



# Association des Officiers de Réserve de l'Ain



bulletin de liaison  
aout 2020 – N° 113

## Programme des activités

- ✓ **Marche : dimanche 13 septembre.** Compte tenu de l'évolution de la situation sanitaire de ces derniers jours, le conseil d'administration a pris la décision de ne pas organiser la marche.
- ✓ **Soirée œnologie : jeudi 15 octobre** - "Les vins du Languedoc Roussillon" - Bourg-en-Bresse. La programmation de cette activité sera liée à l'évolution de la situation sanitaire
- ✓ Pour mémoire, comme décidé lors de notre assemblée générale en novembre 2019, notre prochaine assemblée générale se tiendra en mars 2021, dans un lieu à définir.

## Le CEMA préside la cérémonie du Triomphe aux Ecoles de Coëtquidan

<https://www.defense.gouv.fr/ema/chef-d-etat-major-des-armees/actualite/le-cema-preside-la-ceremonie-du-triomphe-aux-ecoles-de-coetquidan>

Le mercredi 22 juillet, le général d'armée François Lecointre, chef d'état-major des armées (CEMA), a présidé la cérémonie nocturne du Triomphe aux Ecoles de Saint-Cyr Coëtquidan (ESCC), en présence du général d'armée Thierry Burkhard, chef d'état-major de l'armée de Terre, de hautes autorités civiles et militaires. Cette cérémonie traditionnelle marque la fin de scolarité des élèves de dernières années de l'école spéciale militaire 1 (ESM) et de l'école militaire interarmes 1 (EMIA), c'est aussi lors de cette cérémonie que les promotions ESM 3 et EMIA 2 reçoivent leur nom de baptême de promotion. Cette cérémonie s'est déroulée devant un public très restreint afin de respecter les mesures sanitaires en vigueur.

### Texte de l'ordre du jour prononcé par le général François Lecointre, chef d'état-major des armées :

*L'éclat lumineux des sabres, le reflet doré des boutons d'uniforme et le cliquetis des fourreaux nous renvoient avec émotion au souvenir des cérémonies qui ont précédé celle-ci. La solennité du moment, le souvenir de nos Anciens, nous libèrent un instant de la frénésie du quotidien et nous invitent à la réflexion.*

*Génération après génération, année après année, le Marchfeld retentit des échos de cette magnifique cérémonie du Triomphe. Les raisons qui ont conduit chacun d'entre vous ici ce soir vous sont propres. Elles s'inscrivent toutefois dans une remarquable continuité : comme vos aînés avant vous, vous êtes ici au nom d'un idéal, d'une certaine idée de la France et pour répondre à l'appel du service de ses armes. Vous êtes ici par sens du devoir, goût de l'action et des responsabilités, vous êtes ici pour servir surtout, et, parce qu'au fond, vous n'imaginez pas de renoncer à vous élever.*

*Un office est une charge que l'on assume. Officiers, votre charge est de commander. Vous serez chef, vous donnerez les ordres : dans l'épreuve, c'est vers vous que vos soldats tourneront leur regard. Vos ordres, ils les exécuteront au nom de l'autorité qu'ils vous auront reconnue.*

*L'officier n'accepte pas sa charge, il la reçoit. « La grande erreur », écrit Saint-Exupéry, « est d'ignorer que recevoir est bien autre chose qu'accepter. Recevoir est d'abord un don, celui de soi-même ». L'officier est celui qui s'offre. « Le chef », écrit encore Saint-Exupéry, « c'est celui qui nous montre assez d'estime pour avoir besoin de nous ».*

*Pour commander convenablement, vous devrez d'abord susciter la discipline ; celle-ci est à la fois obéissance consentie et confiance accordée. Car il n'y a de vraie discipline que par ce jeu d'obéissance consentie et de confiance accordée, qui permet à la fois un abandon les uns aux autres et la création d'une dépendance mutuelle. En comprenant cela, vous saisirez alors toute l'importance de votre charge, l'enjeu de faire grandir les hommes placés sous vos ordres.*

*Vous devrez ensuite faire naître chez vos hommes l'enthousiasme et le sentiment d'appartenir à quelque chose de plus grand qu'eux. Soyez fiers : cette mission difficile exigera du caractère, des convictions et de l'allant, et il y a une véritable noblesse à s'y engager, comme vous vous apprêtez à le faire.*

*Vous devrez enfin faire œuvre d'humanité, en considérant et en aimant vos subordonnés. Soyez humbles : la meilleure disposition sera de vous trouver non pas au-dessus d'eux, mais au milieu d'eux. Ne craignez pas le doute, ne restez jamais prisonnier de vos certitudes. Il vous reviendra de donner du sens à la mission : commander, c'est faire appel à l'intelligence, la vôtre, mais aussi et surtout celles de vos hommes.*

*Fierté et humilité vont ensemble et vous devez assumer pleinement de devoir incarner un tel oxymore.*

*Fiers de servir de la plus éclatante des façons, mais humbles en reconnaissant que d'autres, qui ont suivi d'autres vocations, servent eux-aussi avec la plus belle des ardeurs.*

*Fiers de maîtriser parfaitement les compétences les plus précises de votre métier d'officier, mais humbles – et de plus en plus – en mesurant au cours de votre carrière votre très grande ignorance d'un nombre croissant de problématiques, qu'il vous faudra appréhender dans toute leur complexité.*

*Fiers de commander, mais humbles et saisis de vertige devant la générosité infinie de ceux qui vous feront le don de leur dévouement le plus extrême.*

*L'excellence de la formation que vous recevez ici à Coëtquidan, est à la hauteur des attentes que nous plaçons en vous. Dans quelques jours, certains d'entre vous s'en iront, pour rejoindre les unités de l'armée de Terre ou les divisions d'application. D'autres resteront pour achever leur formation initiale. Tous, vous aurez bientôt la charge d'un commandement, vous aurez charge d'âmes.*

*Gardez cette volonté qui vous a amenés ici ce soir, cet enthousiasme qui est le vôtre à cet instant. Conservez le courage de votre engagement et la conscience de ce que vous représentez. Ils ne sont plus si nombreux en ce monde les audacieux qui embrassent une cause qui les transcende.*

*Servez la France avec passion, Elle vous regarde et vous admire.*

## **Mais où sont donc passés les aviateurs ?**

<https://www.lopinion.fr/edition/politique/sont-passes-aviateurs-221576>

La nomination, le 1er août, d'un marin comme chef de l'état-major particulier du président de la République confirme la marginalisation de l'armée de l'air depuis une génération.

Une nouvelle fois, les aviateurs restent à l'écart des principaux postes de la haute hiérarchie militaire, en dehors, bien évidemment, de l'armée de l'air où ils sont chez eux.

Ainsi, le nouveau chef de l'état-major particulier du président de la République (CEMP), qui a pris son poste samedi 1er août, est un marin. L'amiral Jean-Philippe Rolland succède à un autre amiral, lui aussi barbu, Bernard Rogel. Il faut remonter à 1989 pour voir un aviateur occuper cette fonction : le général Fleury, qui a ensuite dirigé Aéroports de Paris. Depuis lors, quatre terriens et quatre marins s'y sont succédé. Même chose pour le chef d'état-major des armées. Le dernier aviateur en date est le général Douin, nommé en 1995. Depuis 1998, cinq terriens et un marin ont pris sa suite à la tête des armées.

Depuis une génération, point d'aviateurs ! Pourtant, aucune opération militaire n'est imaginable sans l'armée de l'air « et de l'espace », comme elle est autorisée à s'appeler depuis le 23 juillet. Seul lot de consolation : le général de division aérienne Fabien Mandon a été nommé, ce 1er août, chef du cabinet militaire de la ministre des armées. Mais à Matignon, le chef du cabinet militaire du Premier ministre est un terrien alors que le major général des armées (N°2 de l'état-major) est un marin.

Certes, les rivalités entre armées ne manquent pas lorsqu'il s'agit de décrocher ces postes politico-militaires. Mais l'exclusion de facto des aviateurs devrait sans doute conduire l'armée de l'air à s'interroger sur la sélection de ses « hauts potentiels ». Le fait de privilégier systématiquement les pilotes de chasse, sélectionnés à vingt ans sur des critères physiques, limite le vivier trente ans plus tard. La nomination récente à la tête de l'Ecole de l'air d'une femme non-pilote, la générale Dominique Abriol, indique que les choses commencent à bouger.

## Emilie, du 4e Chasseurs à l'ESORSEM

<https://lemamouth.blogspot.com/2020/08/emilie-du-4e-chasseurs-lesorsem.html>

La capitaine Emilie est une des cinq femmes brevetées ORSEM ce vendredi : elle accumule 12 ans de réserve, dont 10 au 4e Chasseurs et deux à l'état-major de la 27e BIM. Elle a commandé son escadron (le 5e escadron) à Gap, pendant plus de deux ans, avant de basculer en état-major. Avant même de recevoir son brevet des mains du général Hervé Gomart hier, elle avait connu une expérience particulièrement pratique, en pilotant l'opération Bibendum, au printemps dernier, une des nombreuses qu'a connu Résilience.

Elle sert alors un mois en état-major de zone de défense, à Lyon, en charge de la conduite nuit et jour du centre opérationnel. Sous court préavis, ce dernier a dû planifier et conduire une opération d'une rame de 40 PPLOG protégée par un groupe de protection. Les véhicules doivent projeter 15 millions de masques de Roissy à Clermont-Ferrand, où ils doivent permettre l'activité économique. Mission accomplie, une de plus sur le territoire national, puisque celle qui est aussi maman d'un enfant de quatre ans et directrice générale d'une technopole avait déjà participé à quatre Sentinelle.

Cinq femmes ont été brevetées ORSEM hier, parmi 61 hommes, dont six étrangers (danois, allemand, néerlandais, suisse, américain). Cette formation dense sur neuf mois correspond, de l'aveu des intéressés, à une journée de travail effectif par semaine, en plus, évidemment, des activités professionnelles et familiales : c'est donc un gros investissement.

## Le porte-avions « Charles de Gaulle » prêt à reprendre la mer

<http://www.opex360.com/2020/08/31/le-porte-avions-charles-de-gaulle-pret-a-reprendre-la-mer/>

Le 12 avril dernier, le porte-avions « Charles de Gaulle » retrouvait la base navale de Toulon avec quelques jours d'avance par rapport au calendrier de la mission « Foch », écourtée à cause de la contamination de l'équipage par la SARS-Cov2, le coronavirus à l'origine de la covid-19.

