

COOPÉRATION
SÉCURISATION
D'UN CARREFOUR
STRATÉGIQUE MONDIAL
PAGE 30

RESSOURCES HUMAINES
NFS
FICHE PRATIQUE
PAGE 38

IMMERSION
EN OPÉRATIONS AVEC
LE CHEVALIER PAUL
PAGE 42



Pacifique

pas tant que ça !



La solidarité est dans nos gènes

AGPM
ASSURANCE, ÉPARGNE, PRÉVOYANCE

*wonderful. AGPM Vie - Société d'assurance mutuelle à cotisations fixes régie par le Code des assurances - SIRET 330 220 419 00015 APE 6511Z - Rue Nicolas Appert 83086 TOLLON Cedex 9.
**téléphone 32 22 en France métropolitaine (appel gratuit depuis un fixe) et le + 33 4 94 61 57 depuis l'étranger - Télécopie 04 94 20 25 93 - Internet www.agpm.fr
Crédit photos : Graphic Obsession - A14010 - Cols bleus.



€ **ÉPARGNE**

3,31%* Plan **ÉPARMIL**



Sécurité, souplesse, transparence.

* Taux de rendement net 2013
avant prélèvement
des contributions sociales.

LE PLAN ÉPARMIL
SALUÉ POUR SES
PERFORMANCES !

www.agpm.fr

APPELEZ
LE 32 22**
OU VOTRE
CONSEILLER
HABITUEL

Éditorial

Quatre siècles d'opérations extérieures en haute mer !



Capitaine de vaisseau
Philippe Ebanga
Directeur
de la publication

LES INTÉRÊTS SUPÉRIEURS DE NOTRE NATION, ceux qui conditionnent sa survie et son indépendance, sont régulièrement écartelés entre les problèmes immédiats, compréhensibles et perceptibles du quotidien et les enjeux silencieux et distants qui sous-tendent nos ambitions stratégiques.

La fulgurance médiatique nous éloigne, hélas trop souvent, du cœur de ces enjeux.

Nul besoin de le rappeler : les carrefours stratégiques du monde, charnières des mers, des golfes et des océans, articulations des milieux maritimes et terrestres, sont les nœuds du commerce qui irrigue nos sociétés. Les rivalités stratégiques ne restent pas très longtemps pacifiques. Il faut donc inlassablement patrouiller, veiller, évaluer les rapports de force et être en mesure, seuls ou en coalition, de faire cesser les éventuelles menaces. Ce serait une erreur d'appréciation majeure de considérer comme acquise la liberté des mers.

S'il n'est pas utile de souligner que la Marine est l'une des plus anciennes institutions de l'État, il est cependant intéressant de rappeler que depuis 390 ans cette année, sous des formes différentes, la liberté de navigation et la fluidité des échanges

maritimes qui font la prospérité des États, sont au cœur de l'action navale.

L'utilisation pacifique de la haute mer, donc : voilà qui ne doit pas être perdu de vue. Dernier espace de manœuvre libre, c'est en effet la zone de friction et de confrontation par excellence. Nos navires hauturiers y expriment la puissance de notre pays. Le groupe du porte-avions *Charles de Gaulle*, aux côtés de celui de l'*USS Harry S. Truman*, a contribué à démontrer notre détermination et notre capacité à faire respecter la stabilité régionale dans le golfe Arabo-Persique et dans le nord de l'océan Indien. L'océan Pacifique enfin, immense réservoir de richesses, devient progressivement un des centres de gravité mondial et le terrain de l'expression de la puissance des nations. Le dossier de ce numéro en présente les enjeux pour notre pays et le rôle qu'y joue la Marine. ●

Capitaine de vaisseau Philippe Ebanga,
Directeur de la publication



Cols•bleus
MARINE NATIONALE

LE MAGAZINE DE LA MARINE NATIONALE

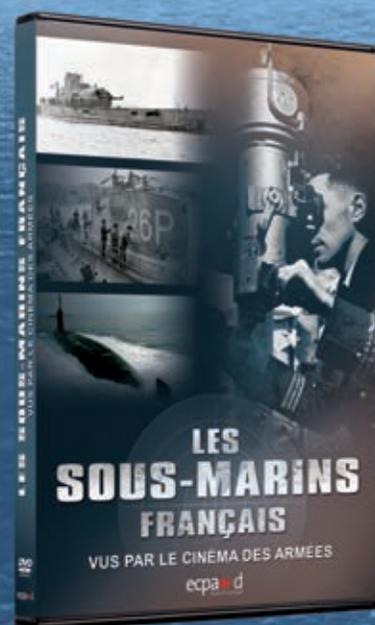
Rédaction: 2 rue Royale 75008 Paris **Téléphone:** 01 42 92 17 17 **Télécopie:** 01 42 92 17 01 **Email:** redaction.sirpa@marine.defense.gouv.fr **Internet:** www.defense.gouv.fr/marine **Directeur de publication:** CV Philippe Ebanga, directeur de la communication de la Marine **Directrice de la rédaction:** CC Karine Trastour **Rédactrice en chef:** LV Caroline Ducret **Rédactrice en chef adjointe:** ASP Pauline Franco **Secrétaire:** Mot Anthony Berthet **Rédacteurs et journalistes:** Stéphane Dugast ; Laurence Ollino ; LV Colombar Errard; EV1 Grégoire Chaumell ; ASP Margot Perrier ; **Collaborateurs:** EV1 (R) Antoine de Surirey ; LV (R) Anet Sauty de Chalon ; Infographie : EV2 Paul Sénard ; Serge Millot **Conception-réalisation:** Idé Édition, 33 rue des Jeûneurs 75002 Paris **Direction artistique:** Gilles Romiguière **Secrétaire de rédaction:** Céline Le Coq **Rédacteurs graphiques:** Bruno Bernadet, Nathalie Pilant **Photogravure:** Média Grafik **Imprimerie:** Roto France, rue de la Maison Rouge 77185 Lognes. **Abonnements:** 01 49 60 52 44 **Publicité, petites annonces:** ECPAD, pôle commercial - 2 à 8 route du Fort 94205 Ivry-sur-Seine Cedex - Christelle Touzet - Tél : 01 49 60 59 92 **Email:** regie-publicitaire@ecpad.fr - Les manuscrits ne sont pas rendus, les photos sont retournées sur demande. Pour la reproduction des articles, quel que soit le support, consulter la rédaction. **Commission paritaire** n° 0211 B 05692/28/02/2011 **ISBN:** 00 10 18 34 **Dépôt légal:** à parution

LES SOUS-MARINS FRANÇAIS

VUS PAR LE CINÉMA DES ARMÉES

L'épopée sous-marine à travers les grands conflits du XX^e siècle

Casabianca - Narval - Redoutable - Argonaute - Agosta - Triomphant...



UNE COMPILATION DE 6 FILMS D'ÉPOQUE

EN BONUS :

- 1 DIAPORAMA DES SUBMERSIBLES FRANÇAIS DE 1915 À AUJOURD'HUI
- 3 MINI-DOCUMENTAIRES INÉDITS

ecpa ▶ d
www.ecpad.fr

ecpa ▶ d
BOUTIQUE

COMMANDEZ

COMMANDE PAR INTERNET
www.boutique.ecpad.fr

BON DE COMMANDE (à découper ou à recopier)

À renvoyer, accompagné de votre règlement par chèque à l'ordre de : l'agent comptable de l'ECPAD
ECPAD Pôle commercial - 2 à 8, route du Fort - 94205 Ivry-sur-Seine Cedex
Tél. : 01 49 60 59 51 - Fax : 01 49 60 52 40

M^{me}, M^{lle}, M _____ Prénom _____
N° , rue _____ Ville _____ Code postal _____
Tél. _____ E-mail _____

Date :

Signature :

Désignation de l'article	Prix unitaire TTC	Quantité	Montant TTC
LES SOUS-MARINS FRANÇAIS VUS PAR LE CINÉMA DES ARMÉES	14,90 €		
	Frais de port		5,50 €
	Total à payer		

Conformément à la loi informatique et Liberté du 6 janvier 1978 vous disposez d'un droit constant d'accès et de rectification aux informations vous concernant. Les informations recueillies sont destinées à un usage interne.

BON DE COMMANDE VALABLE JUSQU'AU 31 DÉCEMBRE 2014



DVD
VIDEO

Je souhaite recevoir gratuitement le catalogue 2014

CLB N°3026 / 02-14

actus 6



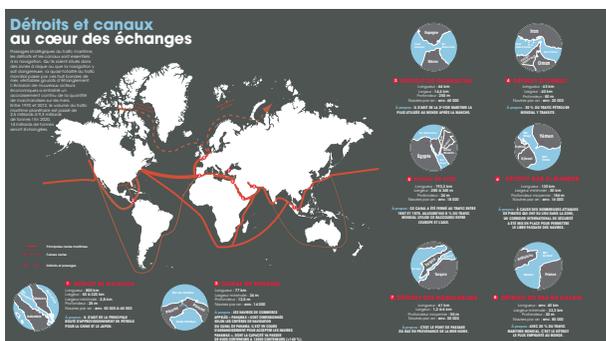
passion marine 16

Pacifique, pas tant que ça !
La France tournée vers la mer



focus 26

Détroits et canaux au cœur des échanges



rencontre 28

« Dans la phase de transformation du soutien, la BdD de Brest-Lorient a été retenue comme pilote. »
Vice-amiral d'escadre Éric Chaplet

30 Coopération

Opérations combinées franco-américaines :
sécurisation d'un carrefour stratégique mondial

32 vie des unités

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



38 RH

NFS, fiche pratique

40 portrait

MT Jean-Léonce Smith, patron de remorqueur

42 immersion

En opérations avec le *Chevalier Paul*



46 histoire

Les marins du pont de Papier

48 loisirs

Toute l'actualité culturelle de la mer et des marins

actus

FÉVRIER 2014



instantané

ATALANTE : INTERCEPTION DE PRÉSUMÉS PIRATES

Le 18 janvier, le transport de charlands de débarquement (TCD) *Siroco* a intercepté un boutre indien piraté à une quarantaine de nautiques des côtes omanaises. À son bord, l'équipe de visite a procédé à l'arrestation des cinq présumés pirates qui retenaient onze membres d'équipage d'origine indienne. Depuis le 6 décembre, le *Siroco* est le navire-amiral de la force européenne Atalante. C'est la troisième fois depuis 2008 que la France assure le commandement à la mer de cette opération.







instantané

UN NIVEAU DE COOPÉRATION INÉDIT

De fin décembre à début février, alors déployé dans le cadre de l'opération Bois Belleau, le groupe aéronaval français a conduit avec le porte-avions *USS Harry S. Truman* des opérations conjointes dans le golfe Arabo-Persique et le nord de l'océan Indien, l'une des zones les plus complexes au monde en termes de présence militaire et d'activités aériennes maritimes. Ici, un aéronef de transport de passagers et de fret américain de type *Greyhound* sur le porte-avions *Charles de Gaulle* escorté par l'*USS Gettysburg* (voir p.30-31).

Amers et azimut

Situation des bâtiments déployés

du 21 janvier au 5 février 2014

En missions permanentes

-  Sous-marins lanceurs d'engins (SNLE)
-  Atlantique II (+ opération Serval)
-  Commandos (+ opération Serval)
- Fusiliers marins : équipes de protection embarquées (EPE)

en moyenne **50** bâtiments
6000 marins déployés

DONNÉES GÉOGRAPHIQUES

ANTILLES

ZEE : env. 138 000 km²

CLIPPERTON

ZEE : env. 434 000 km²

GUYANE FRANÇAISE

ZEE : env. 126 000 km²

MÉTROPOLE

ZEE : env. 349 000 km²

NOUVELLE-CALÉDONIE - WALLIS ET FUTUNA

ZEE : env. 1 364 000 km²

=  x 2,5

LA RÉUNION - MAYOTTE - ÎLES ÉPARGES

ZEE : env. 1 058 000 km²

=  x 2

TERRES AUSTRALES ET ANTARCTIQUES FRANÇAISES

ZEE : env. 1 727 000 km²

=  x 3

POLYNÉSIE FRANÇAISE

ZEE : env. 4 804 000 km²

=  x 8,5

SAINT-PIERRE-ET-MIQUELON

ZEE : env. 10 000 km²

OCÉAN ATLANTIQUE

- Aviso CDT L'Herminier** : Opération Corymbe
- BPC Dixmude** : Opération Corymbe
- Relevés par l'avis CDT Birot** : Opération Corymbe
- PSP Cormoran** : Opérations de surveillance maritime
- BEGM Thétis** : Opérations de surveillance maritime

AU LARGE DES CARAÏBES

- FS Ventôse** : Préparation opérationnelle

AU LARGE DE LA GUYANE

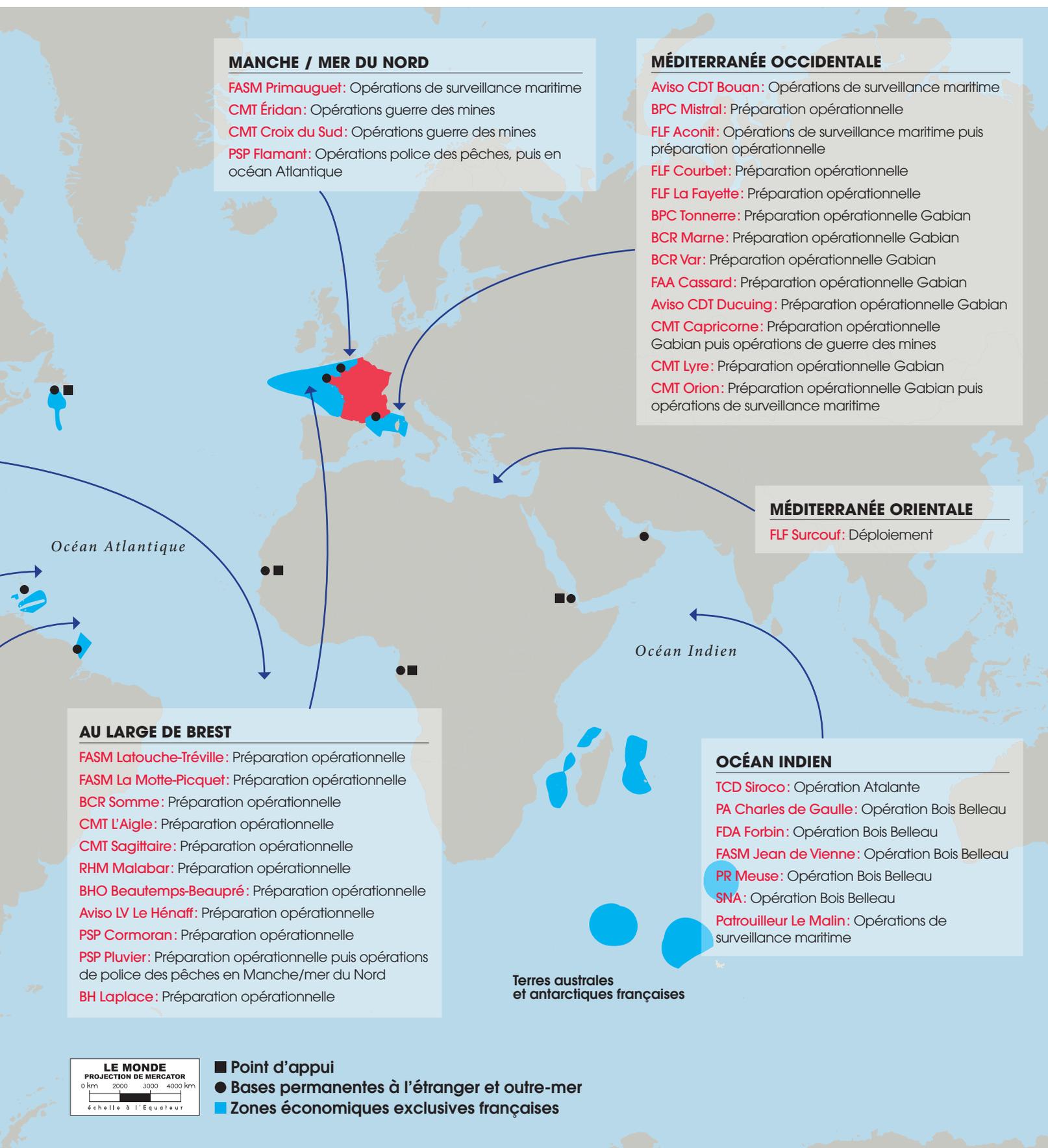
- P400 La Gracieuse** : Sûreté maritime du champs de tir de Kourou

Océan Pacifique

OCÉAN PACIFIQUE

- Patrouilleur La Moqueuse** : Opérations de surveillance maritime
- FS Prairial** : Opérations de police des pêches

Source Ifremer



MANCHE / MER DU NORD

- FASM Primauguet:** Opérations de surveillance maritime
- CMT Éridan:** Opérations guerre des mines
- CMT Croix du Sud:** Opérations guerre des mines
- PSP Flamant:** Opérations police des pêches, puis en océan Atlantique

MÉDITERRANÉE OCCIDENTALE

- Aviso CDT Bouan:** Opérations de surveillance maritime
- BPC Mistral:** Préparation opérationnelle
- FLF Aconit:** Opérations de surveillance maritime puis préparation opérationnelle
- FLF Courbet:** Préparation opérationnelle
- FLF La Fayette:** Préparation opérationnelle
- BPC Tonnerre:** Préparation opérationnelle Gabian
- BCR Marne:** Préparation opérationnelle Gabian
- BCR Var:** Préparation opérationnelle Gabian
- FAA Cassard:** Préparation opérationnelle Gabian
- Aviso CDT Ducuing:** Préparation opérationnelle Gabian
- CMT Capricorne:** Préparation opérationnelle Gabian puis opérations de guerre des mines
- CMT Lyre:** Préparation opérationnelle Gabian
- CMT Orion:** Préparation opérationnelle Gabian puis opérations de surveillance maritime

MÉDITERRANÉE ORIENTALE

- FLF Surcouf:** Déploiement

AU LARGE DE BREST

- FASM Latouche-Tréville:** Préparation opérationnelle
- FASM La Motte-Picquet:** Préparation opérationnelle
- BCR Somme:** Préparation opérationnelle
- CMT L'Aigle:** Préparation opérationnelle
- CMT Sagittaire:** Préparation opérationnelle
- RHM Malabar:** Préparation opérationnelle
- BHO Beautemps-Beaupré:** Préparation opérationnelle
- Aviso LV Le Hénaff:** Préparation opérationnelle
- PSP Cormoran:** Préparation opérationnelle
- PSP Pluvier:** Préparation opérationnelle puis opérations de police des pêches en Manche/mer du Nord
- BH Laplace:** Préparation opérationnelle

Océan Indien

- TCD Sirocco:** Opération Atalante
- PA Charles de Gaulle:** Opération Bois Belleau
- FDA Forbin:** Opération Bois Belleau
- FASM Jean de Vienne:** Opération Bois Belleau
- PR Meuse:** Opération Bois Belleau
- SNA:** Opération Bois Belleau
- Patrouilleur Le Malin:** Opérations de surveillance maritime

Terres australes et antarctiques françaises



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



en images

1 7/02

ADIEU À LA MARINE

L'amiral Édouard Guillaud, chef d'état-major des armées, a fait ses adieux à la Marine à Brest et à l'École navale.

