier du PHA, des véhicules de l'avant blindés (VAB) français et libanais attendent leur embarquement dans un chaland de transport de matériels (CTM) ou un engin de débarquement rapide (EDA-R). Manœuvre délicate, le débarquement de l'ensemble des véhicules qu'un PHA demande à chaque engin de débarquement entre six et huit allers-retours depuis le bâtiment jusqu'à la plage.

3 Avant le débarquement, un groupe de fusiliers marins accompagne l'équipe de reconnaissance de plage (ERP) de la flottille amphibie sur le lieu envisagé. L'ERP, qui comprend trois équipiers et leur chef de mission, tous Plongeurs de bord, est chargée d'effectuer une plongée pour inspecter les fonds, de calculer les marées et de vérifier la possibilité de sortir les véhicules de la plage.

4 L'équipe d'intervention mer (EDIM), composée de fusiliers marins, arrive la première sur la plage et sécurise le périmètre, afin que l'ERP puisse travailler en sécurité. L'EDIM crée une bulle de protection qui assurera la sécurité du débarquement tout le temps que celui-ci durera. Les fusiliers marins pourront être appuyés par des troupes de l'armée de Terre qui placeront des véhicules à des endroits stratégiques.

© T. WALLET/MN

© T. WALLET/MN

© T. WALLET/MN

© T. WALLET/MN

© T. WALLET/MN

1 Une fois que le chef de mission de l'équipe de reconnaissance de plage (ERP) a décrété la praticabilité du lieu, le commandant du porte-hélicoptères amphibie (PHA) décide de faire débarquer les véhicules. À l'image, un chaland de transport de matériels (CTM) débarque tandis qu'un fusilier marin, équipé du HK-416,le nouveau fusil d'assaut, contribue à la protection du dispositif.

2 Un engin de débarquement amphibie rapide (EDA-R) débarque un camion de la 6e brigade légère blindée. À son arrivée, le patron de l'EDA-R est guidé sur la plage par le chef de mission ERP.

3 Les rotations s'enchaînent. Depuis l'avant du chaland, un marin, aussi appelé brigadier, guide le patron du CTM qui vient de terminer un chargement de véhicules et manœuvre afin de s'écarter du PHA. Dans le radier, des véhicules de l'avant blindés (VAB) se tiennent prêts à embarquer dans un CTM ou un EDA-R.

4 Sur le pont d'envol du *Dixmude* sont stationnés trois hélicoptères Puma français et libanais, participant à l'exercice. S'ils n'ont pas pris part aux manœuvres amphibies, les hélicoptères ont, en revanche, effectué des sessions de *touch and go* sur le pont d'envol du PHA et des exercices conjoints sur la base aérienne de Hamat.

5 Un EDA-R, de retour de la terre avec des véhicules, s'apprête à effectuer une manœuvre de «porte-à-porte». Durant cette manœuvre, l'engin pose sa porte à l'entrée du radier vide afin d'y débarquer les véhicules sans y pénétrer. Outre un certain gain de temps, cela permet au PHA d'entreposer davantage de véhicules dans le radier, et de rester manœuvrant, donc prêt à quitter la zone rapidement.

6 Un véhicule blindé de combat d'infanterie (VBCI) débarque d'un EDA-R dans le radier du *Dixmude*. Les aussières, lancées par les manœuvriers du PHA, empêchent l'engin de reculer. Si cette manœuvre est moins risquée qu'un enradiage pour l'EDA-R, elle est toutefois plus dangereuse pour le guidage des véhicules. Si ceux-ci venaient à glisser et à tomber à l'eau, ils couleraient rapidement; un VBCI peut peser jusqu'à 32 t.

7 De retour à bord du *Dixmude,* un GBC 180 est guidé par un manœuvrier du PHA dans le hangar des véhicules. Le PHA peut accueillir tous les types d'engins équipant l'armée de Terre, du véhicule léger tout-terrain P4 au char Leclerc.