« C'est une capacité militaire essentielle et symbolique qui est aujourd'hui inemployable. Il faut restaurer au plus vite cette capacité car c'est une vulnérabilité. [...] Nous sommes également engagés dans des opérations où l'ennemi ne s'arrête pas pour cause de Covid. Nous devons prendre en compte cette difficulté et ce risque en préservant la santé de nos hommes car c'est le cœur de notre outil de travail, de notre capacité militaire. [...] La santé de nos hommes, c'est le bien le plus précieux que nous avons. Nous faisons tout pour que ces vulnérabilités soient les moins importantes possibles et que nous puissions poursuivre notre mission », avait ensuite expliqué le général François Lecointre, le chef d'état-major des armées [CEMA], au journal télévisé de TF1, le 18 avril.



Depuis, le navire a été décontaminé, de même que ceux de son escorte. Quant aux 1.046 marins testés positifs à la maladie, pratiquement tous [98%] furent déclarés guéris le 4 mai. Pour autant, le porte-avions n'était pas encore prêt à repartir en mission.

En effet, durant ces dernières semaines, des aménagements ont été faits à bord du navire, afin d'éviter de voir se reproduire le même scénario qu'en avril. Des zones de mise en quarantaine ont été mises en place afin d'isoler les malades ainsi que les cas contacts. Des moyens de dépistage systématique seront désormais à la disposition des médecins. Enfin, étant donné la promiscuité inhérente à un vaisseau de cette génération, le port du masque sera désormais obligatoire.

Lors de son passage à l'émission « Le Grande Rendez-vous » [Europe1, CNEWS, Les Échos], le 29 août, la ministre des Armées, Florence Parly, a assuré que beaucoup de leçons ont été tirées, tant au niveau sanitaire et épidémiologique que pratiques.

Cet été, « nous avons profité de l'immobilisation [du porte-avions] pour accomplir un certain nombre de travaux. Bien sûr, on ne peut pas changer fondamentalement la physionomie du 'Charles de Gaulle' mais on peut améliorer la sécurité sanitaire à bord. Et c'est ce que nous avons fait », a expliqué la ministre, qui a par ailleurs annoncé le départ prochain du navire en mission.

Le porte-avions « repart début septembre et je serai mardi [1er septembre] à Toulon pour lancer cette nouvelle phase opérationnelle », a confié Mme Parly.

Évidemment, en raison des tensions actuelles en Méditerranée orientale, où la Turquie mène des recherches de gisements d'hydrocarbures dans des zones maritimes relevant de la Grèce et de la République de Chypre, on peut imaginer que le groupe aéronaval formé autour du 'Charles de Gaulle' mettra le cap vers cette région, comme il le fait régulièrement depuis plusieurs années.

En août, et tout en estimant le dialogue nécessaire, le président Macron avait d'ailleurs annoncé sa décision de « renforcer temporairement la présence militaire française en Méditerranée orientale dans les prochains jours, en coopération avec les partenaires européens, dont la Grèce », afin de « mieux apprécier la situation dans cette région de la Méditerranée » et de « marquer la volonté de faire respecter le droit international. » Ce qui s'était traduit par l'envoi de deux Rafale à Chypre puis en Crète, ainsi que d'une manœuvre ponctuelle ayant associé le porte-hélicoptères amphibie « Tonnerre » et la frégate La Fayette.

La semaine passée, trois Rafale et cette même frégate La Fayette ont pris part l'exercice Eunomia, organisé à l'initiative de la Grèce, de la France, de l'Italie et de la République de Chypre.

Le fait que Paris se tienne aux cotés de Nicosie et d'Athènes ne manque pas de susciter des critiques, souvent virulentes, de la part du président turc, Recep Tayyip Erdogan, et ses ministres. Ce qui a donné lieu à une mise au point de Mme Parly. « Ce n'est pas la France qui a problème avec la Turquie », a-t-elle dit, dénonçant le « comportement escalatoire » d'Ankara.

« La Turquie conteste l'existence de zones économiques exclusives, met en cause la souveraineté de deux Etats-membres de l'Union européenne, la Grèce et Chypre, et met potentiellement en danger un droit fondamental qui est la liberté de navigation », a souligné la ministre française. « Pour dialoguer, il faut cesser d'être dans l'escalade », a-t-elle ensuite estimé. « Il y a un droit de navigation dans les eaux de la Méditerranée. Il n'y a pas de droit d'accaparement de ressources énergétiques et gazières, surtout lorsque celle-ci ont été reconnues conformément aux traités internationaux », a-t-elle insisté.

Quant à la démarche de la France, elle « n'est nullement escalatoire » car « ce que nous avons fait, c'est ce que nous faisons régulièrement » en Méditerranée, qui est « tout de même un espace naturel pour notre pays » a rappelé Mme Parly, qui a également soutenu que, au sein de l'Otan, « le comportement de la Turquie n'est pas celui d'un bon allié ».

Quant au profil de la mission qui attend le groupe aéronaval [GAN], aucun détail n'est disponible pour le moment. Outre une partie dédié à l'entraînement et à la qualification des pilotes de son groupe aérien embarqué [GAé], il est possible qu'il soit engagé dans l'opération navale européenne Irini, chargée de surveiller l'embargo sur les armes décrété par les Nations unies à l'égard de la Libye. Enfin, on peut imaginer qu'il mette le cap vers Chypre, avec le but affiché de soutenir l'opération Chammal... mais aussi les forces grecques et chypriotes.

« Le porte-avions n'est pas un outil de l'ombre, il est visible, ce qui peut être un atout en cas de contrôle de l'escalade : depuis sa mise en alerte puis son appareillage jusqu'à son retour, chaque phase de son activité est un signal adressé à la communauté internationale. Il s'agit de marquer la volonté et la ligne politique du pays », avait en effet rappelé l'amiral Édouard Guillaud, ex-CEMA, dans une note de la Fondation pour la recherche stratégique.

## **La Marine nationale a testé un nouveau système pour naviguer sans signaux de géolocalisation par satellite**

<http://www.opex360.com/2020/08/02/la-marine-nationale-a-teste-un-nouveau-systeme-pour-naviguer-sans-signaux-de-geolocalisation-par-satellite/>

Ces dernières années, des navires signalèrent des anomalies avec leur système GPS alors qu'il naviguait dans les environs du détroit de Kertch, qui relie la mer d'Azov à la mer Noire. Et la Russie fut ainsi accusée de brouiller les signaux de géolocalisation par satellite.

L'an passé, l'Iran fut également soupçonné d'avoir recours au « spoofing », c'est à dire une technique consistant à envoyer de faux signaux GPS afin de tromper les navires dans naviguant dans une zone donnée.

D'où la recherche de moyens pour contrer ce type de menace. Dans sa dernière livraison, le magazine de la Marine nationale, Cols bleus, s'est fait l'écho d'une évaluation d'un nouveau système menée par le Centre d'expertise des programmes navals [CEPN] en grande rade de Toulon, avec le chasseur de mines tripatite [CMT] Lyre.

Ainsi, avec le concours du Service de soutien de la flotte [SSF] et f et de la composante « Cyber » de l'état-major de la Force d'action navale [ALFAN], le CPEN a testé le système « Cetos ePositioning » proposé par l'entreprise française iXblue, qui s'est fait un nom dans les centrales de navigation inertielle.

« Cetos e-positionnement apporte un positionnement plus robuste aux plates-formes navales en tirant le meilleur parti de tous les capteurs de navigation disponibles [radar, lidar, cartes bathymétriques...]. En corrélant des informations de navigation complémentaires, [ce système] est capable de réduire les erreurs de navigation et fournit un positionnement résilient et précis dans tous les environnements, y compris dans ceux où les signaux GPS sont brouillés », explique iXblue.

Concrètement, le système d'iXblue, qui apporte une « aide au positionnement en vue de la terre », permet de naviguer avec précision sans utiliser la géolocalisation par satellite. Pour cela, il comprend plusieurs caméras qui, reliées à un ordinateur, filment le relief côtier aux abords d'un bateau. Les flux d'images sont ensuite comparés à un modèle, ce qui permet de « déterminer, de manière continue, la position du navire », explique Cols Bleus.

« Ces flux vidéo sont ensuite présentés sur un écran tactique par un second système appelé 'Cetos Vision', chargé d'ajouter, en réalité augmentée, des symboles et tracés représentant les informations provenant du système de cartographie électronique [routes, bouées, amers, etc] auquel il est relié », poursuit le mensuel de la Marine nationale.

Cependant, ce dernier n'a pas précisé si cette expérimentation concernant la « e-Navigation » a été concluante. Si ce n'est que le Cetos e-Positionning constitue un « moyen supplémentaire d'interprétation » de l'environnement d'un navire.

« Comme toutes les expérimentations, cette évaluation de matériels novateurs apportera, aux équipes qui l'ont préparée et aux marins qui l'ont conduite, une idée précise du potentiel de ces systèmes destinés à accroître la performance opérationnelle des unités », conclut Cols Bleus.

## **Lieutenant de vaisseau Le Hénaff - 41 ans de service actif !**

<https://www.defense.gouv.fr/marine/actu-marine/lieutenant-de-vaisseau-le-henaff-41-ans-de-service-actif>

Le retrait du service actif du Lieutenant de vaisseau Le Hénaff est l'occasion de rendre hommage à ce bâtiment, qui a servi la France pendant 41 ans et à l'homme qui lui a donné son nom.

Yves Le Hénaff est né le 23 octobre 1914 à Penhars dans le Finistère. Après l'Ecole Navale en 1934 et le croiseur Jeanne d'Arc en 1937, il fait campagne en Extrême Orient sur l'Aviso colonial Dumont d'Urville, puis comme officier en second de la de la flottille du Yang-Tsé-Kiang. A son retour, il est détaché à Salon de Provence comme élève-pilote en 1942. Affecté en Afrique du Nord, il rencontre à Oran le chef du service de renseignement, et se porte immédiatement volontaire pour assurer des missions spéciales en France occupée. Après quatre mois de stage en Angleterre, il est parachuté près de Châteaulin dans la nuit du 14 au 15 juin 1943. Pendant plus de six mois, il organise l'évacuation de nombreux résistants vers l'Angleterre.