2 L'amiral Bernard Rogel, chef d'état-major de la Marine, lors de la cérémonie d'adieu à la Marine de l'amiral Édouard Guillaud, chef d'état-major des armées. Les deux amiraux passent les troupes en revue sur la place d'armes de l'École navale.

3 19/01 AU 20/01 BOIS BELLEAU

À l'occasion de sa visite au GAN, l'amiral Bernard Rogel, CEMM, s'est notamment rendu à bord du PA *Charles de Gaulle* et de la FDA *Forbin*.

4 21/01 ATALANTE

Quatre bâtiments de la Force navale européenne, dont le TCD *Siroco*, son navire-amiral, ont été ravitaillés par l'*USNS Joshua Humphreys*.

5 15/01 AU 17/01 MORAL DES MARINS

Les majors conseillers, acteurs primordiaux de la concertation, ont été reçus à l'Hôtel de la Marine par le CEMM, le MGM, le DPMM et l'IMN.

6 24/01 BMPM

Les marins du bataillon de marins-pompiers de Marseille, qui fête cette année ses 75 ans, ont reçu la visite de M. Kader Arif, ministre délégué auprès du ministre de la Défense chargé des Anciens combattants.

1



dixit ●

« En prenant possession de cette Fremm, le Maroc écrit une nouvelle page de notre histoire commune, qui va lui permettre de tirer le meilleur parti des compétences technologiques françaises autant que l'expérience opérationnelle de notre Marine que je salue aujourd'hui. »

Jean-Yves Le Drian, ministre de la Défense, lors de la cérémonie de transfert de propriété et de pavillon de la Fremm à la Marine Royale marocaine.

« Au terme de ma carrière militaire, je suis venu dire au revoir à la Marine nationale, qui m'a tant donné, passer le flambeau à la nouvelle génération de marins que vous représentez et saluer mes compagnons d'équipage. (...) Presque 41 ans après mon entrée à « la Baille », 41 ans de navigation sur toutes les mers du globe et d'opérations aux quatre coins de la planète, (ces) moments (...) sont marqués d'une émotion particulière. »

Amiral Édouard Guillaud,

chef d'état-major des armées, lors de ses adieux à la Marine. Retrouvez le discours en intégralité sur colsbleus.fr

« Le métier de marin est un métier qui continue à faire rêver. La première attractivité, c'est nos missions opérationnelles. »

Amiral Bernard Rogel, chef d'état-major de la Marine, lors de sa visite à bord du groupe aéronaval.

Opération Corymbe

Retour de mission pour le Dixmude et le Commandant L'Herminier



Alors engagé en opération Corymbe, le BPC *Dixmude* a accosté à Douala au Cameroun pour débarquer les éléments de la réserve opérationnelle embarquée qui ont ensuite constitué une part essentielle des effectifs de l'opération Sangaris.

PARTIS DE TOULON LE 16 NOVEMBRE, le bâtiment de projection et de commandement (BPC) *Dixmude* et son escorte, l'avisio *Commandant L'Herminier*, ont achevé le 29 janvier dernier leur mandat dans le cadre de l'opération Corymbe.

Alors engagés dans l'opération Corymbe, les bâtiments ont accosté à Douala au Cameroun pour y débarquer la réserve opérationnelle embarquée : les soldats et leur matériel ont ensuite été engagés dans l'opération Sangaris, en République centrafricaine, déclenchée le 5 décembre 2013.

Ils ont également conduit de nombreuses actions de coopération avec les marines des pays riverains et effectué de multiples patrouilles de surveillance maritime. Le *Dixmude* et le *Commandant L'Herminier* ont été relevés par le *Commandant Birot*. Pendant tout leur répositionnement dans la zone, ils ont été en mesure de remplir un large spectre d'opérations sans délai.



(Vue d'artiste)

B2M Trois nouveaux bâtiments multimissions

LA MARINE NATIONALE sera bientôt armée de trois nouveaux bâtiments multimissions (B2M). Ces derniers ont été commandés le 30 décembre dernier par la Direction générale de l'armement (DGA) aux entreprises Piriou et DCNS.

Les B2M seront déployés outre-mer afin de remplir des missions interministérielles d'action de l'État en mer telles que la surveillance et la protection des intérêts français dans les zones économiques exclusives (ZEE), la sauvegarde et l'assistance aux populations, ainsi que la projection ponctuelle de forces.

Armés par un équipage de vingt marins, les B2M pourront atteindre une vitesse de 13 nœuds et effectuer des missions de trente jours sans ravitaillement. Ils remplaceront progressivement les Batral dont les derniers seront retirés du service actif.

le chiffre ●

3 000

Le 11 janvier, premier anniversaire de l'opération Serval, les *ATL2* ont franchi la barre des 3 000 heures de vol. Leurs équipages, issus des flottilles 23F et 21F, opèrent sans interruption depuis 365 jours.

Antilles Livraison de fret humanitaire à Sainte-Lucie



LE 22 JANVIER, les marins français du bâtiment de transport léger (Batral) *Dumont d'Urville* ont débarqué une cinquantaine de palettes de fret humanitaire dans le port de Castries, à Sainte-Lucie, durement touchée par une tempête tropicale dans la nuit 24 au 25 décembre. Le Batral a été déployé à la demande des autorités françaises afin de transporter ce fret composé essentiellement d'eau potable, de vêtements, de matériel médical, de fournitures scolaires et de vivres, récolté sous l'égide de la préfecture de Martinique. Le fret a ensuite été réceptionné par la Croix-Rouge de Sainte-Lucie et l'organisation saint-lucienne de gestion des secours Nemo.



Le CEMM et son homologue britannique le First Sea Lord, à l'Hôtel de la Marine les 23 et 24 janvier.

Coopération

«Entente formidable» entre le First Sea Lord et l'amiral Rogel

« **L**a Grande-Bretagne et la France partagent une même vision du rôle des océans dans leur défense », a déclaré l'amiral Rogel, chef d'état-major de la Marine (CEMM), à son homologue britannique, l'amiral Zambellas, First Sea Lord (FSL), au cours de leurs échanges les jeudi 23 et vendredi 24 janvier à l'Hôtel de la Marine. Cette rencontre est une déclinaison maritime de l'élan du traité de Lancaster House, signé en novembre 2010, visant à renforcer la coopération militaire franco-britannique. L'amiral Rogel et son homologue ont ainsi dressé un état des lieux de ce partenariat dans les domaines capacitaires et opérationnels. Ils ont ensuite fixé les perspectives des prochaines étapes qui doivent être franchies pour atteindre les objectifs du traité, en particulier la validation du concept de la Combined Joint Expeditionary Force (CJEF) en 2016. L'approche commune du combat que partagent les deux marines se concrétise par une véritable dynamique opérationnelle qui doit encore s'intensifier. L'amiral Rogel a d'ailleurs déclaré : « J'ai le sentiment que nous traversons une période favorable au développement d'une Entente formidable, comme cela a été dit à Lancaster House. »

en bref

OTAN ALFOST À NORTHWOOD



Le vice-amiral d'escadre Charles-Édouard de Coriolis, commandant de la Force océanique stratégique (Alfost) s'est rendu, le 17 janvier, au commandement maritime de l'Otan, centre névralgique de l'action et de la réflexion maritime de l'Alliance. Il y a rencontré le contre-amiral Bob Kamensky, chargé de l'emploi des forces sous-marines de l'Alliance et de la coordination et la déconfliction des mouvements des sous-marins. L'importance et la qualité de la contribution des forces sous-marines françaises ont été largement saluées.

SAUVETAGE INONDATIONS DANS LE VAR

Face aux violentes intempéries qui ont frappé le département du Var fin janvier, les moyens de la Marine ont été engagés pour porter assistance à la population menacée par les eaux. Au total, 95 mouvements d'aéronefs ont été effectués sur la base aéronavale de Hyères dans le cadre de cette opération. Le bataillon de marins-pompiers de Marseille a engagé 45 marins et 17 engins

de secours spécialisés pour participer aux opérations de sauvetage.

ASSISTANCE DISPOSITIF « CRUE/ INONDATIONS » DANS LE SUD-OUEST

À l'instar du Var, les départements des Landes et des Pyrénées-Atlantiques ont été touchés par de fortes pluies fin janvier. La base navale de l'Adour a accueilli dans la nuit du 30 janvier un détachement de la sécurité civile venu de Marseille afin de disposer des barrages dans le centre de Bayonne menacé par les inondations.

GUYANNE ARRAISONNEMENT D'UN NAVIRE EN PÊCHE ILLÉGALE

Le patrouilleur *La Gracieuse*, déployé au large de la Guyane dans le cadre d'une opération de surveillance, a arraisonné le 16 janvier un navire en pleine action de pêche illégale dans les eaux territoriales françaises. La direction de la mer a immédiatement ordonné le déroutement du navire vers la base navale de Dégrad-des-Cannes et la saisie du matériel et du produit de la pêche.

ENTRAÎNEMENT GABIAN 2014

Les bâtiments de la Force d'action navale de Toulon non déployés ont participé au premier acte de l'entraînement Gabian du 20 au 24 janvier, au large des côtes méditerranéennes. Mené par la frégate antiaérienne *Cassard*, cet entraînement permet de réaliser tout le spectre des actions nécessaires à la préparation opérationnelle des unités.

Seul pays européen à maintenir des forces militaires permanentes dans l'océan Pacifique, la France affirme sa souveraineté, notamment sur sa ZEE⁽¹⁾ grâce à ses marins et ses navires hauturiers prépositionnés en Polynésie et Nouvelle-Calédonie. En l'absence de menace militaire directe, la Marine contribue à l'action de l'État en mer et assure des déploiements dans la zone Asie-Pacifique au titre de la coopération régionale avec les pays riverains. Focus sur une région du monde sous fortes influences anglo-saxonnes et asiatiques, et où semble se jouer l'avenir économique et géostratégique du XXI^e siècle. ● STÉPHANE DUGAST

Pacifique, pas tant que ça!

La France tournée vers la mer



(1) La zone économique exclusive est l'espace maritime sur lequel un État côtier exerce des droits souverains en matière d'exploration et d'usage des ressources. La superficie totale des ZEE françaises est estimée à 11 millions de kilomètres carrés, dont 97 % outre-mer.

Éclairage d'Alpaci

Pacifique: un océan stratégique

Depuis septembre 2012, le contre-amiral Anne Cullerre assume à la fois les responsabilités de commandant des zones maritimes de Polynésie française et de l'océan Pacifique⁽¹⁾ et celles de commandant supérieur des Forces armées de Polynésie française (Comsup FAPF). Elle nous présente la zone Asie-Pacifique, ses enjeux ainsi que le rôle et les missions des forces armées prépositionnées dans cette région.

« La France est une nation du Pacifique. C'est la seule nation européenne à maintenir des forces militaires permanentes dans le Pacifique. Notre pays, membre permanent du Conseil de sécurité des Nations unies⁽²⁾,

siège également à l'United Nations Command (UNC)⁽³⁾ en Corée et participe à de nombreux forums régionaux. D'un point de vue régional, la France est également une nation de l'Océanie et à ce titre joue un rôle majeur dans la contribution à la stabilité dans la zone aux côtés de ses grands alliés que sont l'Australie et la Nouvelle-Zélande.

Le dispositif militaire français dans cette zone, le théâtre Pacifique, s'articule autour des Forces armées de Polynésie française (FAPF) et de celles de la Nouvelle-Calédonie (FANC), agissant en parfaite coordination. La France du Pacifique doit en effet être en mesure d'exercer son autorité, y compris sur ses terres les plus éloignées, d'assurer régionalement son rôle de nation riveraine, mais également d'intervenir en cas de catastrophes naturelles, de lutter contre les menaces grandissantes des trafics, de la pêche illicite, de la piraterie ou de l'orpaillage illégal. En tant que commandant supérieur des FAPF, j'ai autorité sur 1 300 militaires et civils stationnés à Papeete et dans tout l'archipel. Notre mission consiste à maintenir la sécurité de nos compatriotes ainsi qu'à manifester et à garantir la souveraineté française sur les cinq archipels et une zone économique exclusive (ZEE) s'étendant sur près de 5 millions de km². Cette ZEE offre, de surcroît, un atout de taille qui est d'être particulièrement riche en ressources halieutiques. Si ces ressources



sont actuellement sous-exploitées pour des raisons structurelles et conjoncturelles par les pêcheurs polynésiens, elles ne manquent pas d'attirer des flottilles asiatiques présentes en nombre aux abords de notre ZEE et de celle des Pics⁽⁴⁾ avec lesquels nous sommes partenaires, et qui souvent ne disposent pas de moyens nautiques ou aériens de surveillance. Si nous ne maintenons pas cette surveillance dans notre ZEE française et dans celles des Pics, ces ressources vont diminuer et ne profiteront pas aux intéressés. Quant aux fonds marins de

la ZEE, les études menées par l'Ifremer⁽⁵⁾ ont révélé qu'ils recéleraient *a priori* de nombreuses ressources d'importance stratégique. Les campagnes n'ont cependant encore pas permis de mesurer, ni d'évaluer la totalité des ressources exploitables. Les réflexions portent dès lors sur un horizon plus lointain, de l'ordre de vingt à trente ans, mais rapportés à l'échelle du temps, c'est déjà demain. La ZEE de Polynésie française est pour le moment protégée du pillage grâce à la présence des moyens aéronavals hauturiers. Quant aux autres menaces, comme la piraterie, l'immigration clandestine ou le narcotrafic, elles sont pour l'instant marginales. Ce qui ne nous empêche pas de nous pencher sur ces questions, en concertation avec les États partenaires et voisins. L'océan Pacifique est au cœur d'enjeux économiques, géopolitiques et militaires forts. Commandant de la zone de responsabilité permanente Asie-Pacifique s'étendant comme son nom l'indique à tout l'océan Pacifique et aux pays riverains⁽⁶⁾, je suis amenée à me déplacer dans toute la zone afin d'affermir nos relations avec l'ensemble des États qui le bordent. J'entretiens ainsi des relations étroites avec les États-Unis, notre grand partenaire dans cette zone. C'est par ailleurs en coordination avec le Comsup des Forces armées de Nouvelle-Calédonie, chargé des



relations avec l'Australie et la Nouvelle-Zélande, que la France a toute sa place dans des partenariats qui permettent à ces quatre pays de mener des missions d'assistance et de coopération au profit des Pics.

Nous entretenons également des liens étroits, dans le cadre plus large du soutien aux exportations, avec des pays asiatiques dont la Malaisie et Singapour ou encore le Chili. Ce pays a récemment fait l'acquisition de sous-marins de type *Scorpène* et du TCD *Foudre*. Pendant longtemps, les nations du Pacifique se sont positionnées par rapport à la Chine ou aux États-Unis, les deux "poids lourds" de la région. Ce temps est révolu car nombre de nations prennent désormais d'autres options... Autant d'atouts et de perspectives pour la France! » ●

(1) À l'exclusion de la zone maritime de Nouvelle-Calédonie placée sous le commandement du CZM Nouvelle-Calédonie, adjoint «mer» du Comsup FANC (cf. carte p. 20-21).