8 Le PHA ainsi que la frégate qui l'escortait tout au long de l'exercice, les CTM et l'EDA-R naviguent au large de Beyrouth à la fin de l'exercice. Le *Dixmude* a ensuite rejoint son port base, Toulon, tandis que le *Guépratte* a poursuivi sa mission avant de faire route, lui aussi, vers Toulon.

© T. WALLET/MN

3

© T. WALLET/MN

7

© T. WALLET/MN

8

1999 OPÉRATION TRIDENT

Une Marine à la pointe des opérations aériennes du Kosovo

Entre le retrait du service du porte-avions *Clemenceau,* en 1997, et l'arrivée du *Charles de Gaulle,* en 2000, la flotte française ne dispose que du porte-avions *Foch,* sistership du premier, pour faire face à ses obligations. C'est pourtant le moment où elle va livrer une spectaculaire démonstration capacitaire en participant à la campagne aérienne menée contre la Serbie, l'opération Trident. Une mission qui porte en germes celles menées par l'actuel groupe aéronaval.

1

© MN

De mars 1998 à juin 1999, la lutte pour l'autonomie du Kosovo prend la forme d'une guerre insurrectionnelle de faible intensité entre l'Armée de libération du Kosovo (UÇK) et les forces de sécurité serbes. Durant ces 15 mois, les belligérants alternent les phases violentes, pendant lesquelles ils cherchent à s'imposer sur le terrain, et les phases de négociation par l'entremise des puissances étrangères du Groupe de contact (Allemagne, États-Unis, France, Italie, Royaume-Uni, Russie) mis en place durant la guerre civile yougoslave.

La France s'implique particulièrement dans ce processus de résolution de crise en cherchant à favoriser une solution négociée. La Marine nationale participe pleinement à cet effort, d'abord en maintenant un dispositif de « veille en temps de paix » lui permettant de réagir avec un bref préavis, puis en engageant son groupe aéronaval (GAN) aux côtés des escadrons de l'armée de l'Air durant la campagne aérienne. Elle fait alors la démonstration des avantages militaires et politiques qu'offrent les opérations menées depuis la mer contre la terre. Plusieurs arguments ont plaidé en faveur du retour en force du groupe aéronaval : sa souplesse de déploiement, sa capacité d'intégration au sein d'une force multinationale et ses capacités de combat rénovées.

LE PORTE-AVIONS, UN OUTIL AU SERVICE DE LA POLITIQUE ÉTRANGÈRE DE LA FRANCE

Relever le défi de la maîtrise du temps de crise est indispensable pour maximiser l'effet des moyens disponibles au moment déterminant. C'est particulièrement le cas pour l'unique porte-avions en service, le *Foch.* Celui-ci est déployé une première fois en Adriatique en octobre 1998 (« Trident 98 ») pour appuyer la signature d'un cessez-le-feu. Sa présence souligne l'engagement de Paris face à Belgrade, comme le déclare à son bord le ministre de la Défense de l'époque, Alain Richard : « *La France ne fait pas seulement des déclarations politiques [mais elle met en œuvre] des moyens de puissance adaptés au choix de son engagement.* »
Par la suite, le *Foch* rentre à quai, mais se tient prêt à être redéployé si la situation se dégrade. C'est le cas après l'échec de la conférence de Rambouillet, en février 1999. Le 23 mars, l'OTAN déclenche une campagne aérienne pour forcer la Serbie à évacuer ses troupes du Kosovo et permettre son occupation par la force multinationale assemblée par l'OTAN (KFOR) : c'est l'opération « Allied Force/Trident ».