Début 1944, il est rappelé à Londres en raison des risques sans cesse croissants qu'il court. Mais il veut auparavant achever une mission importante et ne pas abandonner les 37 pilotes, résistants et militaires auxquels il doit faire traverser la Manche. Le 2 février 1944, il quitte l'île Tudy sur une pinasse à moteur baptisée Jouet des flots. Malheureusement, le bateau s'échoue à la pointe du Raz. Alors que les Allemands arrêtent une partie des rescapés, Yves Le Hénaff parvient à en évacuer quelques-uns vers Paris. Au cours de cette action, il est fait prisonnier par la Gestapo le 5 février à Audierne. Incarcéré et torturé à Rennes pendant plusieurs mois, il meurt en juillet 1944 dans le wagon qui l'emmenait au camp de concentration de Dachau.

Lorsque la série des 18 avisos est mise sur cale à la fin des années 1970, décision est prise de rendre hommage aux marins résistants morts pour la France. Ainsi la classe des A69 prend le nom de d'Estienne d'Orves et l'avisos F789 est baptisé Lieutenant de vaisseau Le Hénaff.



Mis sur cale en février 1978, le Lieutenant de Vaisseau Le Hénaff, est admis au service actif le 23 février 1980. Il commande à Cherbourg la 1ère division des avisos avant de rejoindre Brest, qui deviendra son port-base jusqu'à son désarmement.

Déployé souvent, aussi bien dans le golfe de Guinée qu'en Méditerranée ou dans le Golfe de Gascogne, le Lieutenant de Vaisseau Le Hénaff s'illustre régulièrement dans des domaines aussi variés que les missions de soutien à la Force Océanique Stratégique, la lutte contre les narcotrafics, les opérations extérieures et le sauvetage de naufragés.

Ainsi, en 2002, au cours de l'opération Moby Dick, son intervention permet l'interception du cargo Winner, suspecté de trafic de stupéfiants. Quatre ans plus tard, en 2006, c'est le Cantamar IV qui est arraisonné, permettant la destruction d'une tonne et demi de cocaïne.

Le Lieutenant de vaisseau Le Hénaff intervient également sur des théâtres de conflits. La décennie 2010 est marquée par sa participation à de nombreuses opérations : plusieurs missions Corymbe, Harmattan et Unified Protector en 2011, puis Serval et Sangaris en 2013. Lors de l'opération Harmattan, l'équipage essuie le feu, et s'illustre par son sang-froid et sa combativité. L'année suivante, mobilisé à l'issue d'un déploiement de longue durée en Afrique, il démontre une nouvelle fois sa résilience en participant à la recherche des débris du M51 lors de l'opération STEROPES.

Le Lieutenant de Vaisseau Le Hénaff s'est également illustré en situation de sauvetage en mer : en 2004, il porte assistance bâtiment battant pavillon nigérien Dona Elvira. Quinze ans plus tard, au cours de la mission Sophia, il recueille au large des côtes Libyennes 173 naufragés, dont 19 femmes et 17 enfants

La carrière opérationnelle du Lieutenant de vaisseau Le Hénaff s'est achevée par une mission de soutien à la Force Océanique Stratégique, mission pour laquelle il avait été conçu et dont il s'est acquitté avec efficacité et professionnalisme tout au long de ces quarante dernières années.

Efficace, endurant et polyvalent grâce à la qualité de ses équipages successifs, le PHM Lieutenant de vaisseau Le Hénaff a parcouru au cours de sa carrière opérationnelle près d'un million de milles nautique, sur tous les océans du monde. Cela représente un peu moins de 45 tours de la terre.

Ses équipages successifs auront fait honneur au nom de Yves Le Hénaff et à la Marine nationale.

## **SANDY COAST 20 : Entraînement opérationnel interalliés de guerre des mines au large des côtes belges**

<https://www.defense.gouv.fr/marine/actu-marine/sandy-coast-20-entrainement-operationnel-interallies-de-guerre-des-mines-au-large-des-cotes-belges>

Du 20 août au 11 septembre 2020, l'entraînement interallié de guerre des mines Sandy Coast (SACO 2020) se déroule en mer du Nord, au large des côtes belges. Il est composé de deux volets majeurs :

- ✓ Un premier volet portant sur la protection portuaire avec la participation du groupe des plongeurs démineurs de la Manche (GPD Manche) avec leur bâtiment base, le Vulcain ;
- ✓ Un deuxième volet concernant la sécurisation des approches maritimes avec la participation du chasseur de mines tripartite L'Aigle, basé à Brest.



10 nations (Lituanie, Pays-Bas, Belgique, Lettonie, Allemagne, Norvège, Estonie, Finlande, Danemark, France) prennent part à cet exercice majeur regroupant 17 unités de surface, 4 états-majors pour un total de 650 militaires à terre et en mer.  
SANDY COAST 20

Le Standing Nato Mine Countermeasures Group 1 (SNMCMG 1), l'une des deux forces permanentes de guerres des mines de l'OTAN, participe à l'exercice dans sa phase maritime. Il s'agit de la deuxième intégration de la France à une force de guerre des mines de l'OTAN en Manche – mer du Nord pour l'année 2020 (après l'opération Historical ordnance disposal qui s'est déroulée du 23 mars au 5 avril 2020).

Cet entraînement interalliés met en lumière l'expertise de la Marine nationale et de ses alliés dans le domaine de la guerre des mines, permet de renforcer l'interopérabilité des unités de la Marine nationale avec ses partenaires européens et de l'Alliance atlantique et souligne notre capacité à agir, ensemble, sur toutes les mers du monde comme aux approches de l'Europe.

*La Marine nationale agit au quotidien pour sécuriser le littoral français et les fonds marins. Tous ses moyens de lutte contre les mines (bâtiments de surface dédiés dont 10 chasseurs de mines et 3 groupes de plongeurs démineurs intervenant jusqu'à 80 m de profondeur) mènent régulièrement des opérations (appelées « opérations de guerre des mines ») visant à détecter, neutraliser ou détruire des munitions non explosées en mer ou sur les plages françaises (sur l'estran, partie du rivage soumise au balancement des marées).*

*En Manche et mer du Nord en 2019, l'action conjointe du groupe de plongeurs démineurs de la Manche et des chasseurs de mines de la Marine nationale a permis de détruire 1786 engins historiques (en mer et sur l'estran), ce qui a représenté 19 tonnes (19 100 kg) d'équivalent TNT.*

## Quel nom pour le prochain porte-avions de la Marine nationale?

<http://www.opex360.com/2020/08/02/quel-nom-pour-le-prochain-porte-avions-de-la-marine-nationale/>

Les choix concernant le futur porte-avions de la Marine nationale auraient dû être validés le 8 juillet, lors d'un conseil de défense, puis faire l'objet d'une annonce par le président Macron à l'occasion du 14-Juillet. Seulement, le changement de gouvernement a bouleversé ce calendrier... Et l'on s'attend désormais à en savoir plus à la faveur du plan de relance de l'économie; dont les détails seront connus en septembre.



Cela étant, et d'après les éléments qui ont été avancés au cours de ces derniers mois, on sait que ce porte-avions de nouvelle génération sera presque deux fois plus imposant [il est question de 70.000 tonnes] et mieux armé que son prédécesseur, qu'il sera doté de catapultes électromagnétiques et qu'il aura la capacité de « lancer et de ramasser » ses aéronefs. Enfin, même si la propulsion classique a connu un regain d'intérêts ces derniers mois, tout plaide pour qu'il soit équipé de nouvelles chaufferies nucléaires plus puissantes que les deux de type K-15 du « Charles de Gaulle ».

Quoi qu'il en soit, une autre question finira pas se poser tôt au tard : quel sera le nom que portera le futur navire amiral de la Marine nationale? Et ce genre d'exercice est toujours compliqué, d'autant plus des considérations politiques peuvent toujours entrer en ligne de compte. Ainsi, l'actuel porte-avions aurait dû s'appeler « Richelieu ». Mais le nom du ministre de Louis XIII, créateur de la Marine royale, fut finalement abandonné pour celui du général Charles de Gaulle à la faveur du changement de majorité en 1986.

Même chose pour les trois premiers sous-marins nucléaires d'attaque [SNA] de la classe Rubis auraient dû s'appeler « Provence, « Bretagne » et « Bourgogne » Mais, en 1981, il en fut décidé autrement, en leur attribuant des noms de pierres précieuses [seule exception : le Casabianca, qui devait prendre le nom d'«Aigue-Marine »].

Comme l'explique le site Actualité Maritime, une liste de propositions de noms pour un nouveau navire est transmise par l'Officier de Programme au Service Historique de la Défense, lequel transmet ensuite un avis au chef d'état-major des armées [CEMA]. Ce dernier fait une proposition au ministre des Armées, qui aura le dernier mot.

En règle générale, les noms proposés entrent dans cinq catégories : milieu naturel [exemple : Mistral, Tonnerre, Glycine, Améthyste], les vertus [Le Vigilant, la Confiance, le Téméraire, etc.], la cohésion de la Nation [Aquitaine, Bretagne, Languedoc, etc.], la reconnaissance [nom d'un fait historique, comme pour le Dixmude, d'un grand personnage historique ou d'un grand marin] et le rayonnement de la France [ainsi que l'évocation de la République, avec les Floréal, Germinal, Nivôse, etc.].

Sous la monarchie de Juillet, le Second Empire et la IIIe République, il y avait une certaine créativité en la matière... En particulier au début du XXe siècle, la mythologie ayant été une source d'inspiration inépuisable [Pomone, Eurydice, Aréthuse, Calypso, etc.]. En outre, des noms d'illustres scientifiques – français et étrangers – furent donnés à des sous-marins [le Fulton, le Laplace, le Newton, le Bernoulli, etc.]. Et si l'on a même plusieurs navires appelés « Jules Verne » [ainsi que des croiseurs cuirassés « Victor Hugo », « Eret Renan » et « Jules Michelet »], les arts et lettres ont cependant été oubliés.

Aux États-Unis, les porte-avions portent souvent les noms de personnalités qui ont joué un rôle éminent dans l'histoire de l'US Navy ou sur la scène politique. Ce qui peut avoir son revers : récemment, les sympathisants du mouvement Black Lives Matters ont soutenu l'idée de débaptiser les USS John C Stennis et Carl Vinson, appelés ainsi en hommage à deux élus démocrates du Congrès pourtant opposés au mouvement des droits civiques.