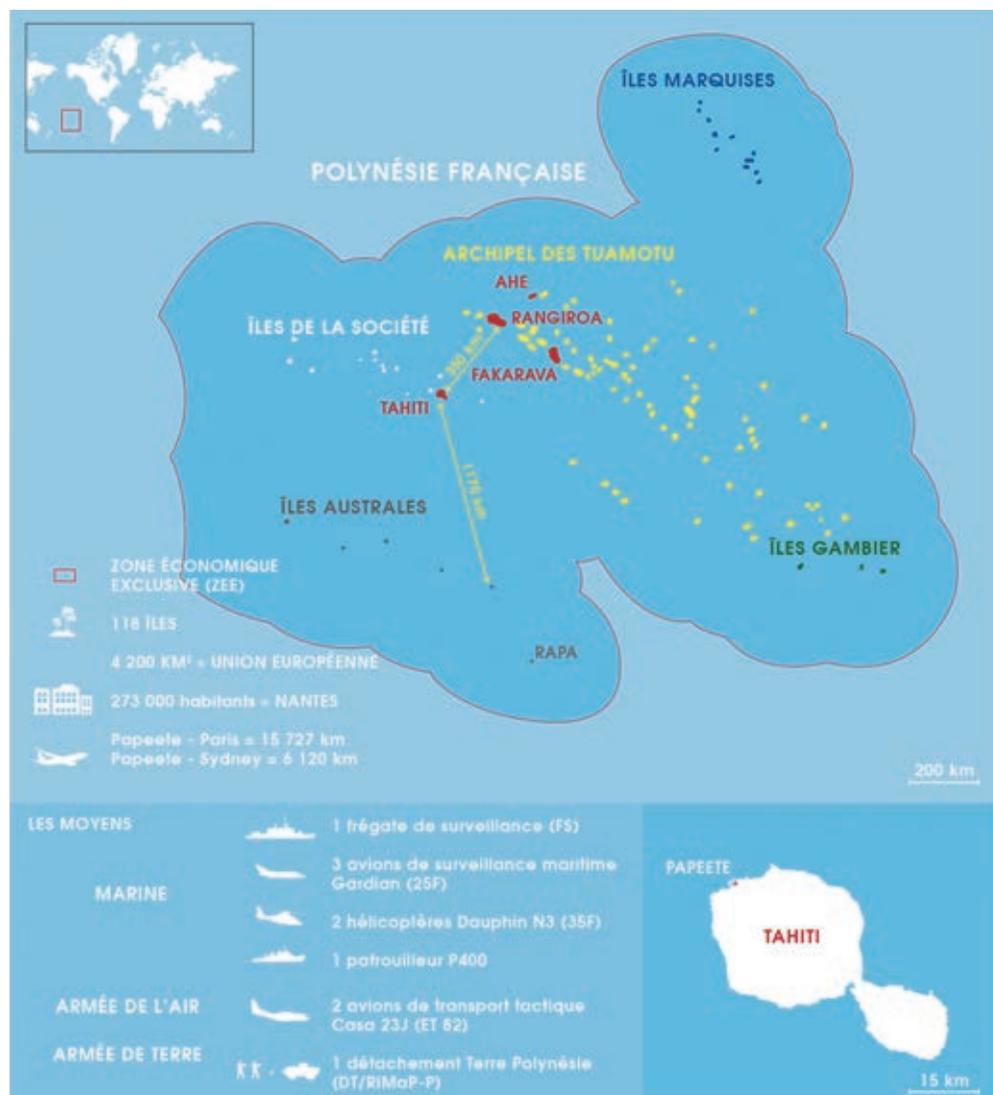
(2) Les cinq membres permanents du Conseil de sécurité de l'ONU sont présents dans le Pacifique.

(3) Structure de commandement unifiée des forces militaires des USA, complétées par des renforts alliés (Canada, Australie, France...), créée suite à la guerre des Corées, et qui continuent d'œuvrer en Corée du Sud.

(4) Pacific Island Countries, pays insulaires du Pacifique tels que Cook, Tonga, Samoa...

(5) Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer.

(6) À l'exclusion de la ZRP de Nouvelle-Calédonie, des îles mélanésiennes, de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande du ressort du Comsup des FANC.



1 La frégate de surveillance *Prairial*, à quai dans l'arsenal de Papeete. Les forces armées prépositionnées en Nouvelle-Calédonie et Polynésie ont pour mandat d'assurer des missions de souveraineté, de police de pêches, de sauvetage en mer, d'évacuation sanitaire, de lutte contre les trafics illicites et contre la pollution.

2 *Alpaci* est également le commandant du centre d'expérimentation du Pacifique (COMCEP). Son rôle consiste à assurer le soutien et la surveillance radiologique, biologique et géo-mécanique des anciens sites d'expérimentations nucléaires de Mururoa et de Fangataufa exploités par le Département de suivi des centres d'expérimentations nucléaires (DSCEN) et le Commissariat à l'énergie atomique et aux énergies alternatives (CEA).

L'Asie-Pacifique en chiffres

52% de la surface de la Terre. **3,43** milliards d'habitants vivent le long de ses rives, soit 60% de la population mondiale.

17 500 km, la largeur maximale de cette région du globe.

1/3, la part de ses États riverains dans le PIB mondial.

Avec **70%** du trafic mondial, c'est le premier espace de transit au monde en flux de marchandise.

Nouvelle-Calédonie

Signes particuliers

S'ÉTENDANT DE LA PAPOUASIE-NOUVELLE-GUINÉE jusqu'au sud de la Nouvelle-Zélande, et de l'est de l'Australie aux îles Samoa, la zone maritime de Nouvelle-Calédonie se singularise par son étendue. Grâce

à la Nouvelle-Calédonie ainsi qu'à l'archipel voisin de Wallis-et-Futuna, la France possède ainsi de 2 millions de km² de zones économiques exclusives (ZEE) dans cette région du Pacifique sud.

Avec plus de 25 000 navires enregistrés, soit près d'un bateau pour dix habitants, et l'un des plus grands lagons au monde, la Nouvelle-Calédonie génère *de facto* un important trafic de plaisance. Le trafic commercial y est également soutenu en raison de l'impact des activités industrielles – notamment les exportations de nickel – et du développement des escales de navires de grande croisière avec plus de 200 000 visiteurs par an. Un enjeu environnemental fort existe, compte tenu du classement d'une partie du lagon au patrimoine mondial de l'Unesco. Autant de spécificités et d'enjeux imposant au gouvernement de Nouvelle-Calédonie et à l'État français d'en assurer la surveillance afin de faire face aux risques. En Nouvelle-Calédonie, l'action de l'État en mer se concentre ainsi autour de la sauvegarde des personnes et des biens, de la police des pêches, de la lutte contre les pollutions maritimes et de la sécurité de la navigation. Une importante coopération régionale est également mise en œuvre avec les pays et organisations du Pacifique sud, notamment dans les domaines du sauvetage en mer, de la lutte antipollution et de la police des pêches.

L'ACTION DE L'ÉTAT EN MER. Le haut commissaire de la République⁽¹⁾ est le représentant direct du Premier ministre pour l'action de l'État en mer (AEM) dans la zone maritime de Nouvelle-Calédonie. Sous son autorité, le commandement de la zone maritime (CZM) a pour mission de coordonner l'action en mer des administrations et la mise en œuvre de leurs moyens. Le CZM s'appuie sur un bureau AEM et sur le centre opérationnel interarmées des Forces armées de la Nouvelle-Calédonie (FANC). Il peut solliciter



1



2

la palette habituelle des moyens parmi lesquels, pour l'action en haute mer, ceux de la Marine nationale. Le CZM exerce la tutelle du centre maritime de coordination et de sauvetage, MRCC Nouméa (voir encadré ci-contre).

TRANSFERT PROGRESSIF DE COMPÉTENCES. Depuis 2011, la responsabilité du sauvetage en mer dans les eaux territoriales a été transférée par l'État français au gouvernement de Nouvelle-Calédonie. À ce titre, le CZM est devenu le conseiller *Search and Rescue* (SAR) du Président du gouvernement calédonien. Le transfert de la sécurité civile

1 Dans le Pacifique, l'échelle des distances est toute autre qu'en métropole. Près de 4 700 km séparent Papeete de Nouméa, 10 jour de mer (soit 8 fois Brest-Strasbourg ou 5 fois Lorient-Toulon). Compte tenu de cet environnement maritime et des distances à parcourir, les forces armées mènent des missions à dimension essentiellement aéromaritime. Ci-dessus un *Gardian* en mission de surveillance.

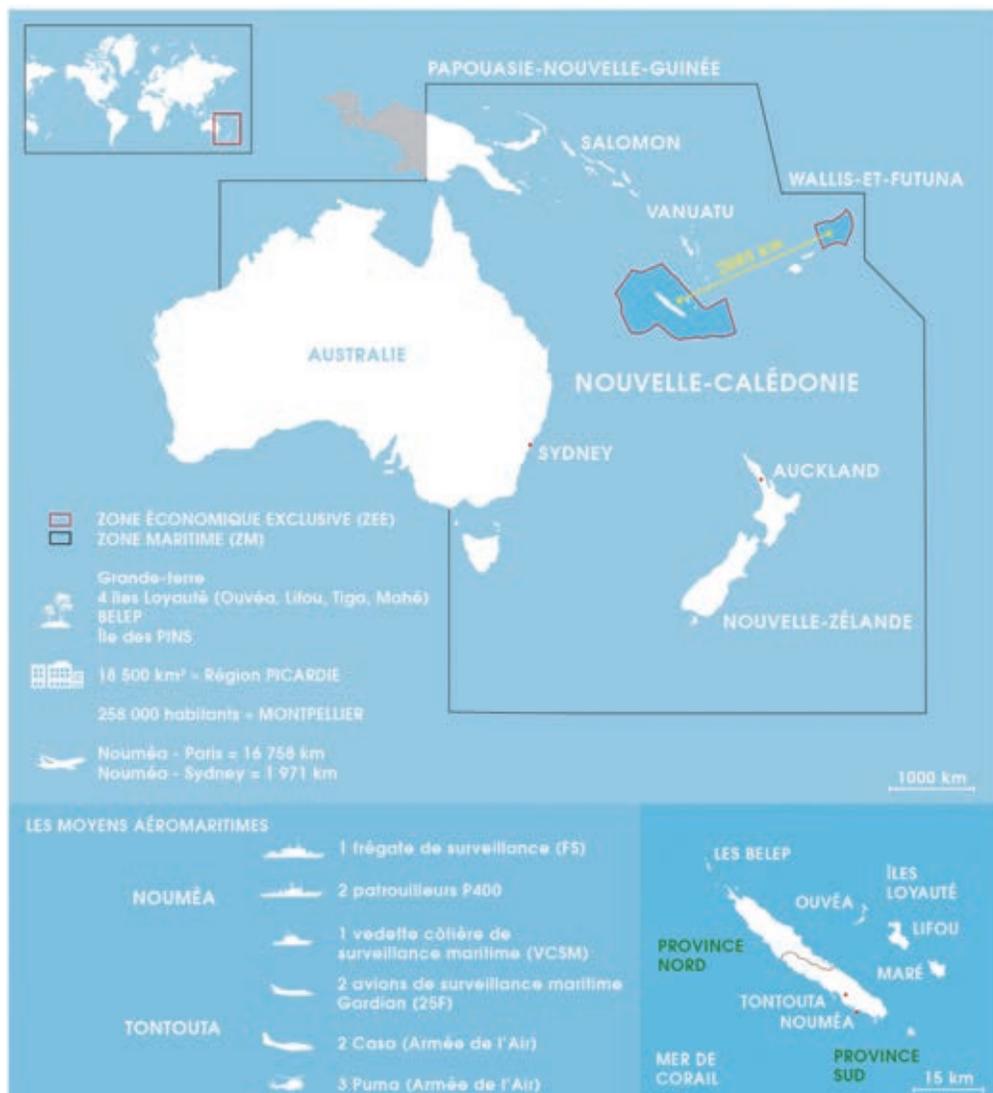
2 En temps de paix, les missions militaires sont variées, avec un fort «tropisme» pour les missions de souveraineté et de service public, notamment en matière de secours maritime ou de soutien aux populations isolées. Ci-contre, accostage d'un patrouilleur à Ouvéa dans les îles Loyauté. En cas de crise, la Marine et les autres forces armées françaises prépositionnées doivent être en mesure de conduire et de participer à une opération militaire ou de mener des opérations de secours d'urgence.



au gouvernement de la Nouvelle-Calédonie, le 1^{er} janvier 2014, a également conféré au CZM le rôle de conseiller du Président du gouvernement pour tous les événements du domaine du dispositif Orsec⁽²⁾ maritime survenant dans la mer territoriale.

DES ACTEURS MULTIPLES. Ces transferts de compétences dans les responsabilités font que les subtilités sont nombreuses. Dans la zone maritime, l'action de l'État en mer relève ainsi du haut commissaire de la République, assisté du commandant de zone maritime (CZM). En revanche, pour les eaux littorales de la Nouvelle-Calédonie, en raison notamment de son statut particulier dans la constitution française, l'organisation locale est adaptée à la répartition des compétences entre l'État, le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie et les Provinces⁽³⁾. En définitive, si les missions restent les mêmes que dans une autre collectivité d'outre-mer, l'organisation en Nouvelle-Calédonie diffère compte tenu de la particularité des répartitions de compétences. Chacun des acteurs agit parfois sous une double tutelle État / gouvernement calédonien. De ce fait, le terme « action des pouvoirs publics en mer » correspondrait davantage aux missions exercées par les différents acteurs institutionnels en Nouvelle-Calédonie. ●

(1) Conformément à la loi organique à la Nouvelle-Calédonie, l'État est compétent dans les matières énumérées limitativement par la loi, dont notamment la monnaie, le Trésor, le maintien de l'ordre et la sécurité civile, l'enseignement supérieur et la recherche... Le haut commissaire de la République dirige les services de l'État tandis que le chef du gouvernement de Nouvelle-Calédonie dirige ses services.
 (2) Organisation de la réponse de sécurité civile, soit l'organisation et la gestion des catastrophes.
 (3) La Nouvelle-Calédonie est découpée en trois provinces: Sud, Nord et Province des îles Loyautés.



MRCC Nouméa, chef d'orchestre



Le Centre de coordination de sauvetage maritime de Nouvelle-Calédonie, plus connu sous l'appellation de MRCC Nouméa (Maritime Rescue Coordination Centre), coordonne les opérations de sauvetage dans une zone incluant la Nouvelle-Calédonie et le Vanuatu voisin. Le MRCC est le centre opérationnel à la fois du haut commissaire de la République et du Président du gouvernement calédonien, du fait du partage des responsabilités entre l'État et le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie. Le MRCC veille ainsi à la sécurité des usagers de la mer naviguant dans la Search and Rescue Region (SRR) tout en assurant également les missions de surveillance de la navigation ainsi que celles de surveillance et de lutte

contre les pollutions maritimes dans les ZEE de Nouvelle-Calédonie et de Wallis-et-Futuna. Quant à la conduite des opérations, elle est exercée par le coordonnateur de mission de sauvetage (CMS) qui dispose de l'ensemble des moyens nautiques et aériens, publics ou privés, civils ou militaires, français ou étrangers, disponibles dans la zone.

Le MRCC en 2013
229 opérations de sauvetage.
423 personnes impliquées.
205 navires impliqués.
600 heures de missions SAR.



Assistance humanitaire Marara 2013

ENTRAÎNER ET ÉVALUER LA CAPACITÉ des militaires à conduire une opération d'assistance humanitaire dans un cadre d'intervention coordonnée avec les autres services de l'État, tout en étant en mesure d'intégrer des renforts extérieurs à la force, nationaux ou alliés, ce sont les objectifs assignés à Marara, édition 2013. Simulant le passage d'un cyclone de forte intensité sur l'archipel des Tuamotu, et plus particulièrement sur les atolls de Rangiroa, Tikheau et Mataiva (cf. carte p.19), l'entraînement Marara a mobilisé d'importants moyens humains (700 militaires) et matériels. Concernant la Marine, la frégate de surveillance *Prairial*, le patrouilleur *Arago*, le remorqueur *Revi*, ainsi que les avions de surveillance maritime *Gardian* et des hélicoptères *Dauphin* et *Alouette* ont été mobilisés. Outre la projection des forces, plus de 1 000 m³ de fret et de matériels ont dû être acheminés à Rangiroa, atoll situé à 350 km de Tahiti, où avait été établie une base de soutien avancée (BSA) capable d'accueillir, soigner, nourrir et héberger jusqu'à 150 personnes. Au final, plusieurs



séquences de sauvetages et d'évacuations sanitaires de la population ont été réalisées dans le cadre de manœuvres combinées. Au collège de Rangiroa, les élèves, les enseignants et le personnel ont pleinement joué le jeu, procédant à une évacuation suite à une inondation fictive. Au cours de cette édition 2013 de l'entraînement Marara, plus d'une trentaine de missions de sauvetage de ce type ont été réussies. ●

1 & 2 Une intervention d'urgence suite à une catastrophe naturelle est, dans la plupart des cas, une opération interarmées.

Police des pêches En flagrant délit

LA POLICE DES PÊCHES autour de la Nouvelle-Calédonie fait partie des missions permanentes des bâtiments et aéronefs de la Marine nationale. Jeudi 30 octobre 2013, plusieurs bâtiments, dont le palangrier chinois *Hu Yu 911*, sont reportés en action de pêche en limite de la zone économique exclusive (ZEE) de la Nouvelle-Calédonie et de celle voisine du Vanuatu. En mission de surveillance maritime dans la zone, un avion *Gardian* du détachement de la flottille 25F, basé sur la base aérienne 186 de Tontouta, transmet cette information au patrouilleur *La Glorieuse*. Après quelques heures de pistage, le P400 surprend le *Hu Yu 911* en action de pêche à l'intérieur de la ZEE française. Les opérations de police des pêches, incluant la vérification de l'ensemble des documents administratifs du navire, ainsi que l'inspection minutieuse de ses soutes démarrent en début de matinée et se déroulent toute la journée. Compte tenu des éléments découverts lors de l'inspection – 40 tonnes de thon et une dizaine d'ailerons de requins dont la pêche est interdite en Nouvelle-Calédonie –, un ordre de déroutement a été transmis par les affaires maritimes et des procès verbaux d'appréhension du navire,

de sa cargaison et des appareils de pêche sont notifiés au capitaine du navire de pêche. Le 1^{er} novembre dans la matinée, le *Hu Yu 911* et *La Glorieuse* sont rejoints par l'équipage de la vedette de gendarmerie maritime *Dumbéa* à l'entrée du lagon. Les officiers de police judiciaire peuvent alors débiter les auditions des différents protagonistes avant l'arrivée au port de pêche de Nouméa. L'équipage du bâtiment est consigné à bord, la cargaison saisie et le palangrier maintenu à Nouméa sous surveillance policière pendant toute la durée de l'instruction. Le jugement du tribunal correctionnel de Nouméa, rendu le 20 novembre 2013,

a condamné le capitaine à 4 mois de prison avec sursis et 5 millions de francs Pacifique d'amende (soit 41 900 €). Le navire et sa cargaison ont été saisis. ●

1 Si l'appréhension du *Hu Yu 911* s'est faite à l'intérieur de la ZEE française, la Marine fait également respecter les réglementations de la WCPFC (*Western and Central Pacific Fisheries Commission*) dans les eaux internationales, comme

lors de la mission Kuru Kuru à laquelle un *Gardian* et *La Glorieuse* ont participé en octobre dernier.