LE GAN, PIÈCE MAÎTRESSE DU DISPOSITIF ALLIÉ

Partie dès le 29 janvier de Toulon, la *Task Force* 470, commandée par l'amiral Alain Coldefy, doit maintenant réussir son intégration au sein du dispositif interalliés. D'un point de vue technique, les carences en matière d'interopérabilité pointées durant la guerre du Golfe (1990-1991) ont été comblées. Le *Foch* est relié aussi bien au réseau satellitaire national Syracuse qu'au réseau américain *Fleetsatcom,* et la généralisation de la liaison 11 (standard pour les échanges de données tactiques) permet de travailler dans la « langue commune » des navires de la coalition. Le rapprochement avec le Royaume-

Uni, amorcé la même année avec les accords de Saint-Malo, se concrétise par l'intégration d'une frégate britannique au sein de la TF 470. Pour la première fois également, un sous-marin nucléaire d'attaque (SNA) est placé sous le contrôle opérationnel du commandant du groupe aéronaval. Cette force navale polyvalente et autonome prend position en pointe du dispositif interallié, juste en face des bouches de Kotor, la baie qui abrite la seule base de la Marine de l'ex-Yougoslavie.

Cette proximité avec la côte adverse justifie l'adoption de règles d'engagement « durcies », celles-ci allant jusqu'à prévoir la destruction de la flotte adverse en cas de sortie et favorise également l'excellent rendement des Super-Étendard. Restant parfois en l'air en veille pendant six heures, ils sont à moins d'un quart d'heure de leurs cibles et peuvent enchaîner les frappes aériennes à un rythme soutenu ou prendre à leur compte des cibles d'opportunité. Leurs résultats sont excellents puisqu'ils obtiennent le meilleur taux de réussite de l'Alliance atlantique (75 %) et un taux d'annulation des missions beaucoup plus faible que celui de l'aviation basée à terre (21 % contre 41 %). Ainsi, si la participation de l'aviation embarquée est réduite en matière d'effectifs, a 16 appareils, ceux-ci effectuent le tiers des missions de frappes françaises.

UN DÉPLOIEMENT QUI PRÉFIGURE CEUX DU FUTUR GROUPE AÉRONAVAL DU *CHARLES DE GAULLE*

La modernisation des Super-Étendard pour leur permettre de tirer des bombes guidées laser, à distance de sécurité, fait partie des efforts de mise à niveau capacitaire menés par la Marine, au même titre que l'amélioration des communications et des capteurs de renseignement, ceci dans l'attente des grands programmes de la génération suivante : le porte-avions nucléaire *Charles de Gaulle* et l'avion de combat Rafale. La présence d'un SNA s'avère aussi précieuse pour le recueil du renseignement électronique. Cette greffe de « multiplicateurs de force » sur des plates-formes déjà anciennes rehausse la crédibilité militaire de la France et lui permet de prendre part aux échanges interalliés au plus haut niveau, notamment pour la question cruciale du ciblage.

La TF 470 tient ainsi une place de premier rang au sein de la coalition jusqu'à la fin des hostilités, le 3 juin 1999, soit après 116 jours d'opération. Son action illustre l'adaptation réussie de la Marine nationale à l'action contre terre, une mission que le groupe aéronaval a continué d'accomplir en appui des interventions en Afghanistan, au large des côtes libyennes ou contre l'État islamique.

Dominique Guillemin
Service historique de la défense

2

© MN

3

© MN

1. Le Groupe aéronaval constitué autour du *Foch* prend place en première ligne du dispositif des marines alliées au large des côtes de l'ex-Yougoslavie
2. Mise en place de l'armement sur les Super-Étendard modernisés (SEM)
3. Crusader au catapultage depuis le pont du *Foch*.
4. Ravitaillement en vol des SEM par la « nounou » : SEM transformé en ravitailleur et équipé d'un réservoir supplémentaire, appelés « nacelles de ravitaillement ».