Aussi, pour le prochain porte-avions français, la première idée qui vient à l'esprit serait de lui donner le nom d'un président de la République, vivant ou non. Logiquement, après le « Charles de Gaulle » viendrait le « Georges Pompidou ». Le « François Mitterrand » pourrait tenir la corde, mais sans doute moins que le « Jacques Chirac », qui, pour le coup, s'était investi pour doter la Marine de deux porte-avions durant ses deux mandats. Projet qui fut abandonné par son successeur, Nicolas Sarkozy.

L'idée de baptiser ce futur navire « Valéry Giscard d'Estaing » n'est pas à écarter, d'autant plus que l'ex-président, fervent européen, fut à l'origine du programme qui donna lieu au « Charles de Gaulle » [et que trois navires ont déjà porté le nom de 'd'Estaing', en référence à l'amiral d'Estaing, ndlr]

Au registre politique, et pour insister sur la dimension européenne que pourrait prendre le groupe aéronaval qui sera formé autour de ce nouveau porte-avions, on peut penser à « Charlemagne » [dont le nom avait déjà circulé dans les années 2000], à « Jean Monnet » ou à « Robert Schuman ». Plus consensuel, sans doute, le nom « Europe » ou « Europa » pourrait s'imposer. Comme celui de « Liberté », qui sera fédérateur.

Seulement, choisir le nom d'une personnalité politique pour baptiser un navire est toujours source de polémiques [comme le montre le cas des USS John C. Stennis et Carl Vinson]. Et la Marine nationale n'y a eu recours qu'en de rares occasions [Georges Clemenceau et Charles de Gaulle pour ses porte-avions et Léon Gambetta, Jules Ferry et Waldeck-Rousseau pour des croiseurs cuirassés].

Aussi, l'idée de donner le nom d'un marin illustre au futur porte-avions n'est pas à écarter. Chef des Forces navales françaises libres [FNFL] durant la Seconde Guerre Mondiale, l'amiral Émile Muselier aurait pu faire partie des candidats s'il n'avait pas entretenu des rapports compliqués avec le général de Gaulle. Le nom de l'amiral Georges Thierry d'Argenlieu pourrait être considéré. Mais le « moine soldat » du gaullisme a des détracteurs... ces derniers l'accusant d'avoir une responsabilité dans le déclenchement de la guerre d'Indochine.

On peut aussi songer au capitaine de frégate Honoré d'Estienne d'Orves, Compagnon de la Libération, fusillé au Mont-Valérien en août 1941. Mais il a déjà donné son nom à une classe d'avisos. Autre héros de la Seconde Guerre Mondiale : l'amiral Philippe de Scitivaux [de Greische], qui s'est illustré durant la Bataille d'Angleterre. Jusqu'à présent – et sauf erreur – jamais un pilote de l'aéronavale n'a donné son nom à un navire de la Marine nationale. Ce serait peut-être l'occasion de réparer cet oubli.

À moins qu'un autre marin pilote ne s'impose. En effet, le contre-amiral Henri Nomy, héros de la campagne de France et résistant, fut à l'origine du programme dota la France des porte-avions Foch et Clemenceau, mais aussi d'un croiseur, d'un porte-hélicoptères et de 54 escorteurs, de dragueurs, de bâtiments auxiliaires. Et cela, souligne Étienne Taillemite, dans son Dictionnaire des marins français, « grâce son habileté politique et diplomatique, à sa ténacité, à une remarquable continuité de vues, grâce aussi à l'estime et à la sympathie qu'il avait su se concilier. »



Une autre « tradition », si l'on peut dire, est de donner les noms de région, de province ou de ville aux navires de la Marine. Étant donné que le « Charles de Gaulle » est jumelé avec Paris, le futur porte-avions pourrait s'appeler « Ville de Paris », ou « Île de France », la région francilienne n'ayant pas pu donner son nom à une frégate multimissions de type Aquitaine.

Ou alors, la Marine nationale pourrait revenir aux sources choisir le nom de « Béarn », en souvenir du premier porte-avions vraiment opérationnel qu'elle a mis en oeuvre à partir de 1928 [le « Bapaume », un aviso transformé, ne peut pas prétendre à ce titre : il ne pouvait porter qu'un seul avion]. Enfin, une dernière possibilité consisterait à reprendre le nom d'Arromanches ou celui de Bois-Belleau des missions du groupe aéronaval ayant été appelées ainsi au cours de ces dernières années.

## **Airbus a testé avec succès une technologie clé pour le Système de combat aérien du futur**

<http://www.opex360.com/2020/08/11/airbus-a-teste-avec-succes-une-technologie-cle-pour-le-systeme-de-combat-aerien-du-futur/>

Mené dans le cadre d'une coopération associant la France, l'Allemagne et l'Espagne, le programme « Système de combat aérien du futur » ne vise pas seulement à mettre au point un nouvel avion de combat [le « New Generation Fighter », NGF] sous la direction de Dassault Aviation.

Il consiste aussi à développer un « système de systèmes », c'est à dire un réseau intégrant des capteurs, des aéronefs, de n'importe quel type et de générations différentes, ainsi que des « effecteurs connectés » [ou « Remote Carriers »], sorte de drones pouvant réaliser des missions de reconnaissance et de guerre électronique tout en pouvant éventuellement saturer des défenses adverses.



D'où l'importance des technologies devant permettre aux différents éléments du SCAF de communiquer entre eux. Et cette partie du programme relève d'Airbus Defence & Space, qui a profité de l'exercice de liaisons de données tactiques « Timber Express », organisé par la Bundeswehr [forces armées allemandes, ndlr] en juin dernier, pour effectuer des expérimentations.

Cet exercice, qui s'est tenu à Jagel [Schleswig-Holstein], où est basé l'escadron 51 « Immelman », doté de chasseurs-bombardiers PANAVIA Tornado ECR [reconnaissance et guerre électronique, ndlr], a mobilisé des Eurofighter EF-2000, un P-3C Orion de la Deutsche Marine, un E-3A Awacs de l'Otan, une frégate néerlandaise croisant en mer Baltique, et des forces spéciales ainsi que des unités de guerre électronique allemandes.

Sur son site Internet, et avant de donner le coup d'envoi de cet exercice dont la finalité était de faire échanger, en temps réel, des données entre tous les systèmes engagés afin qu'ils pussent avoir une « image commune » d'une situation aérienne donnée, la Bundeswehr avait indiqué qu'Airbus Helicopters et Hensoldt allaient tester, pour la première fois, la liaison 16 [L16 – standard de liaison de données de l'Otan pour échanger des informations tactiques, ndlr] avec un hélicoptère H145M, précisant qu'il s'agissait d'un « point de départ pour améliorer cet appareil dans sa mission de transport pour les forces spéciales ». Et aucun mot n'avait été dit au sujet de l'expérimentation que s'appropriait alors à réaliser Airbus.

Il aura fallu attendre plus d'un mois après la fin de l'exercice « Timber Express » pour apprendre qu'Airbus avait franchi un jalon important dans le programme SCAF après avoir expérimenté avec succès la technologie qui permettra de faire communiquer entre eux des avions de combat avec des effecteurs connectés.

« Au cours de l'exercice, les effecteurs connectés, qui utilisent actuellement le 'Compact Airborne Networking Data Link' [CANDL] ont été connectés avec succès à la Liaison 16, la liaison de données tactique opérationnelle des forces armées », a en effet indiqué Airbus, le 6 août.

« Les effecteurs n'étaient pas seulement visibles de tous les avions de combat de la Luftwaffe étant donné qu'ils pouvaient également recevoir et exécuter des ordres sans qu'il ait été nécessaire d'apporter des modifications techniques aux appareils » poursuit Airbus, pour qui il s'agit « d'une première en Europe et une nouvelle étape vers un système de combat aérien futur. »

En outre, ajoute l'industriel, une autre étape a été franchie avec la « démonstration de l'interopérabilité avec le concept Otan d'opérations coopératives ESM [CESMO] », qui compile les données obtenus par différents capteurs afin de localiser en temps réels les menaces potentielles en matière de guerre électronique. Or, Airbus dit avoir « réussi à intégrer un effecteur connecté en tant que composant à part entière du réseau de reconnaissance CESMO », les données collectées ayant été « fusionnées en temps réel » avec celles obtenus par d'autres moyens, notamment les Tornado ECR.

## **Le gouvernement pourrait revoir le calendrier de sa commande de 30 Rafale avec Dassault**

<https://www.journal-aviation.com/actualites/45084-le-gouvernement-pourrait-revoir-le-calendrier-de-sa-commande-de-30-rafale-aupres-de-dassault>

Le gouvernement discute avec le constructeur Dassault d'un possible ajustement de "calendrier" pour la commande de 30 chasseurs Rafale, initialement prévue pour 2023, afin de l'aider à faire face à la crise du secteur aéronautique, a déclaré dimanche la ministre des Armées.



"Nous allons voir comment nous pouvons adapter le mieux possible le calendrier de ces commandes afin que les chaînes de production de Dassault Aviation soient préservées", a relevé Florence Parly dans l'émission "Le Grand Rendez-vous" de la radio Europe 1, la chaîne CNews et du quotidien Les Echos.

Pour l'heure, "ces chaînes tournent pour l'exportation", a-t-elle relevé, suggérant ainsi que le constructeur avait de quoi soutenir son activité. L'Egypte, l'Inde et le Qatar ont passé commande de Rafale.

"En lien avec l'entreprise Dassault, nous sommes en train d'étudier le meilleur moment pour lancer ces commandes, pour assurer non seulement la continuité des activités de l'entreprise Dassault mais aussi de tous ces sous-traitants qui sont derrière", a poursuivi la ministre.

En janvier 2019, Florence Parly avait indiqué que les 30 Rafale seraient commandés en 2023. Ils s'ajoutent aux 28 Rafale qui doivent être livrés aux Armées françaises entre 2022 et 2024.

Dassault Aviation a subi de plein fouet l'impact de la crise du secteur aéronautique provoquée par l'épidémie de Covid-19, notamment sur son activité d'aviation d'affaires.

Au premier semestre, l'avionneur a livré sept Rafale à l'Inde et au Qatar et 16 avions d'affaires Falcon.

S'agissant du Rafale et du secteur de défense, le groupe craint qu'à l'export, les Etats soient moins enclins à passer commande de matériels en période de crise économique.

Dassault compte donc aussi beaucoup sur les commandes de Rafale de la France pour soutenir son activité et celle de ses fournisseurs, fortement touchée par la crise du secteur aéronautique.

