

**L’amiral Nicolas Vaujour, chef d’état-major de la Marine, a prononcé le 7 mai 2026 l’admission au service actif du bâtiment ravitailleur de forces (BRF) Jacques Stoskopf, selon un communiqué publié ce jour par le ministère des Armées et des Anciens combattants. Le navire est désormais déclaré opérationnel et peut être pleinement déployé sur ordre du chef d’état-major des armées.**

Avec cette mise en service, la Marine nationale dispose de son deuxième BRF. Le bâtiment rejoint le *Jacques Chevallier*, premier de la série, admis au service actif en novembre 2024 et également basé à Toulon. Les deux unités sont stationnées au nouvel appontement Milhaud 1 de la base navale varoise, que le *Jacques Stoskopf* avait rejointe le 31 juillet 2025 à l’issue de sa construction.

## Un programme à quatre unités

Le *Jacques Stoskopf* s’inscrit dans le programme « Flotte logistique » (FLOTLOG), confirmé par la loi de programmation militaire 2024-2030 et destiné à renouveler la composante logistique de la Marine. Quatre BRF doivent remplacer à terme les bâtiments de la classe *Durance* — pétroliers-ravitailleurs et bâtiments de commandement et de ravitaillement (BCR) — pour assurer les missions de soutien et de ravitaillement au profit de l’ensemble des bâtiments de la Marine. Seul le BCR *Somme*, prolongé jusqu’en 2027, reste en service de la génération précédente ; il devrait être remplacé cette même année par le BRF *Émile Bertin*, dont la construction est en cours à Saint-Nazaire. Un quatrième bâtiment, le *Gustave Zédé*, est attendu d’ici 2032.

La commande des quatre navires a été notifiée en 2019 au groupement momentané d’entreprises Chantiers de l’Atlantique – Naval Group pour un montant total de 1,7 milliard d’euros. Le programme est piloté par la Direction générale de l’armement (DGA) et s’inscrit dans une coopération franco-italienne menée sous l’égide de l’Organisation conjointe de coopération en matière d’armement (OCCAR), via le programme LSS (*Logistic Support Ship*) qui a également donné naissance aux ravitailleurs italiens *Vulcano* et *Atlante* construits par Fincantieri.

## Caractéristiques techniques

Long de 194 mètres pour un déplacement de 31 000 tonnes en charge, le *Jacques Stoskopf* peut embarquer jusqu’à 13 000 m<sup>3</sup> de carburant — gazole et carburéacteur — ainsi que des vivres, des munitions et des pièces de rechange. Sa largeur est de 24 mètres. Ce volume représente près du double de la capacité d’emport de la précédente classe *Durance*.

Le bâtiment distribue son carburant à un débit pouvant atteindre 1 200 m<sup>3</sup> par heure. Deux mâts de ravitaillement d’une capacité de levage de 2,5 tonnes permettent en outre le transfert de fret solide. Quatre postes de transfert latéraux autorisent le ravitaillement simultané de deux bâtiments.

La construction des BRF repose sur une répartition industrielle binationale. La section de coque avant, d’environ 94 mètres, est produite par Fincantieri sur le chantier de Castellammare di Stabia, près de Naples, puis remorquée jusqu’à Saint-Nazaire où les Chantiers de l’Atlantique

procèdent à l'assemblage final avec les blocs construits dans l'estuaire de la Loire. Naval Group intervient ensuite pour l'installation du système de combat et l'intégration des équipements militaires.

## Armement

Conçu pour évoluer dans des zones soumises à des menaces asymétriques ou résiduelles, le navire est doté d'un armement intégré inédit dans cette catégorie de bâtiments logistiques français. Il embarque deux canons automatiques *RapidFire S40SA* de 40 mm développés par Thales-KNDS, destinés à intercepter des menaces rapprochées, ainsi que le système lance-missiles *Simbad RC* de MBDA, mettant en œuvre des missiles *Mistral*. Installés derrière la passerelle, les deux Simbad-RC disposent chacun de deux missiles *Mistral 3* prêts à l'emploi, d'une portée de 8 km, capables de traiter aussi bien des avions et missiles antinavires subsoniques que des embarcations rapides. Six sellettes réparties sur le navire peuvent en outre recevoir des mitrailleuses de 12,7 mm ou 7,62 mm.

Les capteurs et l'armement sont gérés par le système de combat Polaris de Naval Group. Le bâtiment est également équipé de centrales inertielles *Phins* d'iXblue et de deux radômes abritant le système de liaison par satellite *Syracuse IV*. La liaison de données contribue, selon le ministère, à l'évaluation de la situation tactique sur un théâtre d'opérations.



BRF « Jacques Stoskopf ». Crédit : Marine nationale.

## Missions opérationnelles de soutien

Les BRF ont vocation à soutenir le groupe aéronaval constitué autour du porte-avions *Charles*

*de Gaulle* ainsi que les unités concourant à la mission de dissuasion océanique. Ils peuvent également intervenir au profit de groupes d'action navale et de bâtiments alliés dans le cadre de missions multinationales.

Le *Jacques Stosskopf* porte le nom d'un ingénieur du génie maritime alsacien, résistant fusillé le 1<sup>er</sup> septembre 1944. Son indicatif visuel est A726. Claire Stosskopf, petite-fille de l'ingénieur, en est la marraine depuis la première levée des couleurs, célébrée le 20 juin 2025 à Saint-Nazaire.

Le bâtiment a effectué sa première sortie à la mer le 9 avril 2025 depuis Saint-Nazaire, puis son premier ravitaillement à la mer en juin 2025 avec le BCR *Somme*. Livré à la Marine nationale le 27 novembre 2025 à Toulon, il a entamé son déploiement de longue durée (DLD) le 16 janvier 2026. Celui-ci l'a conduit successivement dans le Grand Nord, aux Antilles puis dans la région indopacifique, afin d'éprouver ses capacités dans des environnements maritimes variés et de développer l'interopérabilité avec les partenaires et alliés.

Selon le ministère, ce déploiement a permis au bâtiment de participer à des entraînements interarmées et à des exercices de préparation à la haute intensité avec des marines partenaires, notamment dans le cadre de la mission *Jeanne d'Arc 26* et de l'exercice *ORION 26*. Les performances du navire ont été validées en eaux froides et en eaux chaudes, en termes de quantité et de qualité de ravitaillement, d'interopérabilité et de capacité à produire des effets opérationnels.

Le calendrier d'admission au service actif du *Jacques Stosskopf* apparaît sensiblement plus court que celui de son aîné : le *Jacques Chevallier* avait dû attendre près de seize mois après sa livraison pour être admis au service actif, en raison d'essais complémentaires au sein du groupe aéronaval et avec des pétroliers civils.