4

© MN

loisirs

Musique | Livres | Cinéma | Expos | Spectacle

AUDE BRESSON, PHILIPPE BRICHAUT, JEANNE SÉNÉCHAL

Bougainville
L'histoire secrète du premier tour du monde scientifique

De 1766 à 1769, *La Boudeuse* et *L'Étoile*, menées par Louis-Antoine de Bougainville, effectuent la première circumnavigation de l'histoire à but exclusivement scientifique. Du détroit de Magellan au cap de Bonne Espérance en passant par Tahiti et le détroit de la Sonde, leur épopée mène marins et scientifiques à la découverte de territoires encore mal cartographiés, voire inconnus. Cette formidable aventure n'aurait pu voir le jour sans la personnalité exceptionnelle de Bougainville. Ce dernier découvre sa vocation d'explorateur très jeune, lors d'une conférence donnée par son frère au sujet des territoires qui restent encore à découvrir. Il entre alors chez les mousquetaires du roi, une voie qui lui donne accès à la carrière militaire et à la possibilité de partir pour des terres lointaines. La formidable exploration qu'il mène au service de la couronne résulte des abandons successifs par Louis XV du Canada et des Malouines au profit des Britanniques, puis des Espagnols. En compensation, le roi propose à Bougainville d'effectuer un tour du monde dont il pourra tirer un grand profit. Dominique Le Brun nous relate les péripéties de ce périple autour du globe dans un ouvrage où se succèdent journaux de route, lettres, Mémoires et récits rédigés par Bougainville et ses compagnons de voyage. Embarquez à bord de *La Boudeuse* et de *L'Étoile* pour une expédition scientifique extraordinaire. (A. B.)

Bougainville : l'histoire secrète du premier tour du monde scientifique, Dominique Le Brun, Éditions Omnibus, 572 pages, 23 €.

Le saviez-vous ?

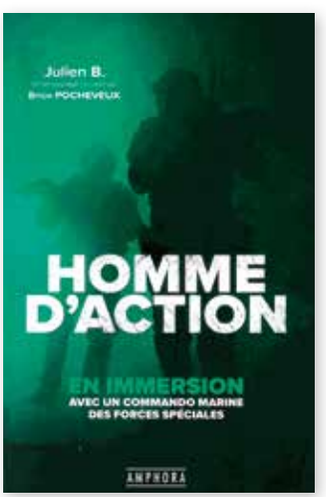
RAT BLEU

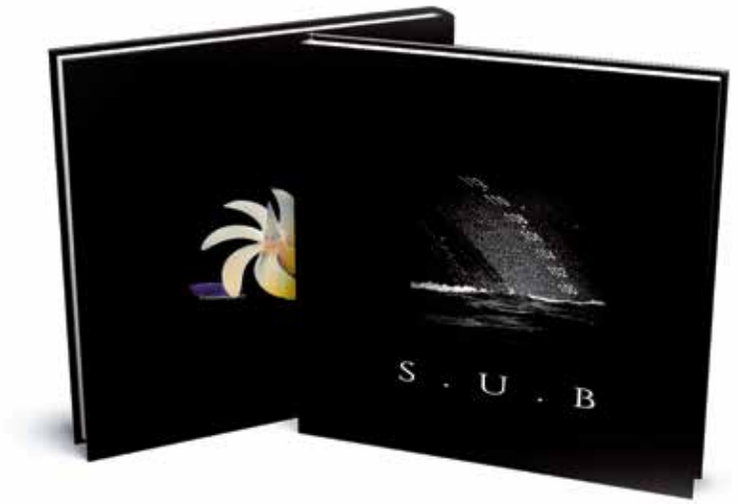
Le rat bleu n'est ni la mascotte du bord, ni un rongeur ayant plusieurs quartiers de noblesse, ni un rat plus malin que les autres qui réussirait à s'affranchir de la présence de garde-rats sur les aussières. L'expression rat bleu nous fait pénétrer dans le monde des détecteurs et plus globalement celui de l'électronique. «Rat bleu» recouvre deux acceptions. Tout d'abord, il est utilisé par les détecteurs lorsqu'ils font face à un faux écho sur leur radar. Ce dernier peut être dû à un phénomène météorologique comme, par exemple, une zone de pluie localisée ou plus simplement à un mauvais réglage du gain sur le radar. Enfin, le vocable rat bleu est également utilisé par les marins des spécialités techniques pour qualifier une panne aléatoire ou une fausse panne sur un système électronique ou informatique. Les Anglo-Saxons utilisent un mot équivalent : gremlin. (Ph. B)