## BARKHANE : un équipage aguerri aux commandes du drone REAPER

<https://www.defense.gouv.fr/fre/air/actus-air/barkhane-un-equipage-aguerri-aux-commandes-du-drone-reaper>

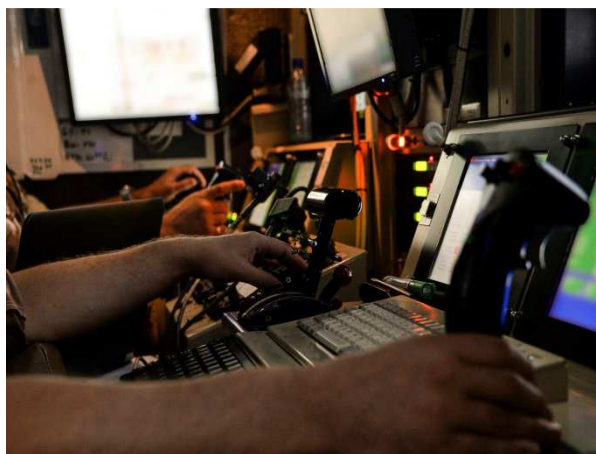
Le drone REAPER est un capteur de renseignements essentiel pour surveiller la bande sahélo-saharienne (BSS) à la recherche de groupes armés terroristes (GAT). Derrière cet aéronef unique, piloté à distance depuis la base aérienne projetée (BAP) de Niamey, travaille un équipage de quatre personnes, aux profils diversifiés mais un point en commun : une fine connaissance du terrain.

La France est la seule nation à fonctionner avec un équipage à quatre. Cela nécessite plus de ressources humaines mais cette formule a déjà largement prouvé son efficacité.



En « tranche avant », le capitaine Franck est le pilote à distance : il guide le drone vers les zones d'intérêt, communique avec les autres aéronefs aux alentours, tout en gardant un œil sur l'autonomie restante et la météo, déterminante dans la réussite de la mission. Si le REAPER venait à prendre le rôle de Mission Commander, chef de mission dans une action combinée avec des hélicoptères et des avions de chasse, c'est lui qui assurerait cette coordination.

À sa droite, l'opérateur capteur, le sergent-chef Julien, est focalisé sur l'orientation de la caméra haute résolution. Il en maîtrise toutes les subtilités et alterne entre les modes pour ratisser chaque parcelle du désert sahélien à la recherche d'une activité suspecte. Il extrait de façon précise les coordonnées des points qui lui semblent intéressants. En s'appuyant sur les indications données par le Joint Terminal Attack Controller (JTAC) au sol, il repère les différents indices en balayant une zone plus vaste.



Dans un second cockpit, appelé « tranche arrière », le commandant Vincent, coordinateur tactique, suit les différents chats, notamment avec le centre de commandement qui dispose, à distance, du report de la Full Motion Video (FMV) du drone. Au cours de la mission, il réalise déjà une synthèse de toutes les observations, permettant d'établir un premier produit d'informations qui va donner aux autorités une vision claire et la faculté de prendre une décision rapidement si une action devait être enclenchée.

Enfin, l'équipage est complété par l'adjudant-chef Ghislain, opérateur images, qui suit chaque mouvement de caméra pour en extraire des snapshots (photos instantanées) lorsqu'un élément intéressant apparaît. Ce travail permet notamment de comparer une situation sur même zone survolée quelques heures ou quelques jours auparavant.

Régulièrement déployés au détachement drones de la BAP de Niamey, ces militaires connaissent parfaitement le Sahel, la topographie, les zones potentiellement occupées par les GAT, et celles de la population, leur permettant ainsi d'être pleinement efficaces dans leurs recherches. Ce fonctionnement à quatre permet de rajouter un maillon essentiel entre les images prises par le drone et le centre de commandement : un échelon d'analyse de la situation, établi par l'équipage, qui ne se contente pas de retransmettre des images brutes, difficiles à interpréter pour un non-initié.

La discrétion et la persistance sur zone du drone est un réel atout dans la manœuvre globale. Complémentaire à l'action des avions de chasse, il est également en mesure d'intervenir sur un objectif identifié. En 2019, les REAPER français ont effectué 460 missions et près de 6000 heures de vol au-dessus de la BSS.

## Barkhane se sépare de son dernier avion de transport Transall C-160R

<http://www.opex360.com/2020/08/17/barkhane-se-separe-de-son-dernier-avion-de-transport-transall-c-160r/>

En cinquante ans de service, l'avion de transport Transall C-160 a été de toutes les opérations extérieures menées par les forces françaises en Afrique. Et un exemplaire – le dernier! – était encore récemment affecté en permanence sur la base aérienne projetée [BAP] de Niamey. Mais ce n'est désormais plus le cas.



En effet, ce 17 août, l'État-major des armées [EMA] a annoncé que le Groupement de transport opérationnel [GTO] de Niamey venait de troquer son Transall par un C-130J Hercules, récemment entré en service au sein de l'armée de l'Air.

« Après plus de 50 ans de bons et loyaux services en opérations extérieures, le Transall a tiré sa révérence et ne sera désormais plus présent de manière permanente au Niger », a ainsi indiqué l'EMA.

Par rapport au C-160R, le C-130J affiche évidemment des performances accrues et offre une capacité de transport plus importante. Il effectuera « les missions accomplies précédemment par le Transall mais aussi offrir de nouvelles possibilités dans les opérations aériennes de la force Barkhane », assure l'État-major des armées. Les capacités les plus intéressantes seront celles qu'est susceptible d'offrir le KC-130J, cet appareil étant en mesure de ravitailler les hélicoptères en vol [et de les avitailler au sol]. Ce qui donnera, par exemples, plus de latitude aux opérations spéciales.

« Pour l'instant les capacités qui seront exploitées sont l'aérotransport par exemple entre deux plateformes aéronautiques comme Niamey et Gao, et l'aéroportage, c'est-à-dire avec des posés en terrains sommaires, sur latérite, comme Tessalit ou Ménaka. À cela s'ajoute, l'aérolargage de parachutistes en basse altitude, en ouverture automatique, ou haute altitude pour des infiltrations de groupe. Et enfin le largage de fret pour ravitailler les troupes au sol en vivres, munitions ou carburant », détaille le commandant Romain, le chef du GTO de Niamey.

Quoi qu'il en soit, les Transall C-160R auront rendu de bons et loyaux services jusqu'au bout. En 2018, les deux appareils de ce type alors déployés au Sahel réalisèrent 1.700 heures de vol pour transporter plus de 1.700 tonnes de fret et 12.000 passagers ainsi que pour effectuer une cinquantaine de « largages par air » pour ravitailler les bases avancées de Barkhane.

Selon les chiffres de la Défense, il restait encore 12 Transall C-160R en état de vol au 1er juillet 2019. Le nombre va encore diminuer avec la mise en sommeil des traditions de l'Escadron de transport 2/64 Anjou. Cela étant, cet appareil n'en sans doute pas fini avec les cieux africains, étant donné que les deux C-160G « Gabriel » de l'escadron électronique aéroporté [EEA] 1/54 « Dunkerque » auront très probablement l'occasion de laisser traîner leurs antennes au Sahel, dans l'attente de leur remplacement par des Falcon ARCHANGE. En outre, la Luftwaffe exploite encore quelques dizaines d'avions de ce type [C-160D, ndr].

## La BAP, un couteau suisse en Jordanie

<https://lemamouth.blogspot.com/2020/08/la-bap-un-couteau-suisse-en-jordanie.html>

Même si le nombre de frappes a diminué depuis ces derniers mois, les Rafale de la base aérienne projetée de Jordanie restent essentiels. Ils disposent désormais d'une capacité de reconnaissance avec un pod Reco-NG, et restent évidemment prêts à frapper si Daech se dévoile, et que les conditions d'un tir sont réunies.

C'est encore arrivé 40 fois en 2019, avec tir d'une ou plusieurs munitions, et 11 fois en 2020. On est loin des cadences des années précédentes, ou encore, de celle de Barkhane (six fois plus élevée), mais cela traduit bien l'activité de Daech : souterraine mais bien réelle. Les autres forces cinétiques de la coalition ont connu elles aussi des tirs ces derniers mois, notamment dans la zone où nos alliés turcs ou d'autres ressorts sont à même de détecter l'activité adverse.

La BAPJ dispose encore de quatre Rafale, soit deux patrouilles. La France aligne sept autres Rafale aux EAU, utilisés à la marge dans le cadre de Chammal. Le plot chasse de Jordanie est armé en permanence, et en alternance entre la 4e escadre de chasse (FAS) et la 30e escadre de chasse.

La BAP peut servir à toutes sortes de choses. Elle a accueilli à la grande époque un détachement de la marine (ATL2), et encore durant le covid-19, elle a permis de parachever le démontage du plot de formation de l'armée de terre, basé à Bagdad.

Elle ne mobilise plus que 230 personnels, selon l'EMA. L'opération Chammal, elle, emploie encore 600 militaires au total.

## **CHAMMAL : La Base aérienne projetée (BAP) au Levant : carrefour logistique d'ampleur**

<https://www.defense.gouv.fr/air/actus-air/chammal-la-base-aerienne-projetee-bap-au-levant-carrefour-logistique-d-ampleur>

La base aérienne projetée (BAP) au Levant, ouverte en septembre 2014, a accueilli son 1000ème avion de transport le 25 juillet 2020. L'enceinte militaire constitue une plateforme logistique qui soutient le théâtre en terme d'approvisionnement.

Au carrefour des routes entre l'Irak, les Emirats arabes unis et Djibouti, la BAP a accueilli depuis quelques années bon nombre des moyens humains et logistiques nécessaires au succès de l'opération Chammal. Cette dernière est capable d'accueillir simultanément cinq avions de transport, ce qui en fait une plateforme logistique hors norme.

Depuis ses débuts, environ 4500 tonnes de frets et près de 30 000 personnes ont transité par l'enceinte militaire. La BAP tire sa force des aviateurs, soldats, marins et personnels civils de la Défense aux spécialités variées et complémentaires qui la composent et dont le point commun est la réactivité et la motivation sans faille.