2 La frégate de surveillance *Vendémiaire* devant la Grande Terre en Nouvelle-Calédonie.



Déploiement à forte valeur ajoutée

En 2013, la FS *Vendémiaire* a été déployée durant 50 jours de la côte est de l'Australie aux îles du Vanuatu, via la Papouasie-Nouvelle-Guinée. Au cours de ce déploiement, elle a mené de nombreuses interactions multinationales, dont l'entraînement Triton Centenary avec l'Australie, la Nouvelle-Zélande, la Malaisie, le Japon et les États-Unis. Les marins français ont également participé à l'International Fleet Review, événement marquant les 100 ans de l'entrée à Sydney de la première flotte de guerre de la Marine australienne. Au total, la frégate et son équipage auront ainsi parcouru plus de 15 000 km afin de marquer la présence française dans la zone et d'y préserver nos intérêts. En effet, le *Vendémiaire* a également pu mener plusieurs patrouilles de surveillance et de police des pêches dans la ZEE calédonienne.

Lutte contre le narcotrafic Coke en stock?

EN ÉTROITE COLLABORATION avec la direction régionale des douanes, et sous la direction générale du procureur de la République et du haut commissaire de la République, une unité de la Force d'action navale basée en Nouvelle-Calédonie a conduit une opération de lutte contre le narcotrafic dans le Pacifique sud débouchant sur la saisie d'environ 200 kg de cocaïne. Il s'agit de la troisième saisie dans cette région du Pacifique laissant penser que les narcotrafiquants emprunteraient désormais une route entre l'Amérique latine et l'Australie, transitant *via* la Nouvelle-Calédonie et sa ZEE. Autre preuve manifeste de l'existence de cette route, la saisie de 204 kg de drogue aux îles Tonga voisines en 2012 et celle de 750 kg dans l'archipel voisin du Vanuatu en 2013.

Quant à la Nouvelle-Calédonie, la dernière saisie date du vendredi 30 mars 2012. En route vers l'Australie, un voilier suspecté par les douanes de trafic de stupéfiants est localisé par le patrouilleur *La Glorieuse* au large de la Grande Terre. Il s'agit du navire de plaisance *Mégalongon*, armé par trois Canadiens. Dès le lever du jour, une intervention en haute mer est décidée en liaison avec le haut commissaire et le procureur de la République. L'équipe de visite du patrouilleur *La Glorieuse*, renforcée par un élément du détachement de fusiliers marins de la base navale et par des douaniers, va procéder à l'enquête de pavillon puis à une visite approfondie du bord. Sont alors découverts des sacs contenant des sachets de poudre qui se révéleront être de la cocaïne : 220 kg au total. Les trois membres d'équipage du voilier et les stupéfiants saisis sont alors transférés à bord de *La Glorieuse* afin d'être acheminés vers la base navale de Nouméa. Ils sont alors pris en charge par les services de la police et de la gendarmerie nationale, co-saisies par le procureur de la République afin de mener l'enquête. ●



Les narcotrafiquants emprunteraient une route entre l'Amérique latine et l'Australie, transitant par la Nouvelle-Calédonie et sa ZEE.

1 Conduite dans un contexte inter-ministériel dans une zone d'action étendue, cette opération de lutte contre le narcotrafic a mobilisé de nombreux moyens, dont principalement le P400 *La Glorieuse* et l'avion de surveillance maritime *Gardian* de la flottille 25F.

2 Équipé d'un système modulaire de navigation et de surveillance, le *Gardian* en mode multi version est un aéronef optimisé pour l'outre-mer car il permet de mener de nombreuses missions, dont la recherche et le sauvetage maritime, le secours médical ou le transport de fret et personnel.





Sauvetage en mer

Des anges gardiens

PAPEETE, LE 5 AOÛT 2013, à 15 h. Le *Maritime Rescue Coordination Center* (MRCC) reçoit un appel de détresse du *Zhong Yang 26*, victime d'une voie d'eau. Le navire chinois croise alors à 60 nautiques de Rapa, située au sud de l'archipel des Australes et distante de près de 1 170 km de Papeete, soit l'équivalent d'un Brest-Strasbourg. L'avion de surveillance maritime *Gardian* de la flottille 25F de Faa'a est immédiatement dépêché sur place pour relocaliser et prendre contact avec le *Zhong Yang 26* couché sur le flanc. Ses treize membres d'équipage se sont réfugiés sur sa coque. À son passage, l'avion de surveillance maritime largue à proximité du navire en détresse deux chaînes *Search and Rescue* (SAR) constituées d'éléments nécessaires aux personnes en détresse en mer (canot gonflable, balise, radio et matériel de survie). L'hélicoptère



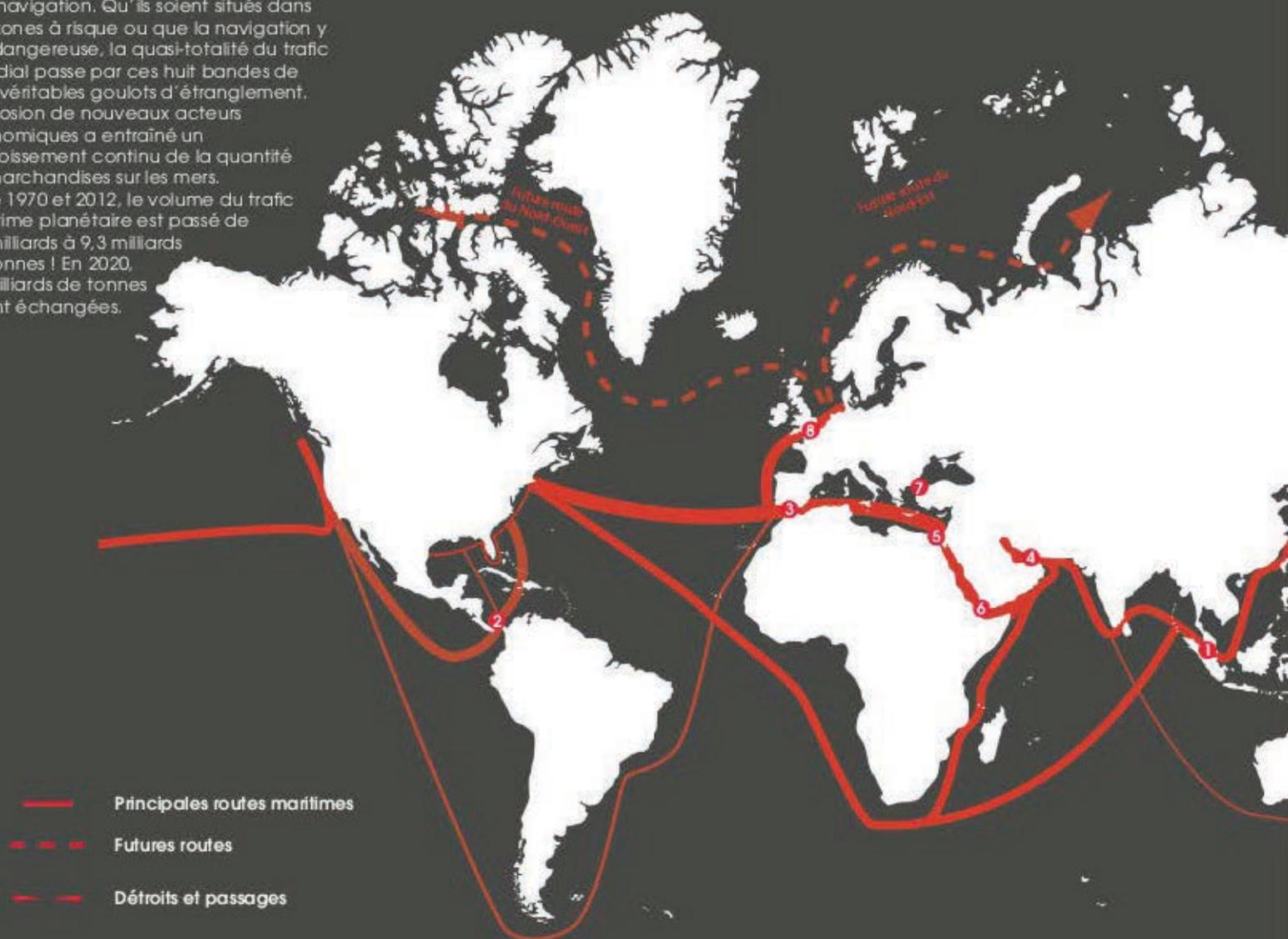
Dauphin N3 du détachement 35F quitte à son tour Tahiti le jour même, afin d'être en mesure d'hélicopter les marins chinois le lendemain matin à la première heure. Un avion de transport *Casa 235* de l'escadron de transport 82 Maine en configuration sanitaire décolle également le même jour pour Raivavae, situé à 630 km au sud de l'archipel de Tahiti. Mission du *Casa 235*? Assurer un soutien en combustible aéronautique au *Dauphin* et servir de soutien au Service de santé des

armées (SSA). En raison d'une météo très défavorable – avec des rafales dépassant les 80 km/h et des creux de 2 à 3 mètres – l'hélicoptère *Dauphin* n'est intervenu qu'au lever du jour suivant, hélicopterant cinq naufragés présents sur la coque. Un sixième marin, à la dérive, est récupéré vivant, mais en état d'hypothermie. Au bilan, cette fortune de mer du *Zhong Yang 26* a fait quatre victimes et quatre disparus. Grâce à la mobilisation française, six marins ont ainsi été sauvés à l'autre bout du monde. ●

1 & 2 Malgré les distances et les aléas météo, d'importants moyens aéronautiques auront été sollicités et déployés. Près de 70 militaires auront ainsi été engagés sur l'ensemble de cette intervention, qui aura permis le sauvetage de six marins du *Zhong Yang 26*.

Détroits et canaux au cœur des échanges

Passages stratégiques du trafic maritime, les détroits et les canaux sont essentiels à la navigation. Qu'ils soient situés dans des zones à risque ou que la navigation y soit dangereuse, la quasi-totalité du trafic mondial passe par ces huit bandes de mer, véritables goulots d'étranglement. L'éclosion de nouveaux acteurs économiques a entraîné un accroissement continu de la quantité de marchandises sur les mers. Entre 1970 et 2012, le volume du trafic maritime planétaire est passé de 2,5 milliards à 9,3 milliards de tonnes ! En 2020, 14 milliards de tonnes seront échangées.



- Principales routes maritimes
- - - Futures routes
- · · Détroits et passages



1 DÉTROIT DE MALACCA

Longueur : 800 km
 Largeur : 50 à 320 km
 Largeur minimale : 2,8 km
 Profondeur : 25 m
 Navires par an : env. 50 000 à 60 000

À propos : IL S'AGIT DE LA PRINCIPALE ROUTE D'APPROVISIONNEMENT EN PÉTROLE POUR LA CHINE ET LE JAPON.



2 CANAL DE PANAMA

Longueur : 77 km
 Largeur minimale : 34 m
 Profondeur : 12,5 m
 Navires par an : env. 14 000

À propos : LES NAVIRES DE COMMERCE APPELÉS « PANAMAX » SONT DIMENSIONNÉS SELON LES CRITÈRES DE NAVIGATION DU CANAL DE PANAMA. IL EST EN COURS D'AGRANDISSEMENT POUR ACCEPTER LES NAVIRES PANAMAX+, DONT LA CAPACITÉ VA PASSER DE 5000 EVP À 12000 EVP (+140 %).



3 DÉTROIT DE GILBRALTAR

Longueur : 64 km
 Largeur : 14,4 km
 Profondeur : 250 m
 Navires par an : env. 60 000

À propos : IL S'AGIT DE LA 2^E VOIE MARITIME LA PLUS UTILISÉE AU MONDE APRÈS LA MANCHE.



4 DÉTROIT D'ORMUZ

Longueur : 63 km
 Largeur : 40 km
 Profondeur : 80 m
 Navires par an : env. 20 000

À propos : 30 % DU TRAFIC PÉTROLIER MONDIAL Y TRANSITE.



5 CANAL DE SUEZ

Longueur : 193,3 km
 Largeur : 280 à 345 m
 Profondeur : 24 m
 Navires par an : env. 18 000

À propos : CE CANAL A ÉTÉ FERMÉ AU TRAFIC ENTRE 1967 ET 1975. AUJOURD'HUI 8 % DU TRAFIC MONDIAL UTILISE CE RACCOURCI ENTRE L'EUROPE ET L'ASIE.



6 DÉTROIT BAB EL-MANDEB

Longueur : 130 km
 Largeur minimale : 30 km
 Profondeur moyenne : 186 m
 Navires par an : env. 16 000

À propos : À CAUSE DES NOMBREUSES ATTAQUES DE PIRATES QUI ONT EU LIEU DANS LA ZONE, UN CORRIDOR INTERNATIONAL DE SÉCURITÉ A ÉTÉ MIS EN PLACE POUR PERMETTRE LE LIBRE PASSAGE DES NAVIRES.



7 DÉTROIT DES DARDANELLES

Longueur : 61 km
 Largeur : 1,2 à 6 km
 Profondeur moyenne : 55 m
 Navires par an : env. 50 000

À propos : C'EST LE POINT DE PASSAGE DU GAZ EN PROVENANCE DE LA MER NOIRE.



8 DÉTROIT DU PAS DE CALAIS

Longueur : env. 40 km
 Largeur minimale : 33,3 km
 Profondeur : 30 m
 Navires par an : env. 85 000

À propos : AVEC 25 % DU TRAFIC MARITIME MONDIAL, C'EST LE DÉTROIT LE PLUS EMPRUNTÉ AU MONDE.

« Dans la phase de transformation du soutien, la base de défense de Brest-Lorient a été retenue comme pilote »

VAE **Éric Chaplet**

sous-chef « soutien » de l'état-major des armées

La loi de programmation militaire (LPM) 2014-2019 induit une transformation profonde de la Défense. Celle du soutien est essentielle. Son objectif ? Garantir les missions de soutien au profit des forces et leur permettre de rester pleinement opérationnelles.



COLS BLEUS : Une importante révolution avec la création des bases de défense (BdD) se trouve juste dans notre sillage. Comment expliquez-vous cette nouvelle transformation ?

VAE ÉRIC CHAPLET : La création des BdD, donc la mutualisation du soutien, était nécessaire pour satisfaire les ajustements budgétaires comme les ajustements d'effectifs exigés par la LPM 2009-2014. Pour répondre aux objectifs de la nouvelle LPM (2014-2019), il faut « faire autrement ». La transformation du soutien est une brique de l'ensemble de la transformation du ministère. Elle est le résultat de deux réflexions mandatées, puis validées par le ministre. L'une dédiée à l'organisation du soutien intitulée « Rationalisation, simplification et performance des organismes de soutien ». L'autre, consacrée au Service du commissariat des armées (SCA), intitulée « Professionnalisation et rationalisation de la chaîne Service du commissariat des armées ». La transformation du soutien entre dans une phase de préfiguration, pour laquelle la base de défense de Brest-Lorient a été retenue comme pilote afin d'aider à déterminer les bons processus et préparer la bascule d'organisation à l'été.

COLS BLEUS : Quelle est la modification principale de cette transformation du soutien ?

VAE É. C. : La modification majeure de cette évolution est que l'autorité hiérarchique

qu'exerçaient jusqu'alors les commandants des bases de défense (COMBdD) sur les groupements de soutien des bases de défense (GSBdD) passe dans les mains du Service du commissariat des armées. Avec cette réforme, les COMBdD se concentrent sur la garantie des services rendus, la coordination du soutien, la priorisation et l'arbitrage au profit de l'ensemble des unités soutenues. Le SCA se charge d'améliorer l'efficacité des services rendus selon un processus dit « de bout en bout », c'est-à-dire de l'échelon central à l'échelon local.

COLS BLEUS : Quelles sont les conséquences concrètes de ce plan de transformation ?

VAE É. C. : Le ministre de la Défense souhaite « préserver au mieux nos capacités opérationnelles dans un contexte budgétaire exigeant ». L'évolution du soutien par l'effort qu'il porte, contribue à cette finalité opérationnelle. Ensuite, le changement des processus et les dialogues à tous les niveaux ; ainsi que l'amélioration de la performance de chaque service de soutien, en particulier le SCA, doivent permettre d'améliorer les services rendus.

COLS BLEUS : Quelles sont les défis d'un tel plan de transformation pour la Marine ?