Homme d'action
En immersion avec un commando Marine des forces spéciales

Le dépassement de soi, l'esprit d'équipe, le refus de la facilité, l'engagement… autant de valeurs et de vertus unanimement admirées, mais que nous pouvons, parfois, avoir bien du mal à mettre en pratique dans notre vie quotidienne. Julien B., ancien commando Marine, vous propose de mettre en œuvre, sous forme d'exercices pratiques, 10 principes clés, issus de son expérience au sein des forces spéciales, pour révéler l'homme d'action qui sommeille en vous. Au fil de ses missions, découvrez ainsi comment s'entraîner à marcher, être au T.O.P., s'habituer au froid, anticiper ou encore savoir sur qui vous pouvez compter. (A. B.)

Homme d'action, Julien B. et Brice Pocheveux, Éditions Amphora, 2019, 160 pages, 16,50 €.





S.U.B.
Immersion avec les sous-marins

Il les traque depuis 2012. Ewan Lebourdais, fasciné par les sous-marins, propose 104 pages de photographies où ces « bateaux noirs », engins de puissance militaire, révèlent une autre de leurs facettes, plus poétique celle-là, au milieu des vagues et des embruns. Certains clichés ont déjà rencontré leur public, d'autres sont inédits, tous témoignent de l'engouement du photographe amateur pour ces engins du fond des mers. Au fil des images, le lecteur découvre une nouvelle façon de voir les sous-marins qui, la plupart du temps, se dérobent à ses yeux. Le photographe accompagne ses œuvres de citations qui évoquent la mer et la rencontre de l'homme et de ses outils avec l'élément indomptable. Courtier dans la vie, Ewan Lebourdais est passionné par le monde maritime en général, un univers que son attachement pour la Bretagne lui permet d'observer de près. Il a déjà publié *Chose maritime*, en 2015, et *Carènes*, en 2018. Une partie des bénéfices issus de la vente de cet ouvrage ira au profit de la société nationale des sauveteurs en mer (SNSM) et de l'ADOSM-Entraide Marine. (A. B.)

S.U.B., Ewan Lebourdais, 2019, 104 pages, 39 €.

Histoire secrète des forces spéciales
De 1939 à nos jours

Dirigeant du Centre français de recherches sur le renseignement, Éric Denécé nous transporte au cœur des forces spéciales. Qu'elles soient américaines, françaises, russes ou israéliennes, le spécialiste met en avant leur mode d'action, leur entraînement, ainsi que leurs opérations. Un panorama varié sur ces forces qui fascinent toujours autant. (J. S.)

Histoire secrète des forces spéciales, de 1939 à nos jours, Éric Denécé, Nouveau Monde éditions, 2019, 574 pages, 10,90 €.

Hitler et la mer
Récit d'une défiance

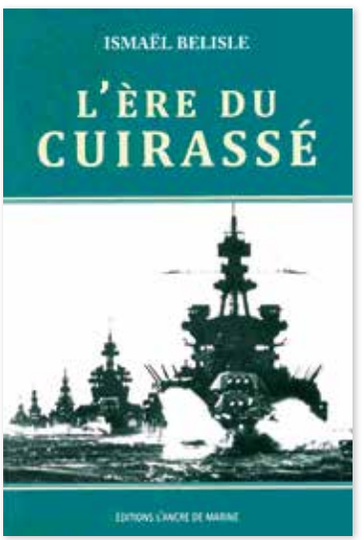
Si Hitler pensait être un héros sur terre, il reconnaissait aussi être un lâche en mer. François-Emmanuel Brézet, docteur en histoire et ancien officier de la Marine, dresse de manière chronologique la liste des nombreux rendez-vous manqués entre Hitler et la Marine allemande. (J. S.)