Lancée depuis le 19 septembre 2014, l'opération Chammal représente le volet français de l'opération internationale Inherent Resolve (OIR) rassemblant 80 pays et organisations. En coordination avec le gouvernement irakien et les alliés de la France présents dans la zone, l'opération Chammal apporte un soutien militaire aux forces locales engagées dans la lutte contre Daech sur leur territoire. La Coalition internationale adapte en permanence son dispositif au Levant et la France poursuit son effort dans la région car le combat contre le terrorisme continue. L'opération Chammal se concentre désormais sur son pilier « appui » et compte 600 soldats insérés au sein des états-majors d'OIR ou sur les déploiements aériens et maritimes.



## **Premier ravitaillement en vol réussi d'un hélicoptère Caracal par un avion de transport A400M « Atlas »**

<http://www.opex360.com/2020/08/20/premier-ravitaillement-en-vol-reussi-dun-helicoptere-caracal-par-un-avion-de-transport-a400m-atlas/>

Disposer d'un avion de transport pouvant ravitailler en vol les hélicoptères : tel était l'un des objectifs du programme européen A400M Atlas, conduit par Airbus. Or, les premiers appareils livrés n'en sont nullement capables. D'où la commande passée par la France auprès de l'américain Lockheed-Martin pour se procurer quatre C-130J Hercules, dont deux KC-130J, c'est à dire des appareils disposant d'une telle capacité.

Le problème était que, pour ravitailler un hélicoptère en vol, l'A400M doit voler à une vitesse comprise entre 200 et 240 km/h, ce qui l'oblige à braquer fortement ses volets, ce qui a pour effet de perturber l'écoulement de l'air. Ce qui fait que l'appareil se présentant pour recevoir du carburant est pris dans des turbulences.

Pour remédier à ce problème, les ingénieurs d'Airbus ont étudié une piste consistant à utiliser un tuyau plus long d'une douzaine de mètres... Mais d'un diamètre réduit afin de pouvoir le loger dans la nacelle Cobham dont est doté l'A400M. Mais qui diamètre plus petit dit débit plus lent... Et donc une manœuvre plus longue pour les équipages d'hélicoptères.



Quoi qu'il en soit, avec le concours de l'Office national d'études et de recherches aérospatiales [ONERA], les tests réalisés en soufflerie se révélèrent concluants. Et des pistes d'amélioration furent avancées.

Mais il aura fallu attendre près de trois ans pour passer aux premiers essais en vol. En septembre 2019, Airbus a indiqué qu'une première campagne de tests réalisés avec la Direction générale de l'armement [DGA] avait donné lieu à une « série de contacts de ravitaillement en vol avec un H225M [Caracal].

Ainsi, durant ces essais, 51 « contacts secs », c'est à dire sans transfert de carburant, ont ainsi été effectués à des altitudes comprises entre 1.000 et 10.000 pieds [305 et 3.500 mètres], à une vitesse inférieure à 200 km/h [105 nœuds]. Il ne restait plus qu'à en refaire de même, cette fois avec des « contacts humides » [avec transfert de pétrole, nldr].

Et c'est justement ce qui vient d'être fait, sous la supervision du Centre d'expertise et d'essais DGA Essais en vol, avec un Caracal de l'escadron d'hélicoptères EH 1/67 'Pyrénées', basé à Cazaux.

En effet, via un communiqué publié le 19 août, la DGA a annoncé avoir « réalisé le premier vol d'essai de ravitaillement avec transfert de carburant entre un avion de transport A400M Atlas et un hélicoptère Caracal », avec le concours d'Airbus Helicopters. Cette première a eu lieu le 22 juillet.

« La campagne d'essais, menée du 20 au 31 juillet 2020 avec un A400M d'Airbus et un Caracal [...] mis à disposition par l'armée de l'Air, avait pour objectif de transférer du carburant entre les deux appareils afin d'évaluer le domaine de vol et les performances de ravitaillement », explique la DGA.

Déjà capable de ravitailler en vols des avions de combat ou de transport, l'A400M va donc bientôt pouvoir ajouter une nouvelle corde à son arc. En outre, en mai, sa capacité à larguer des parachutistes en simultané par les deux portes latérales a été certifiée. Et cela était une autre exigence inscrite dans son cahier des charges.

« Côté Caracal, cette campagne va permettre d'ouvrir la capacité opérationnelle au ravitaillement par A400M en plus de celle par KC130J de l'armée de l'Air », précise par ailleurs la DGA.

La capacité de ravitailler des hélicoptères en vol est très attendue par les forces spéciales. Jusqu'à présent, les équipages de l'escadron Pyrénées étant qualifiés pour ce type de manœuvre, l'armée de l'Air dépendait d'avions américains ou italiens pour être en mesure de la mettre en œuvre.

« Le ravitaillement en vol, conjugué au transport de fret, offre [...] à la composante aéromobile une allonge beaucoup plus importante. Le domaine d'intervention des hélicoptères est alors démultiplié et ne rencontre plus d'autres limites que les capacités physiologiques de l'équipage et les contraintes météorologiques », explique-t-elle.

## L'Escadron électronique aéroporté 1/54 « Dunkerque » va récupérer trois avions Transall C-160R

<http://www.opex360.com/2020/08/23/lescadron-electronique-aeroporte-1-54-dunkerque-va-recuperer-trois-avions-transall-c-160r/>

Le 5 août, le ministère des Armées a annoncé que l'armée de l'Air venait de recevoir son premier Avion léger de surveillance et de renseignement [ALSR], c'est à dire un Beechcraft King Air 350 modifié par Thales et Sabena Technics afin de lui permettre de collecter du renseignement d'origine électromagnétique [ROEM] et du renseignement d'origine image [ROIM].

Ce premier ALSR, appelé « VADOR » [Vecteur aéroporté de désignation, d'observation et de reconnaissance], va rejoindre les deux Transall C-160 « Gabriel » de l'Escadron électronique aéroporté [EAA] 1/54 « Dunkerque », de la base aérienne 105 d'Évreux. Un second est attendu en novembre prochain.



Pour rappel, les C-160 « Gabriel » sont des avions de transport Transall qui, dotés d'antennes, de radômes et de nacelles pour la collecte du renseignement d'origine électromagnétique, sont entrés en service en 1989. À noter que ce ne sont pas les seuls Transall à « faire du renseignement ». En effet, l'escadron 3/61 « Poitou », unité dédié aux opérations spéciales, utilise un module de C3ISTAR [Command, Control, Communications, Intelligence, Surveillance, Target acquisition and reconnaissance] à bord de l'un de ses Transall C-160R depuis 2008.

Quoi qu'il en soit, ces deux « VADOR » ne seront pas immédiatement envoyés sur les théâtres où sont actuellement engagées les forces françaises. Dans un premier temps, le « Dunkerque » va procéder à des expérimentations avec l'appui du Centre d'expertise aérienne militaire [CEAM] de Mont-de-Marsan, avec l'objectif de les déclarer pleinement opérationnels d'ici l'été 2021.

Au passage, l'équipage d'un ALSR se compose de deux pilotes, d'un officier renseignement [responsable tactique de la mission] et deux spécialistes, le premier pour l'interception des signaux électroniques, le second pour utiliser la boule optronique.

Cela étant, les VADOR ne devraient pas se limiter à recueillir du renseignement lors d'opérations extérieures. Ces appareils participeront également à la mission de posture permanente de sûreté aérienne [DPSA] en France, voire être engagés dans des missions de renseignement stratégique dans les zones dites « d'intérêt » pour la France, à l'instar des deux C-160 « Gabriel ».

C'est d'ailleurs l'usage que les forces américaines de leurs avions légers de renseignement. En avril, deux RC-12X « Guardrail » [des Beechcraft King Air bardés de capteurs] appartenant au 204th Military Intelligence Battalion de l'US Army, furent repérés à proximité de l'enclave russe de Kaliningrad.

En clair, les VADOR vont épauler les C-160 « Gabriel », qui, ces dernières années, ont connu une « augmentation exponentielle » de leur engagement opérationnel, selon le lieutenant-colonel « Édouard », le commandant de l'escadron 1/54 Dunkerque.

Plus généralement, cette unité va s'étoffer dans les semaines à venir. L'arrivée des deux VADOR va se traduire par la création [ou la réactivation] d'une nouvelle escadrille dédiée. Mais ce n'est pas tout : la mise en sommeil de l'escadron de Transport Anjou, ses Transall C-160R, va profiter au Dunkerque.

« Au-delà des missions opérationnelles du C-160G et la mise en service opérationnelle du VADOR, nous avons la chance d'accueillir plus d'une vingtaine de personnels venant de l'ET 2/64 « Anjou », mis en sommeil cet été. Ainsi, nous pourrions disposer de trois [Transall] C-160R, qui nous permettront d'accompagner le C-160G dans ses missions à l'étranger et d'assurer le ravitaillement en vol à son profit, notamment lors des missions extérieures, en appui direct aux forces engagées », explique en effet le lieutenant-colonel « Édouard » dans les colonnes du dernier numéro d'Air Actualités.

Ce mouvement de personnel fera que le Dunkerque va accueillir en son sein l'Escadrille d'instruction des équipages [EIE], laquelle sera chargée de la formation des équipages de Transall C-160R/G ainsi que de l'instruction et de la standardisation de ceux appelés à mettre en oeuvre les VADOR.

Cela étant, d'ici 2025, les deux C-160 « Gabriel » céderont la place à trois Falcon 8X « Archange » [Avions de Renseignement à CHarge utile de Nouvelle GENération], dont les deux premiers exemplaires ont été commandés le 30 décembre dernier auprès de Dassault Aviation et de Thales. Ce qui signera la fin de l'histoire du Transall au sein de l'armée de l'Air.

## **Le premier avion léger de surveillance et de renseignement destiné à l'armée de l'Air a enfin été livré**

<http://www.opex360.com/2020/08/05/le-premier-avion-leger-de-surveillance-et-de-renseignement-destine-a-larmee-de-lair-a-enfin-ete-livre/>

En juin 2016, dans le cadre de la Loi de programmation militaire [LPM] 2014-19 alors en vigueur, la Direction générale de l'armement [DGA] notifia un contrat à Thales ainsi qu'à Sabena Technics pour la livraison de deux Avions légers de surveillance et de renseignement [ALSR] destinés à l'armée de l'Air. En outre, la commande prévoyait également des stations au sol pour la préparation des missions et le recueil des données collectées par ces appareils.



Pour rappel, l'ASLR est un avion de type Beechcraft King Air 350 doté de capteurs pour collecter du renseignement d'origine électromagnétique [ROEM] et du renseignement d'origine image [ROIM].