VAE É. C. : Notre défi est d'abord celui de l'adhésion à une évolution supplémentaire

	<p>SOUTIEN SPÉCIFIQUE</p>	<p>Maintien en condition opérationnelle (MCO) et soutien portuaire</p>	
	<p>SOUTIEN COMMUN</p>	<p>Allimentation, habillement...</p>	
	<p>SOUTIEN SPÉCIALISÉ</p>	<p>Santé, munitions, essences, infrastructures</p>	

Leur point de vue...

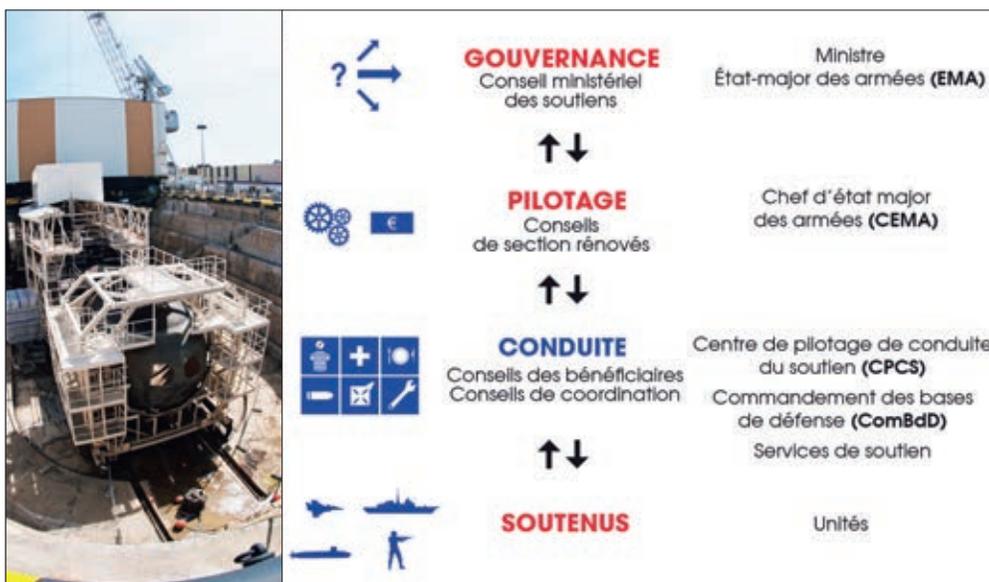
Jean-Yves Le Drian, ministre de la Défense

« Voulant préserver au mieux nos capacités opérationnelles dans un contexte budgétaire exigeant, j'ai décidé, entre autres, de faire porter l'effort de rationalisation et de simplification sur les organismes de soutien et de relever le défi de la performance ».
 (...) « Je serai particulièrement vigilant, notamment dans les bases de défense, à l'amélioration de la performance des fonctions d'administration et de soutien avec l'objectif d'apporter de meilleurs services aux soutenus. »⁽¹⁾

CA Laurent Beauchesne, chargé de mission Transformation pour la Marine

« La Marine nationale restera une marine de premier rang et ne perdra aucune capacité fondamentale. De la dissuasion à la guerre des mines, en passant par les forces spéciales, elle continuera d'assurer l'ensemble de ses missions aujourd'hui attribuées. Mais elle le fera selon un format encore resserré, dans une mesure que l'on ignore encore aujourd'hui, mais qui épargnera au maximum les unités opérationnelles. Les contraintes à venir seront fortes, que l'on ne se le cache pas, mais pas insurmontables. Le marin possède en général une capacité d'adaptation qui fait sa « marque de fabrique ». Il doit aujourd'hui plus que jamais cultiver deux vertus, comme le souligne le CEMM : l'optimisme et la ténacité. Et conforter ce qui fait la force de la Marine, l'esprit d'équipage. Celui qui émane des bâtiments, surtout lorsqu'ils font face aux éléments. Celui qui se propage au sein de la Marine lorsque les temps sont plus ou moins difficiles. Alors, le marin pourra continuer de s'épanouir dans cette institution, car elle lui apporte un cadre aux valeurs humaines uniques. »

(1) Mandat pour la rationalisation, simplification et performance des organismes de soutien adressé à l'EMA (12 août 2013).



après de précédentes transformations. C'est le rôle de l'échelon central (EMA, SGA...) mais aussi de la chaîne de commandement d'expliquer la nécessité de faire ce nouveau pas en avant, sous peine d'une dégradation brutale des services rendus. C'est ensuite et surtout celui de la solidarité. La réussite de l'évolution du soutien repose sur une synergie entre les services de soutien et les unités soutenues. À la définition d'un juste besoin par les unités soutenues doit répondre une juste satisfaction du besoin par les services de soutien. Cette solidarité est prévue à tous les niveaux, par exemple avec les conseils des bénéficiaires (au niveau du centre de pilotage et de conduite du soutien, CPCS) et les conseils de coordination

(au niveau des bases de défense). Mais cette solidarité réside surtout dans la capacité de chacun à comprendre les contraintes de l'autre, à aller vers l'autre. La réussite du plan ne se décrète pas. Pour la Marine, elle passera par la forte implication des marins dans la construction et la mise en œuvre du modèle.

COLS BLEUS: Quels conseils donnez-vous aux unités de la Marine pour que la chaîne du soutien soit efficace et les unités pleinement opérationnelles ?

VAE É. C. : Que chacun soit constructif dans ce monde en évolution sous contrainte. Le champ est ouvert à l'imagination et aux initiatives. Beaucoup a déjà été fait, beau-

coup peut encore être fait. Que chacun pense « juste suffisance ». Penser « effet à obtenir » plutôt que « moyens ». Analyser et exprimer au mieux le besoin, pour s'assurer d'une réponse performante et au meilleur coût de la part de la chaîne du soutien. Surtout, j'insiste, se comprendre mutuellement. Une approche gagnant-gagnant, c'est avant tout une relation de confiance entre les soutenant et les soutenus. C'est ainsi l'assurance de services rendus satisfaisants et d'une contribution efficace du soutien à la disponibilité opérationnelle des unités soutenues. ●

PROPOS RECUEILLIS PAR LV COLOMBAN ERRARD

Opérations combinées franco-américaines

Sécurisation d'un carrefour stratégique mondial

Le groupe aéronaval du *Charles de Gaulle* et celui de l'*USS Harry S. Truman* ont conduit des opérations combinées d'un niveau jamais égalé, dans le golfe Arabo-Persique et le nord de l'océan Indien. Trois questions au CA Éric Chaperon, commandant de la Task Force 473, et au CA Kevin Sweeney, commandant de la Task Force 50.



COLS BLEUS: Amiral, en quoi a consisté cette période de coopération entre la Marine nationale et l'US Navy ?

CA CHAPERON: De fin décembre 2013 à début février 2014, nous avons conduit des opérations avec les forces navales américaines prépositionnées dans la zone. Des activités conjointes avaient déjà été réalisées récemment. En janvier 2013 par exemple, la frégate *Chevalier Paul* avait été intégrée au groupe aéronaval américain *John C. Stennis*. Intégrer l'un à l'autre deux groupes aéronavals dans le cadre d'une opération commune est en revanche une première entre deux marines étrangères.

Au quotidien, marins français et américains ont travaillé en coopération étroite, chacun dans leur domaine. Cela s'est traduit par des vols communs axés sur la maîtrise des espaces maritimes et la défense de la force, des ravitaillements à la mer, des vols d'entraînement communs entre *F18*, *Rafale Marine*, *Super Étendard* et *Hawkeye*, et des appontages croisés de chasseurs. Ce niveau inégalé d'échanges a notamment été rendu possible par un réseau d'officiers de liaison, ainsi que par une culture historique commune des opérations aéronavales. Nous sommes en effet les deux seules marines à mettre en œuvre des porte-avions à propulsion nucléaire et à catapultes.

CA SWEENEY: Nous conduisons en effet des opérations « de routine » avec le groupe aéronaval français. Nous nous habituons à évoluer ensemble afin de couvrir un large spectre de missions que nous pourrions être appelés à mener à tout moment. Nous ne faisons pas que de l'entraînement, nous opérons réellement ensemble et ce, 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7. D'ailleurs, nous avons commencé nos interactions depuis quelques semaines seulement, mais le niveau atteint aujourd'hui nous laisserait croire que cela fait bien plus longtemps !

COLS BLEUS: Quelles ont été les difficultés majeures que vous avez rencontrées ?

CA CHAPERON: L'excellence ne s'acquiert pas en un jour, des ajustements ont donc été nécessaires. Même si la coopération opérationnelle entre nos deux marines est établie de longue date, nous n'avons pas toujours les opportunités de travailler ensemble, surtout dans l'une des zones les plus complexes au monde en matière d'activités aériennes et maritimes, là où les intérêts français et américains sont bien sûr très forts. Nos procédures sont parfois un peu différentes et nos perceptions et analyses ne sont pas toujours strictement identiques. Mais là n'est pas le plus difficile. Le véritable défi a résidé dans les systèmes



d'information et de communication, les «SIC», qui doivent permettre de transmettre instantanément, d'exploiter et de stocker des milliers d'informations, dans la plus grande confidentialité. Ainsi, faire communiquer des réseaux secrets français et américains a demandé des efforts d'adaptation des deux côtés, et constitué une marque particulièrement significative de la confiance établie entre les deux marines. Chaque marin de chaque unité a dû apprendre à comprendre l'autre. Ce sont bien le professionnalisme, la patience, la rigueur et bien sûr l'envie des hommes et des femmes des deux groupes aéronavals qui ont été les garants de la réussite de cette aventure. Malgré l'intensité de cette mission, tous étaient heureux de vivre cette expérience exceptionnelle qui leur servira demain pour d'autres opérations aéronavales.

CA SWEENEY : Pour être honnête, je ne vois pas plus de difficultés. Je rajouterai que les deux états-majors ont passé du temps dans la préparation de ces opérations communes. Grâce à cela, quand nous nous sommes rejoints en mer, il a juste fallu vérifier que nous étions capables de communiquer les uns avec les autres et appliquer le planning prévu. Enfin, nous avons globalement la

Composition des GAN

MARINE NATIONALE : Le porte-avions *Charles de Gaulle*, la frégate de défense aérienne *Forbin*, la frégate anti-sous-marine *Jean de Vienne*, le pétrolier-ravitailleur *Meuse*, un avion de patrouille maritime *Atlantique 2* et un sous-marin nucléaire d'attaque.
US NAVY : le porte-avions *Harry S. Truman*, les destroyers lance-missiles *Bulkeley* et *Mason*, et les croiseurs *Gettysburg* et *San Jacinto*.

même manière de conduire des opérations, ce qui nous a permis d'être efficaces dès le début de nos interactions.

COLS BLEUS : Quels étaient les principaux objectifs de ces opérations ?

CA SWEENEY : Notre but ultime est d'améliorer notre niveau de coopération, notre interopérabilité et nos capacités militaires communes. Et cela passe également par la construction d'une confiance mutuelle avec nos partenaires présents dans le golfe Arabo-Persique. Avec la France, nous sommes alliés et partenaires à l'Otan depuis très longtemps. S'entraîner et opérer ensemble dans un des environnements

maritimes les plus stratégiques du monde montre donc notre engagement commun pour la sécurité régionale.

CA CHAPERON : Comme le souligne l'amiral Sweeney, l'objectif que nous poursuivions est la capacité à faire opérer ensemble deux groupes de porte-avions dans des opérations de haute intensité. Cette intégration doit pouvoir intervenir sous faible préavis et de façon quasi instantanée partout là où le dictent nos intérêts. Il s'agit de toute évidence d'un défi considérable qui demande de procéder par étapes. La moisson d'expérience et de connaissance réciproque engrangée durant ce déploiement est considérable. À nous de savoir analyser et exploiter ce capital de façon à faire évoluer nos équipements et nos procédures dans le sens de l'interopérabilité recherchée. Il est primordial que nous nous comprenions mutuellement pour que ces activités opérationnelles portent leurs fruits et que l'on puisse se dire que nous avons encore fait un pas de plus vers la réalisation de nos objectifs communs. Au premier rang desquels se trouve bien sûr la préservation de la sécurité des zones stratégiques. ●

PROPOS RECUEILLIS PAR LE V1 VINCENT LOUSTAUNAU

vie des unités

Expérimentation Les BPC pleinement interopérables avec l'US Navy

Opération Serval En mer ou au Sahel, l'*Atlantique 2* toujours en première ligne

Coopération bilatérale France/Royaume-Uni «*Four Royal Navy Officers embedded in the French Global Strike Force*»

Expérimentation

Les BPC pleinement interopérables avec l'US Navy

Janvier 2014, un V22 Osprey de l'United States Marine Corps (USMC) a pour la première fois apporté sur un bâtiment de projection et de commandement, le BPC *Dixmude*. Le succès remporté par cette expérimentation confirme l'interopérabilité complète des bâtiments de la classe *Mistral* avec les moyens mis en œuvre par les groupes expéditionnaires américains (Expeditionary Strike Groups, ESG). Les BPC sont en effet parfaitement interopérables avec les engins de débarquement sur coussin d'air (LCAC), l'ensemble des hélicoptères jusqu'aux plus lourds (*Sikorsky CH 53 Sea Stallion*) et désormais avec le *Boeing-Bell V22 Osprey*, croisement hybride entre hélicoptère et avion de transport.

Au cours d'une séance de près de deux heures menée par le Centre d'expérimentations pratiques et de réception de l'aéronautique navale (CEPA/10S), différents posés ont été réalisés, permettant de procéder à des relevés d'environnement. Ceux-ci ont permis d'apprécier les qualités de vol de l'aéronef en fonction de l'aérodynamisme spécifique du BPC ou encore d'ajuster avec précision les zones de posé. Compte tenu de la masse, des dimensions, du souffle et de la chaleur produits par cet hélicoptère de transport doté de rotors basculants, cette première expérimentation était délicate. Sur les



L'aéronef V22 Osprey, croisement entre hélicoptère et avion de transport, sur le pont du BPC *Dixmude*.



BPC, le spot d'appontage numéro 1, situé à l'avant du pont d'envol, est renforcé pour les hélicoptères lourds. Cependant, si les BPC ont l'habitude d'accueillir des hélicoptères *Caiman* pouvant peser jusqu'à 10 tonnes en pleine charge, le V22 qui s'est posé pesait 22 tonnes, soit plus du double. Dans l'appareil, les pilotes d'essai, le

LV Linas (CEPA/10S) et le LV Bourgeois (DGA/EV), observaient et conseillaient les pilotes américains pour la manœuvre. Selon le CV Mahé, commandant le CEPA/10S et ingénieur navigant d'essai : « Cette première phase a permis de valider l'emplacement, d'affiner les procédures et d'effectuer des mesures d'environnement essentiellement de vents et de températures. Même si nous avons peu d'inquiétude à ce sujet, ces expérimentations confirmeront la capacité du BPC à recevoir le V22 dans des conditions de sécurité acceptables tant pour la plate-forme que l'aéronef. » « Le succès de cette étape constitue un jalon supplémentaire dans l'amplification de l'interopérabilité entre les marines française et américaine et permet d'envisager une homologation plus étendue de la plate-forme pour ce type d'aéronef », conclut le capitaine de vaisseau Pierre de Briançon, commandant du BPC *Dixmude*. ●



Dans le ventre d'acier de l'ATL2, une quinzaine de spécialistes œuvrent sur des systèmes complexes.



Un observateur scrute à travers un sabord. Ces ouvertures sur les côtés permettent une vision à 360° de l'appareil.



De jour comme de nuit, l'équipage est en alerte.

Opération Serval En mer ou au Sahel, l'Atlantique 2 toujours en première ligne

Depuis le déclenchement il y a un an de l'opération Serval au Mali, les équipages d'Atlantique 2 se relaient en permanence sur le continent africain. La dernière relève de détachement a été réalisée le 25 janvier dernier à Niamey. Une vingtaine de marins de la flottille 2F, basés à Lann-Bihoué, ont atterri au Niger pour plusieurs

semaines. Une opération désormais rituelle pour le détachement. Certains en sont même au troisième déploiement sur place. À plus de 25 ans, ce géant des airs a encore élargi le spectre de ses missions, originellement anti-sous-marine et antisurface, dans l'appui et le renseignement dans la zone sahélienne. Il peut ainsi recueillir du renseignement, guider un chasseur ou selon sa configuration, frapper un objectif avec ses bombes GBU-12 à guidage laser. Employée principalement pour la sûreté de la Force océanique stratégique (Fost), la patrouille maritime s'était déjà illustrée en coordonnant l'assaut des hélicoptères de combats déployés sur les BPC *Tonnerre*, puis *Mistral* lors de l'opération Harmattan. Caméra thermique, liaison de données tactiques, radar, détecteur, missiles exocet, torpilles... avec une panoplie de systèmes mis en œuvre, l'Atlantique 2 est un prédateur multimité et qui

REFONTE ATL2

Une partie de la flotte d'ATL2 bénéficiera d'une refonte qui vient d'être décidée par le ministre de la Défense. Le contrat prévoit la modernisation de trois *Atlantique 2* par an. Nouveau radar et système de traitement acoustique numérique, nouvelle boule électro-optique, cette cure de jeunesse devrait prolonger la durée de vie des avions jusqu'en 2032 au moins et les adapter aux évolutions de la menace.

peut servir de PC volant. C'est un condensé unique de capacités dans nos armées. D'abord à Dakar et désormais à Niamey, les *Atlantique 2* ont totalisé plus de 3000 heures de vol opérationnel. L'avion au fuselage bleu-gris était une des premières unités à participer à l'intervention française au Mali en anticipant le déploiement des troupes au sol et en appuyant leur progression. Le niveau record de six appareils déployés a même été atteint. Le second-maître Kevin, radariste navigateur, témoigne : « Pour nous qui sommes habitués à faire de la lutte anti-sous-marine, nous avons parfaitement intégré les opérations aéroterrestres. Notre valeur ajoutée : l'endurance et le rayon d'action de l'avion d'une part et d'autre part l'analyse en direct des informations avec nos spécialistes embarqués et la transmission presque instantanée du renseignement. » ●

EV1 GRÉGOIRE CHAUMEIL

Coopération bilatérale France/Royaume-Uni

«Four Royal Navy Officers embedded in the French Global Strike Force⁽¹⁾»

Dans le cadre de la coopération bilatérale avec le Royaume-Uni, quatre officiers de la Royal Navy sont actuellement déployés au sein du groupe aéronaval français (TF 473). Trois sont embarqués sur le porte-avions *Charles de Gaulle*, le quatrième sur la frégate de défense aérienne *Forbin*.