Hitler et la mer, François-Emmanuel Brézet, Éditions Perrin, 2019, 362 pages, 23 €.

L'Ère du cuirassé
Itinéraire du roi des mers

Aventure technique et épisode décisif de la course à la puissance entre les grandes nations maritimes, l'ère du cuirassé voit naître le plus grand, le plus puissant et le plus complexe des navires de guerre, qui restera pendant 150 ans la clé de la suprématie navale. Embarquez, avec Ismaël Belisle, dans l'une des plus grandes épopées navales de l'Histoire. (A. B.)

L'Ère du cuirassé, Ismaël Belisle, Éditions de l'Ancre de Marine, 2019, 348 pages, 26 €.



Zoë et le goéland
Une sortie à la plage

Zoë accompagne son papa et son frère, Théo, à la mer. Mais comme il fait trop froid, elle ne peut se baigner; alors, avec Dino, son chien, elle court après les oiseaux… Isabelle Autissier signe ici le deuxième tome de sa collection éducative, destinée à faire découvrir les trésors de la mer à un très jeune public. (A. B.)

Zoë et le goéland, Isabelle Autissier, Éditions 2 pies tant mieux, 2016, 24 pages, 13,90 €.

Quiz

Testez vos connaissances !

© L. TURCI/MN

1. Le 15 juillet 2019, hormis le CMT *Lyre*, quel bâtiment est en opération de guerre des mines en Méditerranée ?
a. *Berlaimont*
b. *Cassiopée*
c. *Lyre*

2. À bord de quel bâtiment était affecté Georges Ménage le 6 juin 1944, alors qu'il était au large d'*Utah Beach* ?
a. Le *Montcalm*
b. La *Renoncule*
c. Le *Georges-Leygues*

3. En quelle année la base navale de Dégrad-des-cannes a-t-elle été créée ?
a. 1992
b. 1946
c. 1968

4. Qu'est-ce qu'une caouanne ?
a. Une zone où l'on cultive le café
b. Un fruit exotique non comestible
c. Une tortue marine

5. Jusqu'à quel âge un officier marinier peut-il se présenter au concours de l'école militaire de la flotte (EMF/OSM) ?
a. 37 ans
b. Jusqu'à cinq ans avant la limite d'âge de son grade
c. 48 ans

6. En 1999 s'est tenue une conférence ayant eu pour objectif de régler le conflit entre la Serbie et le Kosovo. Dans quelle ville ?
a. Genève
b. Rambouillet
c. Évian

Réponses : 1 : c – 2 : b – 3 : a – 4 : c – 5 : a – 6 : b

ABONNEZ•VOUS !

Envoyez ce bon de commande complété et accompagné de votre règlement à :
ECPAD - SERVICE ABONNEMENT 2 À 8 ROUTE DU FORT - 94205 IVRY-SUR-SEINE CEDEX
ACCOMPAGNÉ DE VOTRE RÈGLEMENT À L'ORDRE DE : AGENT COMPTABLE DE L'ECPAD
TEL : 01.49.60.52.44

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

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

☐ Je souhaite recevoir une facture

		6 mois (5 n° + HS)	1 an (10 n° + HS)	2 ans (20 n° + HS)
Tarif normal	France métropolitaine	○ 14,00 €	○ 27,00 €	○ 53,00 €
	Dom-Com	○ 23,00 €	○ 46,00 €	○ 88,00 €
	Étranger	○ 28,00 €	○ 55,00 €	○ 106,00 €
Tarif spécial*	France métropolitaine	○ 11,00 €	○ 24,00 €	○ 46,00 €
	Dom-Com	○ 20,00 €	○ 41,00 €	○ 81,00 €

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

Publicité

0290