Seulement, et alors que le premier exemplaire devait être livré en 2018 [et le second en 2019], ce programme a subi un contretemps, ce qui a obligé l'armée de l'Air à louer deux avions ISR légers [renseignement, surveillance, reconnaissance] auprès de l'entreprise spécialisée CAE Aviation pour ses opérations au Sahel.

L'un d'eux a d'ailleurs joué un rôle important en février 2019, quand, à la demande N'Djamena, des Mirage 2000D stoppèrent une colonne rebelle venue de Libye. Et ces deux avions ISR légers furent également sollicités lors de l'opération Ocelot, conduite en juillet de la même année, au Sahel.

« Trois Mirage 2000, un C-135, deux Reaper, un américain et un français, deux hélicoptères de combat Tigre, une section de commando, deux ALSR ont neutralisé un dispositif de véhicules et de personnels armés ennemis », raconta le général Philippe Lavigne, le chef d'état-major de l'armée de l'Air, lors d'une audition parlementaire.

Quoi qu'il en soit, et comme tout vient à point à qui sait attendre, la DGA a reçu le premier ALSR qui avait été commandé il y a quatre ans. L'annonce en a été faite ce 5 août par Florence Parly, la ministre des Armées.

« L'ALSR est capable d'effectuer des missions de renseignement avec une faible empreinte logistique et une grande facilité de déploiement », rappelle le ministère des Armées.

À la faveur du plan de relance de la filière aéronautique présenté en juin dernier, un troisième ALSR sera commandé pour être livré en 2023, et non en 2027 comme il était initialement prévu. Selon le ministère de l'Économie et des Finances, cela permettra de préserver l'équivalent de 150 emplois durant deux ans, notamment chez Thales et Sabena Technics mais aussi parmi leurs sous-traitants [Ecrin, Aquitaine électronique, Arellis, Avantix, Elvia, NSE, Reflex, Protoplane, SERTA, AT Aerospace, Dormeca, Examéca Aerotube, Micro-Sud, etc.].



Au total, la LPM 2019-25 prévoit de doter l'armée de l'Air – plus précisément la 33e Escadre de surveillance, de reconnaissance et d'attaque basée à Cognac – de 8 ALSR à l'horizon 2030. Devant être « mis en oeuvre au profit du renseignement militaire français, ils seront complémentaires des autres moyens de renseignements présents sur les théâtres d'opérations extérieures [drones, Rafale, Atlantique 2, etc.] », souligne le ministère des Armées.

## Des pistes parlementaires pour relancer la filière terrestre

<https://forcesoperations.com/des-pistes-parlementaires-pour-relancer-la-filiere-terrestre/>

Moins à plaindre que le secteur aéronautique, la filière terrestre française n'en reste pas moins fragilisée par les remous de la crise sanitaire et attend elle aussi avec impatience un plan de relance. De l'affermissement de tranches Scorpion à l'accélération de la LPM, plusieurs leviers de soutien ont d'ores et déjà été évoqués par les députés Benjamin Griveaux (LREM) et Jean-Louis Thiériot (LR) lors d'une mission flash.

### La crainte d'un effet de falaise à l'automne

Pour les 4000 entreprises de la BITD française, le principal enjeu est désormais d'éviter une seconde gueule de bois à l'issue des congés estivaux. Pour la plupart d'entre elles, les aides de l'État permettront de « passer l'été », mais guère davantage. Selon les rapporteurs, l'extinction des dispositifs d'aides, le remboursement des prêts souscrits au printemps et la poursuite de la crise sanitaire devraient occasionner un « effet de falaise » à partir de septembre 2020. Avec le maintien de mesures de distanciation, l'absence de nouveaux leviers de relance spécifiques à la BITD et l'incertitude du marché export, ce scénario paraît de plus en plus plausible.

Même ponctuel, l'émergence d'un « trou » dans les prises de commandes à l'export en 2020 aura des effets « à retardement » dans les cycles longs de l'armement. C'est ce qu'a fait valoir notamment le PDG de MBDA, Eric Béranger, qui anticipe en 2020 un tel ralentissement, avec des hypothèses basses allant jusqu'à une baisse de 50% des commandes. Il se traduira par une perte de chiffre d'affaires dans trois ou quatre ans plutôt qu'en 2020 compte tenu des délais entre les commandes et les livraisons.

Les répercussions sur la chaîne de sous-traitance sont pour l'instant difficilement mesurables. Pour y voir clair, la DGA, en coordination avec les GICAT, GICAN et GIFAS, a rapidement entrepris une cartographie des PME à l'échelon national afin de repérer les entités les plus vulnérables. Celles-ci se comptent déjà « par dizaines dans chacun des secteurs », indiquent les députés Griveaux et Thiériot. Tel est notamment le cas des très petites entreprises, en 4e ou 5e rang dans les chaînes d'approvisionnement, qui ont autrement plus de difficultés à recourir aux dispositifs d'aide de l'État ou à accéder à des prêts bancaires. Côté terrestre, un fournisseur de moteurs électriques indispensables à la fabrication des tourelleaux téléopérés T1 et T2 du programme Scorpion de l'armée de Terre est aujourd'hui en difficulté. « En cas de défaillance de cette PME, c'est tout Scorpion qui s'en trouverait grippé », estiment les parlementaires.

Chez les grands donneurs d'ordre du terrestre, on confirme que les différents retards pris sur les programmes cette année sont pour l'immense majorité dus à des ruptures d'approvisionnement ou au rallongement des délais de livraisons en raison d'un redémarrage compliqué et de problèmes de trésorerie chez des fournisseurs essentiels, en majorité des PME. Tout effort permettant d'appuyer ceux-ci servira donc l'intérêt général. L'appui n'est pas uniquement financier ou relatif à de nouvelles commandes : de la visibilité et des garanties de trésorerie peuvent déjà suffire en terme de réassurance.

### Accélérer la LPM, affermir Scorpion

Si elle reconnaît avoir été « très bien servie » par l'actuelle LPM avec Scorpion, la filière terrestre requiert cependant un plan de relance sectoriel dont la matérialisation est espérée pour le mois prochain. Pour les industriels concernés, ce rebond se traduirait globalement par une accélération des commandes « pourvu qu'elles restent conformes au modèle d'armée complet et cohérent défini par la LPM pour l'horizon 2030 ». Il ne s'agit donc pas de modifier les équilibres capacitaires qui sous-tendent les objectifs fixés par la LPM dans la décennie à venir, mais d'en accélérer l'atteinte. « Accélérer la modernisation de nos capacités n'a d'ailleurs rien de superflu. Il suffit pour s'en convaincre de noter l'état de vétusté avancée des équipements terrestres au seuil de la présente période de programmation : 85 % des matériels majeurs avaient plus de trente ans », indiquent les rapporteurs. Or, au rythme prévu par la LPM, seuls 50% des livraisons de la gamme Scorpion auront été réalisées en 2025.

Selon les rapporteurs, la relance impliquerait avant tout d'affermir des commandes inéluctables comme celles des matériels issus du programme Scorpion. Plus de 1100 de ces véhicules doivent encore être commandés d'ici 2025 mais relèvent pour majorité de tranches conditionnelles, les commandes fermes ne portant pour l'heure que sur 359 engins (339 Griffon et 20 Jaguar). Confirmer ces tranches engageant l'État

à ne verser immédiatement que 10% du montant total, « une telle massification des programmes ne coûte guère à la trésorerie de l'État, mais nourrit celle des industriels, ainsi que leur carnet de commandes, ce qui faciliterait leur accès aux financements », soulignent les députés.

Deuxièmement, accélérer certains programmes de la LPM. À ce titre, l'armée de Terre propose le remplacement anticipé de camions GBC 180 « qui datent de 1961 et présentent aujourd'hui nombre de faiblesses » malgré le renouvellement du parc et une DTO « record » de 68% au sein de la flotte logistique. Néanmoins, la LPM n'envisage les premières livraisons que pour 2025. La crise aidant, l'armée de Terre propose à présent l'acquisition anticipée de 2 800 nouveaux camions d'un standard civil sur les 7000 attendus à l'horizon 2030, « ce qui constituerait un marché accessible à Renault Trucks [en coopération avec Arquus] ». Ce besoin, pour lequel Arquus a déployé en juin une offre spécifique autour de sa nouvelle gamme ARMIS, aurait le mérite de mettre à contribution un vaste panel d'acteurs, depuis le concepteur, le camionneur civil, les fournisseurs de pièces pour la militarisation, l'intégration et l'assemblage, à, sans doute, d'autres entreprises pour les cabines blindées, les remorques, etc. En résumé, un programme dense et complexe intégrant beaucoup de parties prenantes et promettant du planning de charge pour quelques années.

Troisièmement, la relance de la BITD serait l'occasion de ramener à 75 %, « voire davantage », le taux d'équipement des Griffon en tourelleaux téléopérés (TTOP). Une cinquantaine d'exemplaires du modèle T1 ont été livrés l'an dernier par Arquus et 262 autres ont été commandés dans le cadre de l'avenant MEPAC notifié en décembre 2019. Malgré une plus-value opérationnelle majeure en terrain hostile, les TTOP du programme Scorpion ont régulièrement servi de variable d'ajustement au gré des aléas budgétaires et il est pour l'instant prévu de ne doter que la moitié des Griffon. Du côté industriel, on applaudit dès lors le « bon sens » d'une telle proposition. Équiper plus de Griffon – et pourquoi pas les Serval – serait donc une solution parfaitement logique et aurait le mérite d'irriguer le PME d'une filière TTOP jusqu'alors inexistante en France.

### **Relancer par les petits programmes et les études amont**

Enfin, un éventuel plan de relance ne pourra faire l'impasse sur les programmes de moindre ampleur et le programme 144 (études amonts). Comme l'a fait valoir le général Beaudouin, ex-sous-chef d'état-major « plans et programmes » au sein de l'EMAT, les programmes majeurs de l'armée de Terre ne peuvent se cristalliser « sans le ciment que constituent les « petits » programmes, intéressant davantage les PME ». Les lignes budgétaires qui financent ce « ciment » – les « autres opérations d'armement » (AOA) et « équipements d'accompagnement et de cohérence » (EAC) – atteignent aujourd'hui respectivement 400 M€ et 220 M€. « Ces montants suivent une trajectoire de rattrapage progressif fixée par la LPM, après de nombreuses années de sous-investissement, qui ont vu AOA et EAC servir de variable d'ajustement dans des budgets contraints », rappellent les députés. À tout le moins, il convient donc « d'éviter que les efforts de relance via des programmes d'armement plus coûteux n'aient un effet d'éviction au détriment de ces crédits », ajoutent-ils. Ici encore, le travail parlementaire est essentiel et les résultats de la mission d'information sur la « politique d'achat du ministère des Armées en petits équipements » dirigée par les députés André Chassaigne (PS) et Jean-Pierre Cubertafon (MoDem), présentés le 29 septembre, seront certainement riches d'enseignement.