ADRIAN HILL, SPÉCIALISTE DES OPÉRATIONS AÉRIENNES.

« Nous aurons très prochainement au Royaume-Uni l'arrivée du porte-avions Queen Elizabeth, représentant la nouvelle ère de la puissance aéronavale britannique. Participer à l'opération Bois Belleau est une occasion unique de maintenir nos savoir-faire. »

Le Lieutenant-Commander Adrian Hill est rentré dans la Royal Navy en 1995 en tant que contrôleur. *« Sélectionné pour servir sur hélicoptère, j'ai notamment été déployé à plusieurs reprises sur les théâtres d'opérations : Afghanistan, Irak, Kosovo, Corne de l'Afrique... J'ai eu aussi l'occasion de me familiariser avec d'autres types d'appareils comme l'Awacs dans des affectations interarmées. »* Affecté pour une période de trois ans comme officier d'échange au sein de la Force aéromaritime française de réaction rapide (FRMARFOR à Toulon), Adrian Hill est *Integrating Command and Control*

« Il est important que Français et Britanniques travaillent régulièrement et étroitement ensemble afin de partager mutuellement leur expérience » Steve Aitken.



À bord du *Charles de Gaulle*, Adrian Hill a pour mission de transmettre des ordres et les détails des opérations aux équipages d'aéronefs.



Steve Aitken est actuellement affecté à la 36F et déployé à bord du *Forbin*.

Tasker, chargé de la planification des missions « chasse ». Il a pour mission de transmettre des ordres et les détails sur les opérations aériennes aux aéronefs et à leurs équipages. *« Pour le moment, nous n'avons plus d'avions de chasse embarqués dans la Royal Navy. Cette expérience à bord du Charles de Gaulle est donc particulièrement enrichissante et essentielle. »*

STEVE AITKEN, PILOTE DE LYNX À LA FRANÇAISE.

« Il est important que Français et Britanniques travaillent régulièrement et étroitement ensemble afin de partager leur expérience pour créer des liens encore plus forts. » Le Lieutenant Steve Aitken est affecté à la flottille 36F, basée à Hyères. Dans le cadre de son échange, Steve est actuellement déployé comme pilote du *Panther* embarqué à bord de la frégate de défense aérienne *Forbin*, placée en protection et escorte des unités de la TF 473. *« Je suis réellement impressionné de l'engagement et du professionnalisme des marins français. Sans exception, ils sont toujours très bien préparés pour les opérations*

UNE FORCE CONJOINTE

En novembre 2010, lors du sommet de Lancaster House, la France et le Royaume-Uni se sont engagés à renforcer leur coopération. En vertu du traité éponyme, les deux pays œuvrent à la création d'une force expéditionnaire conjointe interarmées, et qui devrait être opérationnelle à l'horizon 2016.

et savent se reconfigurer en fonction des évolutions opérationnelles.» Le Lieutenant Aitken a également remarqué « que les Français appliquent très rigoureusement les procédures standard Otan qui finalement ne divergent que très peu de nos procédures nationales. Chacun assume ses responsabilités avec beaucoup d'engagement et de rigueur ».

DAVID ROBERTS, L'EXPÉRIENCE DE LA ROYAL NAVY. « Ce qui m'a surpris le plus sur le porte-avions c'est sa taille ! J'ai été affecté à bord de deux porte-aéronefs britanniques, le Ark Royal et l'Illustrious, avant d'être affecté à bord du Charles de Gaulle, mais les nôtres sont beaucoup plus petits. » Le Lieutenant David Roberts est un habitué de l'univers des porte-aéronefs ; pour lui il n'y a pas de grande différence entre les marins français et les marins britanniques. « Les deux sont motivés, dédiés à leur activité et bien entraînés. Peut-être que c'est la raison pour laquelle nous nous entendons si bien même s'il y a de petites subtilités culturelles. » David apporte toute son expertise dans le domaine de la planification et de la conduite des opérations au sein de



À bord du Charles de Gaulle, David Roberts apporte toute son expertise dans le domaine de la planification et de la conduite des opérations.



James Taylor opère au sein de l'état-major embarqué à bord du porte-avions Charles de Gaulle.

l'équipage du porte-avions français à bord duquel il est *Fighter Controller*, officier de planification et de conduite des opérations dans la 3^e dimension (OPC3D). « J'attends avec impatience les prochains porte-avions britanniques qui arriveront dans les années à venir. J'espère y travailler pour mettre en œuvre ce que j'ai appris pendant mon affectation comme officier d'échange en France. »

JAMES TAYLOR, APPRENDRE DES AUTRES POUR APPRENDRE AUX AUTRES. « La compréhension mutuelle, tant d'un point de vue professionnel que personnel, est indispensable dans le monde actuel où toutes les opérations sont multinationales. » Le Lieutenant-Commander James Taylor s'est engagé dans la Royal Navy en 2002 en tant que contrôleur aérien. Très rapidement, il est affecté sur hélicoptère et effectue des missions un peu partout dans le monde, de l'océan Indien (opérations de lutte contre la piraterie) aux Caraïbes (lutte contre le narcotrafic). Après l'école de guerre britannique, il a été retenu pour être

envoyé en France en tant qu'officier d'échange au sein de la Force aéro-maritime française de réaction rapide (FRMARFOR). Pour lui, la vie en mer est la même partout, tous les marins du monde ont les mêmes contraintes. Pour cet habitué des hélicoptères, évoluer au sein du porte-avions Charles de Gaulle est un véritable challenge. Il y est *Air Tasking Order Chief*, responsable de la planification des vols pour la Task Force. « Grâce aux accords bilatéraux de Lancaster House, j'ai la chance de travailler au sein de l'état-major embarqué à bord du porte-avions Charles de Gaulle. Avec la prochaine entrée en service du porte-avions Queen Elisabeth, il est impératif que nous apprenions de nos homologues français. » Le commandant se dit « très impressionné par la motivation et la passion des marins français » qui sont actuellement déployés dans l'opération Bois Belleau. « Le déploiement actuel est relativement court mais le tempo est particulièrement élevé ! » ●

EV1 VINCENT LOUSTAUNAU

(1) Quatre officiers de la Royal Navy embarqués à bord de la force navale française de projection de puissance.

La protection GMPA, c'est bien plus que de l'assurance.



Garantie prévoyance + Prêt jeunes actifs

- ◆ Une assurance pour sécuriser votre avenir personnel et celui de vos proches.
- ◆ Un coup de pouce financier pour vous aider à entrer dans la vie active.

Pour en savoir plus, prenez contact avec **votre conseiller**
Rendez-vous sur www.gmpa.fr





Préparation de mission Le Mistral qualifie son équipage avant son déploiement

Le bâtiment de projection et de commandement (BPC) *Mistral* a procédé à sa mise en condition opérationnelle (MECO) fin janvier, puis à l'entraînement majeur Spartiate début février afin de qualifier l'équipage dans tout son spectre de compétence en amont de la prochaine mission Jeanne d'Arc. Les deux entraînements se sont déroulés sous le regard exigeant des entraîneurs de la Force d'action navale afin d'éprouver l'ensemble des fonctions opérationnelles de ce bâtiment connu pour sa polyvalence. Testés, scrutés et mis sous pression, les marins du *Mistral* sont aujourd'hui prêts à partir en opérations dans les prochaines semaines. Plus de détails sur ce déploiement à suivre dans les supports de la galaxie Cols bleus.

Sémaphore Rencontre d'autorités

Le vice-amiral d'escadre Yves Patrick Joly, préfet maritime de la Méditerranée, accompagné du commissaire général Hervé Parlange, a accueilli mardi 21 janvier, le général de division Hervé Wattencamps, commandant de la base de défense de Draguignan, au sémaphore du Cap Ferrat (Alpes-Maritimes) qui domine la baie de Villefranche-sur-Mer. Ensemble, ils ont visité les installations du sémaphore, unité opérationnelle de la Marine soutenue par la base de défense de Draguignan et dédiée à la surveillance du trafic maritime en provenance du sud-est de la Méditerranée.



Groupe aéronavale Remise de fourragères aux flottilles 17F et 4F

Le 20 janvier dernier, le chef d'état-major de la Marine (CEMM) a remis aux flottilles 17F et 4F, embarquées sur le porte-avions *Charles de Gaulle* dans le cadre de l'opération Bois Belleau, la fourragère rouge et blanche, couleurs du ruban de la Croix de la Valeur militaire, pour l'ensemble de leurs actions au combat ces dernières années, particulièrement pendant l'opération Harmattan. Cette distinction met en avant le rôle majeur de ces flottilles dans la défense de la France et de ses intérêts. Nouvellement décorés, les marins ont immédiatement poursuivi leur mission opérationnelle au sein du groupe aéronaval, déployé dans le golfe d'Oman aux côtés de l'US Navy.

Journée du marin Second millésime encore meilleur !



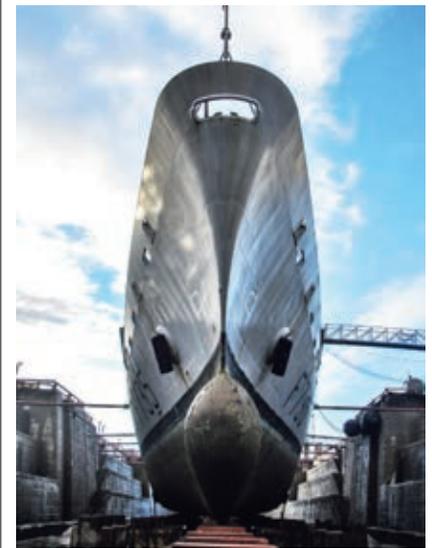
Journée dédiée à la cohésion et à l'appartenance à une « famille marine », la deuxième édition de la Journée du marin aura lieu le 21 mai. À l'initiative du chef d'état-major de la Marine pour renforcer l'identité marine et promouvoir ses valeurs, cette journée s'adresse aux

marins d'active ou de réserve, leurs familles et le monde associatif qui les soutiennent. Cérémonies militaires, rencontres sportives, conférences, chaque

formation de la Marine est invitée à organiser ce qui lui paraît opportun. Comme au rugby, il s'agit de transformer l'essai, en tenant compte des retours d'expérience de la première édition. Cette journée est celle des initiatives. Alors, prêts à manœuvrer ?

Arrêt technique La frégate de surveillance Germinal au bassin à Fort-de-France

La frégate de surveillance *Germinal* basée aux Antilles est entrée au bassin de radoub de Fort-de-France le 21 janvier. Elle fait l'objet d'une opération d'entretien majeur de quatre mois pour redonner du potentiel à ses installations et voir ses capacités opérationnelles élargies. Cette opération d'entretien a lieu tous les trois ans et est assurée conjointement par l'équipage et les industriels ; l'équipage effectue la maintenance de son niveau et contribue avec l'antenne locale du Service de soutien de la flotte (SSF Antilles) à la surveillance des travaux, ainsi qu'à la prévention des risques professionnels.



Déménagement Trois opérations le même jour en Seine-Maritime

Le 29 janvier, le groupe de plongeurs-démoueurs de la Manche (GPD) et le chasseur de mines *Croix du Sud* ont procédé à trois opérations de déminage distinctes. Le GPD Manche a détruit deux obus de 270 mm et un de 75 mm, ainsi qu'un bloc de défense anti-débarquement contenant des explosifs sur la commune de Cauville. De leur côté, les marins de la *Croix du Sud* ont neutralisé deux mines contenant 500 et 800 kg de TNT au large du Havre.

NFS Fiche pratique

Cette année, près de 750 marins ont été admis au brevet supérieur (BS). Étape déterminante dans la carrière des officiers marins, ce brevet ouvre aux marins des emplois de chef d'équipe et un passage au grade supérieur. Pour être présélectionné au BS, le marin doit, au 1^{er} juillet de l'année scolaire d'ouverture du cours, être titulaire du brevet d'aptitude technique (BAT) depuis plus de 3 ans, comptabiliser moins de 15 ans de service et avoir passé le niveau de formation supérieur (NFS). Cet examen, géré par la Section d'études et de recherches des applications de la psychologie (Serap), est donc un préalable indispensable à la sélection. En 2013, 2 468 marins ont passé ou repassé leur NFS. Retrouvez dans cet article toutes les informations pratiques sur le NFS et sa préparation !

CONDITIONS D'ADMISSION ET MODALITÉS D'INSCRIPTION AU NFS

Si vous souhaitez passer le NFS, vous devez :

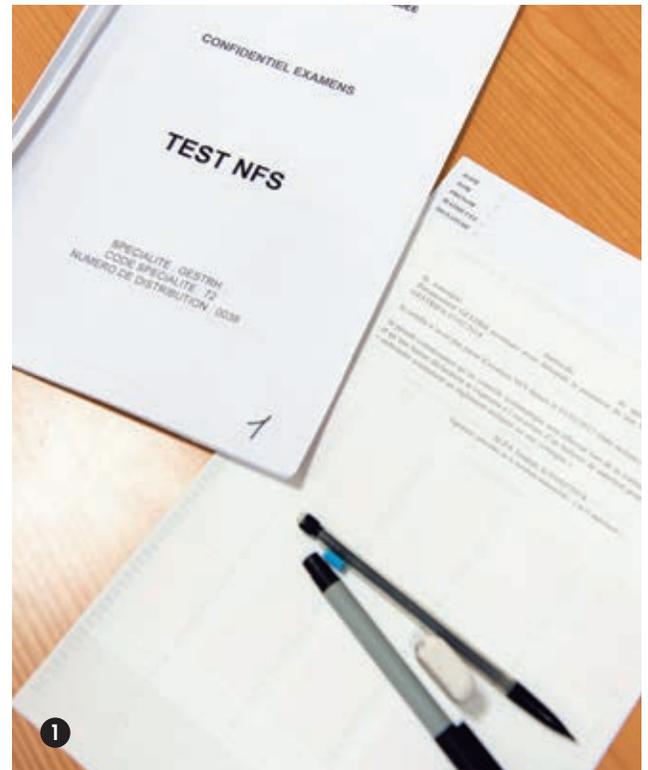
- être titulaire du BAT depuis plus de 3 ans ;
 - comptabiliser moins de 13 ans de service au 1^{er} juin de l'année de présentation à l'examen.
- Modalités d'inscription :
- si vous réunissez ces conditions, adressez-vous à votre délégué administratif (DA) ou à votre BARH et précisez-leur vos disponibilités (créneaux de 2 semaines). Ils prendront ensuite rendez-vous par message auprès du SLPA (Service local de psychologie appliquée) dont vous dépendez géographiquement pour vous inscrire aux épreuves ;
 - si vous ne pouvez pas vous présenter à l'examen pour des raisons opérationnelles, prévenez votre DA ou BARH qui en informeront le SLPA et reporteront votre date de passage d'examen en fonction de vos nouvelles disponibilités.

L'info + : Pour faire partie de la présélection au brevet supérieur en 2014, il faut passer le NFS avant le 31 mai prochain.

COMMENT PRÉPARER SON NFS ?

Bien réussir l'examen nécessite de s'y préparer. Intramar vous y aide notamment avec la « e-formation » !

- La circulaire 399 est le document de référence pour vous préparer aux épreuves. Disponible sur l'application Boréale, cette circulaire⁽¹⁾ définit tous les programmes de révision des connaissances évaluées par les différentes épreuves du NFS.
- La plate-forme e-form est un espace de formation en ligne sur Intramar/Portail RH. Elle propose un lien vers les textes de références et un programme de révision à suivre en fonction de la date à laquelle vous passez l'examen. Par exemple, si vous passez les épreuves du NFS en 2014, vous révisez le programme de la circulaire 399 de 2013. Si vous souhaitez passer l'examen en 2015, vous devrez réviser le programme de la circulaire 399 de 2014.
- Le site Trait-d'Union, destiné à l'information des marins sur la formation et sur les différents cursus de formation de la Marine, recense un ensemble de documents et de cours de BAT. Ce site, accessible via la plate-forme « e-form » (Intramar), peut vous fournir une base de révision riche et utile.



1 Un cahier de test NFS est distribué à chacun des candidats, ils ont 3h30 pour répondre aux 200 questions.

2 Le lundi 3 février, au SLPA de Toulon, les candidats sont en pleine session d'examen.

UN EXAMEN = TROIS ÉPREUVES

Il y a deux sessions d'examen par an ; la première allant du 01/01 au 31/05 et la seconde du 01/06 au 31/12.

À chaque session, plusieurs passations d'examens sont organisées. Chaque examen de NFS regroupe des candidats de spécialités différentes. Les candidats disposent de 3h30 pour répondre aux 200 questions de l'examen.

- La 1^{re} épreuve vise à évaluer le candidat sur son niveau de connaissances militaires et maritimes, communes à toutes les spécialités (connaissances générales de la Marine, organisation, forces, matériels...). Cette épreuve comporte 20 questions ;
- la 2^e épreuve, composée de 80 questions, porte sur les connaissances générales nécessaires pour suivre la formation (mathématiques, sciences physiques, français, anglais...);
- la 3^e épreuve évalue le niveau de connaissances professionnelles propres à la spécialité du marin. Cette épreuve comporte 100 questions.

L'info + : Pour chaque question, un point est attribué par bonne réponse et 0,25 point est retiré par mauvaise réponse. Les non réponses ne sont pas pénalisées.



2

ET APRÈS ?

Les NFS d'une session sont tous corrigés en même temps, à la fin de chaque session (courant juin pour la 1^{re} session et courant janvier pour la 2^e session). Ainsi, si vous avez passé le NFS lors de la 1^{re} session, vous aurez votre résultat au mois de juin de la même année ; si vous avez passé le NFS lors de la 2^e session, vous aurez votre résultat en janvier de l'année suivante. Les résultats sont valables 5 ans. N'hésitez pas à repasser l'examen tous les 366 jours.

L'info + : Pour connaître vos résultats, contactez votre DA ou BARH qui les consultera dans Rh@psodie.

Pour comprendre le calcul du résultat obtenu, consultez le chapitre dédié à la notation des épreuves de l'instruction n°31/DEF/DPMM/FORM du 27 mars 2009.

EV2 SOPHIE MOREL

(1) Circulaire n° 399/DEF/DERR/FORM
<http://recherche.intradef.gouv.fr/search?q=boreale>

Témoignage SM Francine Zutter

mécanicien à bord du bâtiment de commandement et de ravitaillement (BCR) Var.



“Rien n'est impossible si l'on se donne les moyens d'atteindre notre objectif, il suffit de travailler !”

« Dans la Marine depuis neuf ans, j'ai passé le NFS Mekan une première fois en 2007. En 2012, mon examen arrivait en fin de validité. Je l'ai donc retenté avec pour objectif d'obtenir une meilleure note que la première fois afin de mettre le maximum de chances de mon côté et d'être retenue pour le BS. J'ai révisé tous les jours pendant quatre mois... chez moi, sur le bateau, pendant les quarts dès que je le pouvais. Les batteries de tests NFS, les CD de préparation disponibles sur e-form et les cours de BS de mes amis m'ont beaucoup aidés. Annonce des résultats : 169 points au NFS ! Avec cette note, j'avais relevé le défi que je m'étais fixé et je m'assurais de présenter un dossier solide pour la sélection au BS. Depuis octobre dernier, je suis en cours BS Mekan. Finalement, rien n'est impossible si l'on se donne les moyens d'atteindre notre objectif, il suffit de travailler ! »

La Serap : qu'est-ce que c'est ?

Basée à Saint-Mandrier, la Serap est une structure de recherche et développement en psychologie appliquée qui met son expertise au service de la Marine dans la réalisation d'études sur le personnel. Elle est également en charge de la conception et du développement des tests utilisés dans le recrutement et pour l'accès aux cours (BAT, BS...). Le dernier volet de sa mission est le suivi continu des batteries de tests réalisées pour le NFS et le NFP (niveau de formation professionnelle). La Serap fait appel à un comité de plus de 30 experts de spécialités différentes en charge de la conception et de la correction des examens.

Témoignage SM Emmanuel Courageot

Centre d'expertise des ressources humaines (CERH).



“L'essentiel n'était pas de tout apprendre par cœur, mais d'assimiler les grands principes des thématiques évoquées dans les livres !”

« En mars 2013, j'ai passé le NFS pour la deuxième fois et j'ai obtenu 164 points. M'étant engagé dans la Marine en 2004, j'avais déjà passé l'examen en 2007. Mais mon NFS n'était plus valable, il fallait absolument que le repasse pour avoir une chance de faire partie des marins sélectionnés au BS en 2014. Je trouvais difficilement du temps pour réviser l'examen lorsque j'étais affecté sur la frégate de surveillance (FS) *Geminal*. Personnellement, il m'était plus facile de m'organiser en étant affecté à terre pour réviser. C'est après le dégage que j'ai révisé chaque épreuve de février à mai dernier. Pour préparer l'examen, je me suis principalement appuyé sur les bibliographies proposées dans la circulaire 399. J'ai acheté un livre par matière et j'ai rédigé des fiches de synthèse pour chaque épreuve... L'essentiel n'était pas de tout apprendre par cœur, mais d'assimiler les grands principes des thématiques évoquées dans les livres ! »

Pour en savoir

Retrouvez tous les documents et liens utiles sur Intramart/Portail RH dans l'espace Dossiers.



MT Jean-Léonce Smith

Patron de remorqueur

Son parcours

1999 Engagement dans la Marine.

2000 Sortie de cours CAT Maneu et 1^{re} affectation à Djibouti.

2002 Affectation à Toulon sur l'Edic *Sabre* comme adjoint au chef de secteur DAG.

2008 2^e campagne en océan Indien. Il participe à une mission de transport à Mayotte, zone fortement touchée par l'immigration clandestine.

2010 Affecté sur l'EV *Jacoubet*, il participe à l'opération Atalante contre la piraterie.

2011 Sélection BS Maneu.

2012 Affectation au SMP en qualité de patron de remorqueur portuaire.

Meilleur souvenir « Marine »

Seul maître à bord

Mon premier mouvement en qualité de patron titulaire du *Port-Cros*, après une formation qualifiante de 8 mois : une action de remorquage sur une frégate du type *La Fayette*, en octobre 2012. Seul maître à bord du RP12 dont j'assumais alors toute la responsabilité, je mesurais le chemin parcouru avec appréhension et fierté entremêlées ! Chaque manœuvre est spécifique et mon expérience m'a permis de développer les trois qualités nécessaires à leur réalisation : anticipation, adaptation et réactivité !





Son unité Le Service des moyens portuaires de la base navale de Toulon

Afin de rationaliser le soutien aux forces, le Service des moyens portuaires (SMP) de Toulon a été intégré le 1^{er} mars 2010 à la base navale de Toulon. Ayant vocation à apporter un soutien spécifique aux navires basés ou de passage, le SMP, aujourd'hui dirigé par le CF Serge Coulin, est scindé en six groupes : armement portuaire ; travaux portuaires ; moyens nautiques ; ouvrages, cartes et instruments/ documents centralisés (OCI/DC) ; logistique flotteurs ; service des bâtiments désarmés ; auxquels s'ajoute la compagnie des marins-pompiers englobant le Centre de formation pratique et d'entraînement à la sécurité (CFPES). Ses missions principales sont intimement liées aux multiples activités se déroulant sur « la plus belle rade d'Europe ».

Qu'il s'agisse de missions hauturières au profit du préfet maritime de la Méditerranée, de soutien à l'opérationnel, de transport de munitions par voie maritime ou de gestion des bâtiments retirés du service ou désarmés, l'« Escadre noire » et sa noria de remorqueurs et pousseurs est totalement dévouée aux bateaux gris, dont elle assure sans relâche la logistique et les mouvements.



Pour le maître Jean-Léonce Smith, la Marine est une évidence ! « *La mer et mon métier de marin, voilà quinze ans que ça dure* », s'amuse-t-il à expliquer.

Avant d'être son métier, la mer était sa passion. Enfant, ce patron de remorqueur d'origine réunionnaise se prenait déjà à rêver du grand large. Fils de gendarme, il a suivi son père dans ses affectations outre-mer, aimant contempler dans le port de Diégo-Suarez les bâtiments en escale.

Bac pro d'électricien en poche, il s'engage dans la Marine en 1999 et choisit la spécialité navigante par excellence : manœuvrier. Sorti deuxième du certificat d'aptitude technique (CAT), il opte pour une affectation à Djibouti en qualité de brigadier d'engin de 2000 à 2002.

Sans cesse en quête de postes embarqués, il parcourt ainsi mers et océans, entre Méditerranée et océan Indien.

Mais au-delà de la gestion et de l'entretien de la drome, des appareils et des gréements (DAG), c'est le désir de faire corps avec les vecteurs nautiques ainsi que la responsabilité qui lui

incombe qui l'animent.

En 2006, il atteint l'objectif qu'il s'était fixé : il est affecté à la base navale de Toulon et devient patron de RP10 et pousseur 4 tonnes. Depuis 2012, patron titulaire du RP12 *Port-Cros* au Service des moyens portuaires (SMP) de la base navale de Toulon, il est responsable d'un équipage de deux brigadiers et d'un mécanicien.

Il se considère comme « *l'un des maillons de la chaîne de navigation* » dans l'accomplissement, de jour comme de nuit, des multiples prestations de soutien portuaire au profit des bâtiments de la Force d'action navale (FAN).

Appareillages, accostages, remorquages, ravitaillements sur rade par citerne, grutages : autant de missions qui, soumises aux aléas opérationnels et météorologiques, impliquent disponibilité sans faille et grande adaptabilité.



En opérations avec le Chevalier Paul

Août 2013, la frégate de défense aérienne *Chevalier Paul* appareille de Toulon en direction de la Méditerranée orientale dans le cadre de la mission de prépositionnement stratégique dans cette zone. Dès les premières heures, alors en transit, le *Chevalier Paul* entre en phase de montée en puissance dans l'ensemble de ses fonctions tactiques pour être capable de remplir sa mission. Durant les deux mois de son déploiement dans une zone sous très haute tension diplomatique et militaire, le *Chevalier Paul* a pu mettre en œuvre ses nombreux atouts. Normalement dédié à l'escorte du porte-avions *Charles de Gaulle*, il a eu cette fois-ci à agir en totale autonomie. Grâce à ses multiples capteurs, la frégate a transmis en permanence et en temps réel un panorama très complet de la situation sur zone et s'est tenue prête à réagir. LV OLIVIER RIBARD



1

1 Six fonctions par marin : une fois embarqués, les marins doivent se mettre en condition rapidement. La polyvalence des marins est essentielle pour cette unité à équipement optimisé.



2



3



4



2 En complément des missiles Aster 15 et 30 dédiés à la lutte antiaérienne, les artilleurs du *Chevalier Paul* réalisent des tirs d'entraînement au canon de 20 mm sur des cibles volantes simulant des menaces asymétriques.

3 Le rappel au poste de combat sonne le ralliement de tout l'équipage. Chacun à son poste effectue les premières vérifications et s'équipe. Vigilance et concentration sont nécessaires aux marins soumis régulièrement à des environnements difficiles.

4 Le *Chevalier Paul* s'entraîne avec le *HMS Dragon*, frégate de défense aérienne de la Royal Navy. Elles partagent de nombreux équipements autorisant des tactiques communes qui permettent d'accroître notre interopérabilité.



1

1 Le transfert de charges lourdes par hélicoptère nécessite un vrai doigté de la part des pilotes et toute l'attention des opérateurs présents sur la plate-forme. Aux ordres du directeur de pont d'envol, les opérations logistiques sous l'hélicoptère sont très rapides.

2 La mise en œuvre d'un hélicoptère à bord d'une frégate n'est pas une activité de routine. En cas de crash sur la plate-forme hélicoptère, l'équipe médicale doit intervenir au plus vite. Elle s'entraîne régulièrement.

3 Des réparations lourdes sont quelquefois nécessaires en mer pour maintenir toutes les capacités opérationnelles de la frégate. Pour remplir ses missions, le *Chevalier Paul* compte sur ses électriciens et mécaniciens navals. En cas d'avaries, chacun sait comment réagir et le fait à bord, alors que la mission se poursuit.



2



4 Par sa vitesse, son autonomie et ses systèmes tactiques embarqués, l'hélicoptère *Panther* standard 2 est capable de détecter, d'identifier et de transmettre à la frégate par liaison de données l'activité des contacts en surface ou dans la bande côtière.

5 Le *Long Range Radar* (LRR: radar à longue portée) est capable de détecter et de poursuivre 1 000 pistes à la fois à plus de 400 km. Lorsqu'il patrouille en Méditerranée orientale, le *Chevalier Paul* veille sur l'ensemble du trafic aérien et maritime de la région.

6 Les informations recueillies par les senseurs de la frégate sont synthétisées pour élaborer la situation tactique. Transmises aux échelons de commandement, elles garantissent une compréhension précise d'un espace maritime très vaste et très complexe.



Les marins du pont de Papier

C'était un petit pont, proche de la capitale de l'actuel Vietnam. Il enjambait un cours d'eau pour accéder à un village où l'on fabriquait du papier. Pour les marins français, c'est un lieu historique où de grands actes de courage conduisirent à de grands sacrifices, au service de la France.

Le 20 novembre 1873, à 4 h 30, à quelques centaines de mètres des remparts de la citadelle d'Hanoï, les marins et soldats de l'infanterie de marine se lèvent, s'équipent, avalent une soupe chaude. Les quelque 7 000 Annamites et Chinois qui occupent la citadelle n'imaginent pas que les 180 Français commandés par le lieutenant de vaisseau Francis Garnier sont prêts à marcher à l'assaut.

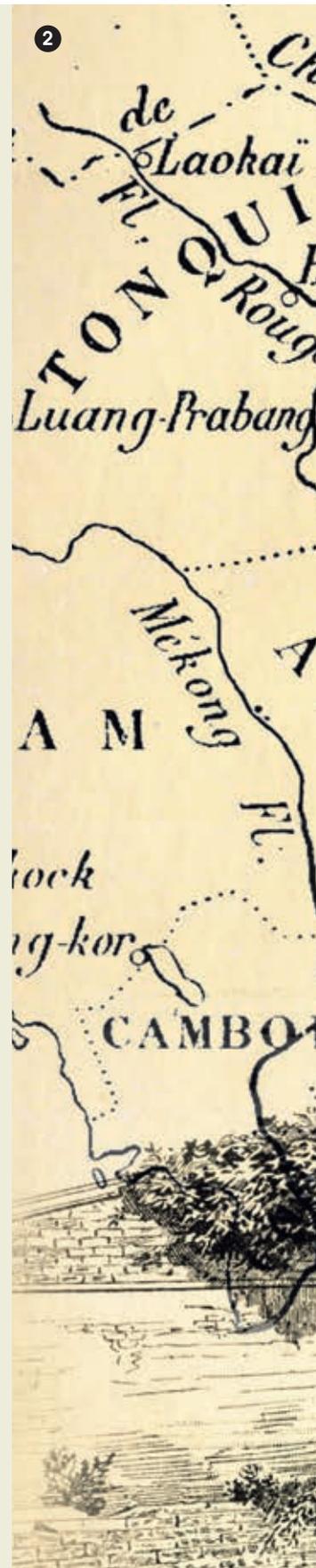
À un contre quarante, l'ascendant moral et la détermination valent mille fusils. Une première colonne, sous les ordres de l'enseigne de vaisseau Bain de La Coquerie fait diversion à la porte sud-ouest de la citadelle. Le reste des hommes – répartis en trois détachements conduits par le sous-lieutenant de Trentinian, l'enseigne de vaisseau Esmez et l'aspirant Hautefeuille – doivent se rendre maîtres de la porte sud-est, puis pénétrer dans la citadelle afin de la soumettre. À partir des canonnières *Espingole* et *Scorpion*, embossées à proximité sur le fleuve Rouge, l'enseigne de vaisseau Balny d'Avricourt dirigera un feu d'artillerie navale sur les remparts. Les défenseurs réagissent, mais tirent mal. En revanche, le feu des canonnières est précis. La porte sud-est résiste. La mitraille fait éclater l'un des barreaux de bois qui garnissent

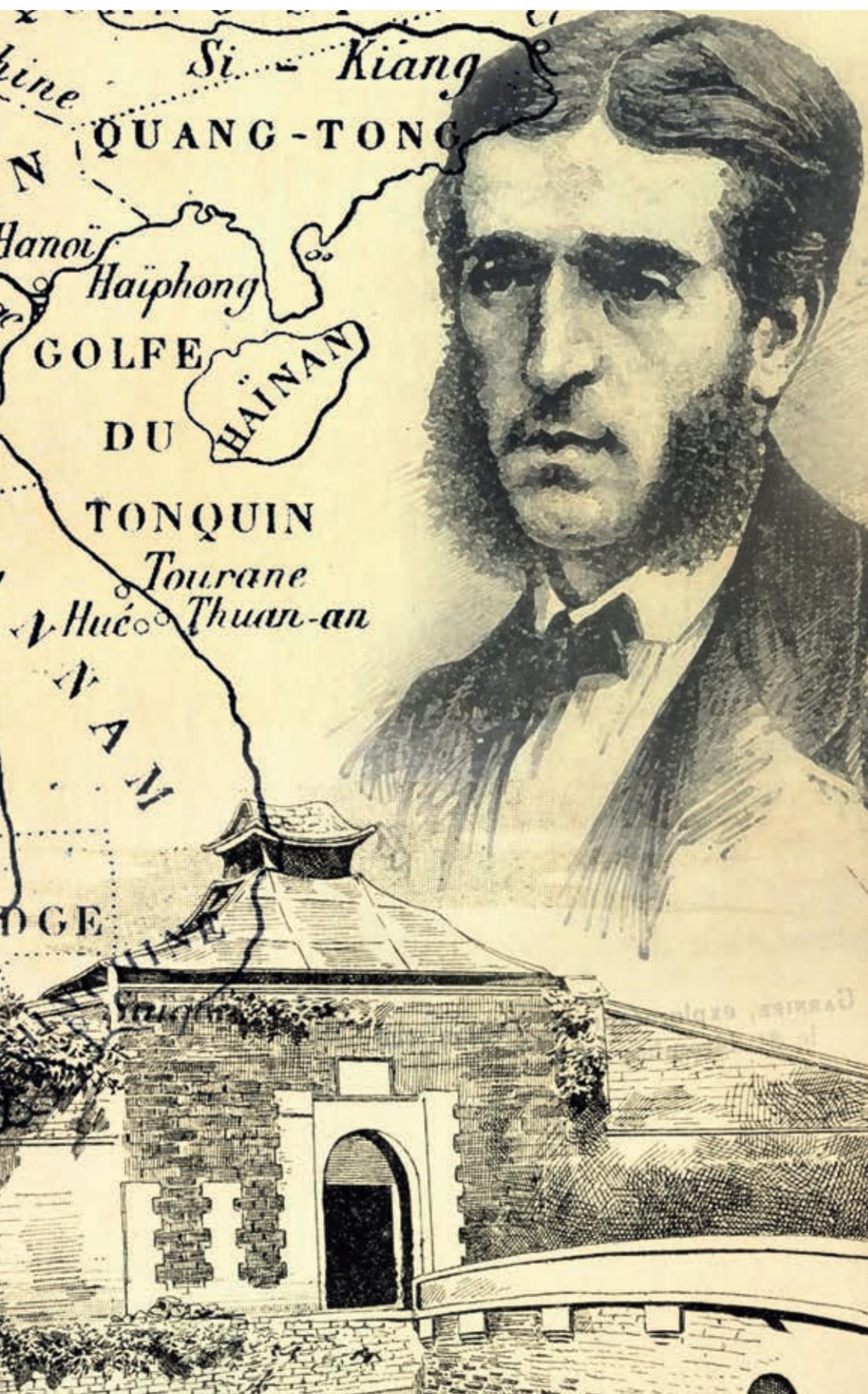
1 Bombardement d'un fort par des marins français. Les hommes de Francis Garnier s'emparent de la forteresse d'Hanoï en novembre 1873.