Les députés ont par ailleurs souligné le risque qu'il y aurait à « investir massivement dans la production d'équipements mais à négliger l'activité des bureaux d'études et des laboratoires de recherche ». L'armée de Terre plaide en particulier en faveur d'un effort supplémentaire au profit des études amont relatives aux technologies regroupées par le programme Titan, soit le renouvellement du segment lourd des systèmes d'armes. Ce sont des opérations telles que les programmes franco-allemands Main Ground Combat System1 (MGCS) et Common Indirect Fire System (CIFIS), l'évolution du Tigre vers le standard Mk3 puis son remplacement dans un cadre européen, ou encore le successeur du VBCI et des systèmes sol-air. Pour ce qui est des crédits militaires, la LPM planifie une hausse des crédits d'études amont, de 750 M€ à un 1 Md€ par an à partir de 2025.

Pour Benjamin Griveaux et Jean-Louis Thiériot, « une telle croissance va naturellement dans le bon sens, et appelle une certaine attention quant à la consommation réelle de ces crédits ». De fait, il apparaît qu'une quarantaine de millions d'euros, soit 5 % de la dotation, n'a pas été employée en 2019. La consommation de ces crédits supplémentaires pourrait in fine concourir à rétablir la balance extrêmement inégale entre les différentes filières. De fait, quand Thales captait à lui seul près d'un tiers du budget du programme 144 (235 M€), Nexter et Arquus n'auront quant à eux été gratifiés que de 6 M€ et 2 M€ l'an dernier. Un changement de cap au profit des entreprises du terrestre est nécessaire à l'heure où s'amorcent de nouveaux projets structurants – donc coûteux – dans les autres segments, le SCAF et le porte-avions de nouvelle génération en tête.

## Malgré la saison des pluies, Barkhane maintient un rythme opérationnel soutenu dans le Gourma malien

<http://www.opex360.com/2020/08/07/malgre-la-saison-des-pluies-barkhane-maintient-un-rythme-operationnel-soutenu-dans-le-gourma-malien/>

Au Sahel, alors que le général Pascal Facon s'apprêtait à céder la direction des opérations au général Marc Conruyt, la force Barkhane a repris le rythme soutenu qui était le sien, après avoir terminé la relève des unités qui étaient à l'oeuvre depuis février.

Dès la mi-juillet, ayant succédé au Groupement tactique désert [GTD] « Centurion », le GTD Bercheny, armé notamment par le 1er Régiment de Hussards Parachutistes [RHP], a commencé ses patrouilles et ses reconnaissances dans les secteurs de Menaka et de Labbézanga. Ce qui a donné lieu à des contacts avec des groupes armés terroristes [GAT]. Au cours de l'un d'eux, le brigadier Razafintsalama a malheureusement perdu la vie, après son Véhicule blindé léger [VBL] a été frappé par une voiture suicide chargée d'explosifs, entre Gao et Gossi.



De son côté, ayant pris la relève des légionnaires du 2e Régiment Étranger d'Infanterie [REI], dont le quotidien Le Monde a raconté les missions menées au cours de ces derniers mois, et, surtout, évoqué les résultats obtenus sur le terrain, le GTD « Bruno », armé par le 3e Régiment de Parachutistes d'Infanterie de Marine [RPIMa] a conduit une importante opération hélicoptérée dans le gourma malien, le 29 juillet.

Opération qui a été facilitée par les hélicoptères lourds de transport [HTL] CH-47 « Chinook » et EH101 « Merlin », mis à la disposition de Barkhane par le Royaume-Uni et le Danemark. L'objectif était de harceler les GAT dans leurs retranchements. Ces appareils ont ainsi déposé une centaine de parachutistes « sous court préavis » dans le secteur visé. Selon le compte-rendu de l'État-major des armées [EMA], avec l'appui d'une patrouille de Mirage 2000D, les marsouins ont « mis hors de combat plusieurs » terroristes et saisi de « nombreuses ressources logistiques ».

Cette opération avait été précédée par une mission de harcèlement conduite quelques jours plus tôt dans le Gourma malien par une unité du GTD Bruno. Peu de détails ont été donnés à cette occasion, si ce n'est que les parachutistes ont bénéficié de l'appui de deux patrouilles de Mirage 2000D dans le secteur d'Adiora, le 22 juillet.

La saison des pluies complique les opérations de Barkhane, les terrains étant encore moins praticables que d'habitude. D'où le recours à des Véhicules à Haute Mobilité [VHM], de nouveau acheminés au Sahel. En outre, il faut aussi tenir compte du contexte sanitaire lié à la pandémie de covid-19.

Cela étant, pendant que le GTD Bruno intervenait dans le Gourma malien, le sous-groupement commando parachutiste [SGCP] et les hélicoptères du Groupement tactique désert Aérocombat [GTD-A], appuyés par un drone MQ-9 Reaper de l'armée de l'Air, étaient à pied d'oeuvre depuis une semaine, dans un secteur situé plus à l'est. Au cours de cette opération, plusieurs accrochages avec des jihadistes, appartenant vraisemblablement à l'État islamique au grand Sahara [EIGS] ont eu lieu. Et cela dès le premier jour.

En effet, le 20 juillet, lors de la reconnaissance d'une zone d'intérêt, les commandos parachutistes ont surpris un GAT d'une quinzaine de combattants. Appuyés par des hélicoptères d'attaque [Tigre et/ou Gazelle], ils ont engagé le combat à « très courte distance ».

« Les commandos parachutistes ont immédiatement pris l'ascendant, neutralisant plusieurs terroristes, provoquant la fuite des autres et saisissant de nombreuses ressources logistiques, notamment des armes, des motos et du matériel électronique », rapporte l'EMA dans son dernier compte-rendu.

Deux jours plus tard, ce sont les jihadistes qui, apparemment, sont passés à l'attaque. Mais « face à la réaction instantanée des commandos », ils ont rapidement abandonné le terrain, laissant armes et motos derrière eux. L'opération du SGCP a pris fin le 1er août.

Plus tôt, c'est un drone MQ-9 Reaper qui est intervenu contre un GAT, repéré grâce à ses capteurs dans le sud-est du Gourma malien, alors qu'il effectuait un vol de surveillance de zone. Après la phase d'identification et de confirmation de la cible, une frappe a été décidée, alors qu'il était nécessaire « d'agir au plus vite », selon l'EMA. Le bilan de cette action a ensuite été établi par les commandos de montagne du GTD-A, appuyés par deux hélicoptères Tigre. Ainsi, il a été confirmé la « neutralisation » des jihadistes « sur leur campement » ainsi que la « destruction d'une moto et de diverses ressources logistiques. »

Étant donné que le général François Lecointre, le chef d'état-major des armées [CEMA] estime que « l'indicateur de réussite n'est pas le nombre de jihadistes tués » et que les forces françaises ne font pas la « chasse au scalp » car « cela n'a pas de sens » [dixit le porte-parole de l'EMA, le colonel Frédéric Barbry], il est difficile d'avoir une idée précise de l'ampleur des pertes infligées aux groupes armés terroriste. Cependant, il est estimé que, depuis le début de cette année, 600 jihadistes ont été « neutralisés ». Lors d'une audition au Sénat avant de quitter le commandement de Barkhane, le général Facon a par ailleurs parlé d'une « réduction sensible des capacités humaines de l'EIGS », ce qui conduit l'organisation à recruter des « combattants de plus en plus jeunes. »

## Qui va fournir les chaussures de combat en zone équatoriale ?

<http://lignesdedefense.blogs.ouest-france.fr/archive/2020/08/25/fabrication-de-chaussures-foret-equatoriale-21388.html>

La marque allemande Meindl est le fournisseur de ce type de chaussures depuis 2011 (elle a de nouveau gagné le marché en décembre 2015) avec sa "jungle boot" (photo ci-contre). Meindl et son distributeur Loisiralp espèrent bien continuer à équiper les troupes françaises. Mais d'autres fabricants sont en lice.



L'appel d'offres en cours a pour objet la fabrication de chaussures destinées aux personnels évoluant en zone équatoriale (climat chaud et humide).

La durée du futur accord-cadre est de 48 mois fermes à compter de la date de sa notification. Il sera conclu avec un minimum fixé en valeur (565 020 euros) et sans maximum.

## Armée de Terre et gendarmerie : signature d'un mémorandum de procédures tactiques des actions conjointes sur le territoire national

<https://www.defense.gouv.fr/gendarmerie/actualites/armee-de-terre-et-gendarmerie-signature-d-un-memorandum-de-procedures-tactiques-des-actions-conjointes-sur-le-territoire-national>

Le 10 juillet, le directeur des opérations et de l'emploi, le général de corps d'armée François Gieré, et le sous-chef « opérations aéroterrestres » de l'armée de Terre, le général de division Francisco Soriano, ont signé le mémorandum de procédures tactiques des actions conjointes sur le territoire national entre les unités de l'armée de Terre et celles de la gendarmerie nationale.

Ce projet a été initié par le commandement Terre pour le Territoire National (COM TN) en fin d'année 2016, validé par les majors généraux au début de l'année 2017 et rédigé par un groupe de travail regroupant des officiers du COM TN et du bureau de la défense et de la sécurité nationale de la DGGN ainsi que par l'officier de liaison gendarmerie au COM TN et celui de l'armée de Terre à la direction générale.

Ce document vise à favoriser la connaissance mutuelle et à stimuler, aux échelons tactiques, les initiatives conjointes en matière de réflexion opérationnelle, de formation et d'entraînement.

Il permettra notamment à tout responsable opérationnel, d'identifier et d'appréhender les capacités de l'armée de Terre directement employables à son profit dans l'exercice de ses missions de sécurité, ainsi qu'un gain de temps et d'efficacité en cas d'engagements mutuels inopinés.

Ce document, sans portée normative, fera l'objet d'une diffusion générale et d'une inscription au mémorial de la gendarmerie.