2 En décembre 1873, les Pavillons Noirs (pirates chinois) assaillent à leur tour la citadelle d'Hanoï. Francis Garnier trouvera la mort dans cet assaut.

le haut des vantaux. Garnier n'hésite pas : il saute, s'agrippe, bascule par l'ouverture ainsi offerte et se retrouve à l'intérieur, brandissant son revolver. Trentinian puis deux hommes le suivent de quelques secondes. De l'intérieur, à la voix, l'intrépide officier dirige le tir des canons. La porte massive finit par être enfoncée. Les Français se ruent dans la citadelle et prennent les autres portes à revers. En moins d'une heure, nos couleurs flottent sur la grande tour de la citadelle d'Hanoï. Pas un mort, pas un blessé chez les Français ; 80 morts, 300 blessés et 2 000 prisonniers chez l'ennemi.

La prise de la citadelle d'Hanoï redonne à Francis Garnier une liberté d'action que lui contestaient, jusqu'aux jours précédents et par les moyens les plus menaçants, les mandarins de Tu-Duc, empereur d'Annam. Garnier a décidé de tenter ce coup de force à la fois pour protéger sa mission et pouvoir ainsi mettre un terme à l'impunité des Pavillons Noirs, pirates chinois qui menacent le commerce sur le fleuve Rouge. Si les Tonkinois accueillent plutôt favorablement la nouvelle situation, les Pavillons Noirs restent une menace. Ils finissent par constituer une véritable armée qui s'installe devant Hanoï. Garnier, qui prévoyait une sortie pour desserrer l'étau des pirates, y renonce finalement, espérant aboutir par la négociation après avoir reçu des ambassadeurs apparemment conciliants de la cour de Hué. Pourtant, le dimanche 21 décembre en fin de matinée, l'alerte est donnée d'un assaut de l'ennemi. Mise en fuite par une volée des canons de la citadelle, la troupe de Pavillons Noirs est aussitôt pourchassée par Garnier et un petit groupe d'hommes. Balny s'élance, lui-aussi ; il doit courir derrière l'ennemi tandis que Garnier cherchera à le prendre à revers. Balny parvient à repousser les pirates jusqu'à 3 000 mètres des remparts, au-delà du pont de Papier, petit dos d'âne de pierre qui enjambe un cours d'eau. Mais, retrouvant





Dates clés

20 novembre 1873 : Francis Garnier s'empare d'Hanoï et l'empereur Tu Duc est contraint d'accepter le protectorat français sur l'Annam et le Tonkin.

21 décembre 1873 : Assaut des Pavillons Noirs sur Hanoï. Mort de Balny et Garnier.

15 mars 1874 : Traité qui réduit considérablement l'influence de la France au royaume d'Annam.

l'un de ses matelots décapité, il s'élance, la rage au cœur, vers les positions des Pavillons Noirs. Stoppé par le tir des pirates, il est rapidement cerné par l'ennemi. Il décharge les six coups de son revolver puis, à grands moulinets de sabre, tente de se dégager. En vain. Percé de coups, il succombe. Sa tête est aussitôt tranchée. Presqu'au même instant, Garnier est si ardent à débusquer une autre colonne de Pavillons Noirs qu'il se retrouve lui aussi isolé, avec trois de ses compagnons. Derrière un petit tertre où se protège l'ennemi, une décharge les arrête. Garnier veut poursuivre l'offensive mais son pied se prend soudain dans un trou du terrain et le fait chuter. Dans l'instant, les Pavillons Noirs l'entourent et le tuent à coups de lances. Il est décapité et sa tête est exhibée comme trophée à l'intérieur des lignes ennemies.

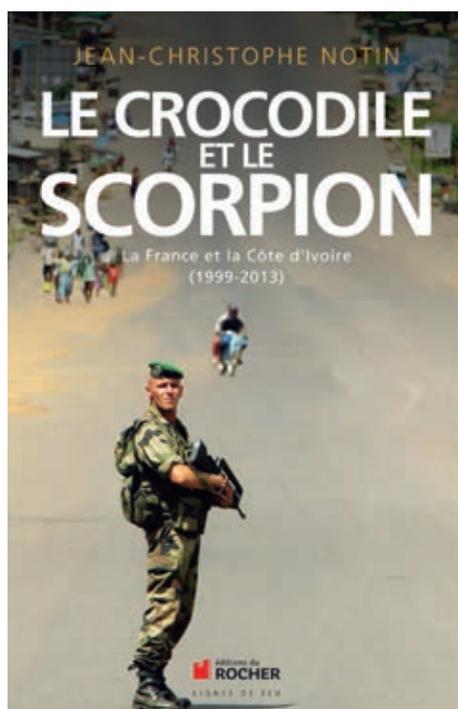
Journée noire que ce 21 décembre. Elle ouvre une période de neuf ans durant laquelle la France va rester impuissante au Tonkin, commençant par abandonner les audacieuses conquêtes de Francis Garnier. Critique très dur de l'œuvre de Garnier, le lieutenant de vaisseau Philastre est l'artisan du traité du 15 mars 1874. Ce traité, certes privilégie la France dans les relations extérieures du royaume d'Annam, mais réduit considérablement son influence. Le retrait des Français a pour conséquence le déclenchement de représailles meurtrières, en particulier contre les chrétiens tonkinois. On estime à 20 000 le nombre des victimes de ces jours sanglants et à 300 le nombre de villages brûlés ou détruits sur les bords du fleuve Rouge. ●

VICE-AMIRAL D'ESCADRE (2S) BRUNO NIELLY



Retrouvez sur colsbleus.fr la suite de cet épisode historique : l'action de force du capitaine de vaisseau Henri Rivière en 1882 face au gouverneur de la citadelle d'Hanoï

Le Crocodile et le scorpion Essai transformé



SA PRÉCÉDENTE ENQUÊTE *La Vérité sur notre guerre en Libye* (Fayard, 2012) lui a valu d'être distingué par les spécialistes des relations internationales. Jean-Christophe Notin récidive en s'intéressant cette fois à la France et à la Côte d'Ivoire de 1999 à 2013. L'auteur, toujours aussi bien renseigné, passe au crible quinze ans de relations souvent tumultueuses entre Abidjan et Paris. Fort de témoignages inédits – des décideurs politiques ou militaires de l'opération Licorne –, l'écrivain réussit le tour de force d'être didactique et captivant grâce à un sens du rythme et un style épuré. Il aborde

les événements sous les angles géopolitique, militaire, diplomatique et politique, offrant ainsi une vue d'ensemble des relations franco-ivoiriennes et surtout de leurs coulisses. Il y relate notamment en détail l'action parfois méconnue mais décisive de la Marine nationale. Un essai pour mieux appréhender la Côte d'Ivoire et les engagements militaires de la France en Afrique, comme ceux récents au Mali ou en Centrafrique.

Le Crocodile et le scorpion - La France et la Côte d'Ivoire (1999 - 2013), Jean-Christophe Notin, Éditions du Rocher, Collection Lignes de feu, 440 pages, 20 €.



le saviez-vous ?

Drôle de pékins

« Pékin » (ou Beijing), c'est d'abord le nom francisé donné à la capitale de la République populaire de Chine. Dans l'argot militaire, la signification est toute autre, et ce depuis le XIV^e siècle. C'est un dérivé de « piquichini », terme désignant des soldats italiens fort nombreux dans les armées de Charles VI⁽¹⁾. Ces piquichinis firent tant pour la maraude que leur nom devint péjoratif. L'usage de « pékin » (ou péquin) s'intensifie à la fin XIX^e siècle grâce aux armées. Lors des campagnes de Crimée et d'Italie, des soldats originaires du Midi l'introduisent dans le langage populaire afin de désigner le « civil » par opposition au « militaire ». Notons son usage un brin péjoratif, le « péquin » désignant en provençal une « personne chétive ou malingre », « S'habiller en pékin », « Pékin moyen »... Des expressions vont dès lors fleurir, prouvant les forts pouvoirs évocateurs de ce terme chez les militaires, comme chez les civils finalement peu rancuniers !

(1) Roi de France de 1380 à 1422 dit Charles le Bien-aimé (1368-1422). Il est le quatrième roi de la branche dite « de Valois » de la dynastie capétienne.



Les Grands Aventuriers Le club des cinq

À mi-chemin entre une BD et un roman graphique, cet ouvrage fait la part belle à cinq figures de l'aventure au XX^e siècle. Parmi eux, Alain Bombard, le « naufragé volontaire » cherchant à prouver que l'on peut survivre sur l'océan, sans eau ni vivres, et Sir Ernest Shackleton, l'une des figures de l'exploration polaire. Cédant sans concession aucune à l'appel de l'inconnu, ces cinq protagonistes ont risqué leur vie, portés par leur soif de défis. Tous ont survécu, grâce à leur courage et à leur ténacité hors pairs. Des valeurs chères aux marins. Une bonne lecture à partager avec les plus jeunes.

Les Grands Aventuriers - De la terre, de la mer et du ciel Annick de Giry (textes) et Reno Marca (dessins), Le Seuil Jeunesse, 64 pages, 16,50 €.



■ | Écrivain de marine Capitaine Franceschi

CINÉASTE, ÉCRIVAIN, MARIN, aviateur, philosophe, ou capitaine du trois-mâts *La Boudeuse*... Depuis quatre décennies, Patrice Franceschi mène plusieurs vies de front. Ses premiers voyages, il les effectue dès l'âge de 3 mois dans les bagages de son père, officier parachutiste en partance pour l'Afrique. Dès sa majorité, il va enchaîner les voyages extrêmes et les expéditions sur les cinq continents, tout en menant des missions humanitaires dans des pays en guerre. De 1984 à 1987, *captain* Franceschi sera le premier pilote à réaliser un tour du monde en ULM.

Il s'engagera aussi auprès des moudjahidin afghans en lutte contre l'armée soviétique. À compter des années 2000, l'explorateur mène à bord de sa jonque *La Boudeuse* des campagnes d'exploration en Asie du Sud-Est et dans le Pacifique façon siècle des Lumières. Rien n'entame son esprit d'entreprise pas même le naufrage de sa *Boudeuse* au large de Malte. L'aventurier acquiert alors un trois-mâts suédois qu'il refond entièrement. Trois ans durant, lui et son équipage voyagent autour du monde à la découverte des peuples de l'eau. Faute de financements, cette expédition va cesser, ce qui ne l'empêche pas d'explorer toutes les facettes de l'esprit d'aventure grâce au cinéma et à la littérature. « *Sa vie vaut à elle seule dix ou douze existences normales* », dit de lui Sylvain

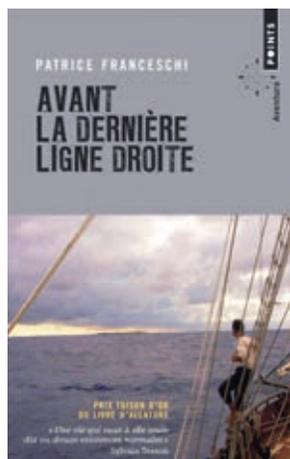
Tesson, un autre grand voyageur, lui aussi écrivain de marine.

Car Patrice Franceschi vient d'être admis dans cette compagnie de prestige. Romans, poésie, nouvelles, essais... Une invitation à découvrir son œuvre littéraire foisonnante.

40 ans d'esprit d'aventure
Patrice Franceschi, Archipoche, Coffret collector numéroté, 4 volumes, 29,90 €.

De l'esprit de l'aventure
Patrice Franceschi, avec Gérard Chaliand et Jean-Claude Guilbert, Arthaud poche, 413 pages, 8 €.

Avant la dernière ligne droite
Patrice Franceschi, Points aventure, 576 pages, 8,50 €.



■ | Seuls en mer Docs marins

À bord d'un bateau-hôpital, d'un brise-glace, d'un chalutier ou encore d'un l'hélicoptère de la 32F, partagez le quotidien des marins qui ont choisi la mer comme univers. Quatre mois de tournage *in situ*, quatre épisodes diffusés sur Planète + Thalassa et un coffret DVD : Seuls en mer - saison 1.

À commander sur www.mfptv.fr

■ | Mes moires Beaux reflets

Sa photographie est parfois surréaliste, souvent impressionniste. Elle laisse surtout la nature s'exprimer. Des paysages et des reflets pour voir autrement. Un univers à découvrir sur le site web du photographe Thierry du Parc Locmaria.

mesmoires.over-blog.com

■ | Un marin artiste-peintre Belles toiles

Officier de marine, le CV Henri Mahé est aussi un artiste-peintre qui aime à témoigner, grâce à ses « productions », de son attachement à la Marine et à l'aéronautique navale. Des toiles et un univers à découvrir sur internet.

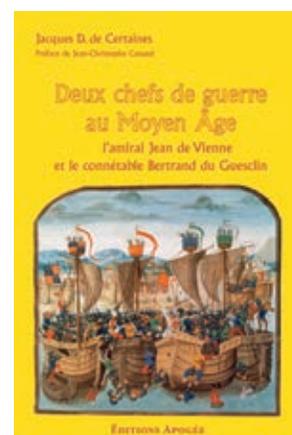
www.facebook.com/peintureR

■ | Musée de la Marine L'odyssée de l'obélisque



C'est un « amer » pour tous les marins affectés à l'état-major à Paris. Pour trôner fièrement place de la Concorde depuis près de 180 ans, l'obélisque a fait un long voyage (1829-1836) depuis le temple de Louxor en Égypte. Une exposition au Musée de la Marine raconte cette incroyable odyssée jusqu'au 6 juillet prochain.

En savoir plus sur www.musee-marine.fr



■ | Du Guesclin & Jean de Vienne Un père fondateur

Contemporain de Bertrand du Guesclin, Jean de Vienne est injustement resté dans l'ombre. L'affront est réparé grâce à cette biographie croisée. Un livre pour faire connaissance avec l'amiral qui a été le premier à organiser une flotte de guerre pour le Royaume de France.

Deux chefs de guerre au Moyen-Âge - L'amiral Jean de Vienne et le connétable Bertrand du Guesclin
Jacques D. de Certaines, Éditions Apogée, 176 page, 18 €.

Préparez les examens et concours

ÉCOLE DE GUERRE ISD-EMF-MAJORS

2014 &
2015



Travaillez avec notre
formule e-learning !

www.revue-d-etudes.fr

Tél. : 09 88 66 11 02

Préparez-vous avec la Revue d'Études partenaire
des armées depuis 100 ans.



20 rue de l'Arcade 75008 Paris
contact@revue-d-etudes.fr



Épreuves de sélection 2014

INSPECTEURS DE SÉCURITÉ DE LA DÉFENSE



Réussir avec notre
préparation complète
en e-learning

www.revue-d-etudes.fr

Tél. 09 88 66 11 02

Début des cours
en mars 2014

Les cours par correspondance de la Revue d'Études, partenaire du Ministère de la
Défense depuis plus de 100 ans, vous mèneront au succès !



20 rue de l'Arcade 75008 Paris
contact@revue-d-etudes.fr



CALENDRIER 2014

MILITAIRES D'HIER ET D'AUJOURD'HUI, À L'ENTRAÎNEMENT OU EN MISSION

LES PLUS BELLES IMAGES DE L'ARMÉE FRANÇAISE

TARIF
PRÉFÉRENTIEL
POUR LES
MILITAIRES



Calendrier 2 en 1

52 SEMAINES RECTO/VERSO

104 PHOTOS EXCEPTIONNELLES
ARCHIVES - ACTUALITÉS



Disponible sur www.boutique.ecpad.fr
Renseignements au 01 49 60 59 51 ou eboutique@ecpad.fr

ecpa  d
BOUTIQUE

LA JOURNÉE
DU MARIN

La journée du marin

RENDEZ-VOUS LE
21 MAI 2014