

www.colsbleus.fr

Cols • bleus

MARINE NATIONALE

LE MAGAZINE DE LA MARINE NATIONALE

N°3028 — AVRIL 2014

FOCUS
**COMMENT DÉTECTE-T-ON
LES SOUS-MARINS ?**
PAGE 26

RESSOURCES HUMAINES
UNE RÉSERVE DE TALENTS
PAGE 37

IMMERSION
**SUR TOUS LES FRONTS AVEC
LES FUSILIERS MARINS DE BREST**
PAGE 42



Stupéfiant

L'autre combat en haute mer

M 01396 - 3028 - F: 2,80 €



La solidarité est dans nos gènes

AGPM

ASSURANCE, ÉPARGNE, SANTÉ
PRÉVOYANCE



ASSURANCE DE BIENS

Des contrats adaptés à vos besoins :

- ▶ Auto
- ▶ Habitation
- ▶ Protection juridique

RASSEMBLEMENT !

L'AGPM se mobilise pour la protection
de vos biens et de vos intérêts

www.agpm.fr

APPELEZ
LE 32 22*
OU VOTRE
CONSEILLER
HABITUEL

Pour plus
d'informations



Éditorial

Différenciation et dualité : les ressorts de la performance



Capitaine de vaisseau
Philippe Ebanga
Directeur
de la publication

DANS L'ART DE LA PRÉPARATION ET LA CONDUITE DES OPÉRATIONS, ce qui fait souvent la différence, à armes égales, c'est le sens tactique, la maîtrise des savoir-faire et l'usage des moyens adaptés.

Nous avons déjà évoqué le principe de différenciation. Certains l'entendent du point de vue matériel. Il s'agit par exemple d'utiliser pour la lutte contre la piraterie, le narcotrafic ou encore la surveillance de la ZEE, les frégates de la Marine réputées faiblement armées et peu durcies. Ce sont elles, entre-autres, qui mettent en œuvre un hélicoptère léger type *Panther*, ainsi que des commandos avec leur équipement dédié.

Inversement, pour le combat en haute mer, on utilisera des moyens plus robustes et fortement armés, typiquement le triptyque *Fremm* et *Caiman Marine* – *Atlantique 2* – SNA. On comprend donc que cela suppose des flottes adaptées à l'emploi « au juste besoin ». La différenciation concerne aussi l'entraînement.

En effet, selon le niveau de « qualification opérationnelle », les unités peuvent être amenées à remplir des missions plus ou moins complexes.

La dualité est un autre élément capital. C'est comme l'indique le dictionnaire, le caractère de ce qui est double. Pour la Marine, la dualité est indispensable : c'est une autre source de performance, de rationalisation de l'entraînement et de gestion des ressources humaines. Par exemple, un pilote d'hélicoptère qui est qualifié de jour et de nuit pour effectuer des treuillages de naufragés en mer par très gros temps acquiert, ce faisant, une expertise qui hâtera, à l'évidence, sa capacité à combattre les sous-marins. On pourrait multiplier les exemples. Ce qui est sûr, c'est que la dualité est inhérente à notre organisation et facteur critique de notre efficacité militaire.

Le dossier de ce numéro traite d'une autre forme de combat naval, celui que mène la Marine en haute mer contre le trafic de stupéfiants. C'est une belle illustration de la différenciation et de la dualité de nos moyens : frégates – hélicoptères légers – commandos marine qui, ensemble, démultiplient les effets militaires tout en puisant chacun dans leurs savoir-faire fondamentaux. ●

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 **Rédacteur en chef**: LV Colombar Erard **Rédacteur en chef adjoint**: ASP Omer Aury **Secrétaire**: QM2 Anthony Berthet **Rédacteurs et journalistes**: Stéphane Dugast ; Laurence Ollino ; EV1 Grégoire Chaumell ; ASP Margot Perrier ; EV1 Mathieu Le Hunsec ; EV2 Sophie Morel ; LV Stéphanie Payraudeau ; LV David Moan ; Elliot Hume **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 Bernardet, 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

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



Garantie dépendance + Réserve de lit en EHPAD

- ◆ Une assurance pour vous protéger en cas de perte d'autonomie.
- ◆ La réserve prioritaire de lit en établissement spécialisé pour votre sérénité.

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



actus 6



30 planète mer

Mare omnium ?

32 vie des unités

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



passion marine 16

Stupéfiants
L'autre combat en haute mer



37 RH

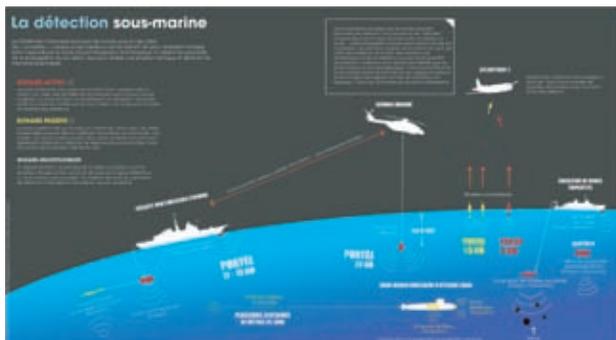
Réserve opérationnelle : des talents au service de la Marine

40 portrait

Maître Bastien Gotti, chaudronnier métallurgiste

focus 26

La détection sous-marine



42 immersion

Le GFM de Brest sur tous les fronts



rencontre 28

« La FANu élargit la palette des moyens dont dispose le politique
pour assurer la protection des intérêts vitaux de la Nation. »
Vice-amiral d'escadre Philippe Coindreau



46 histoire

50 ans de diplomatie navale

48 loisirs

Toute l'actualité culturelle de la mer et des marins

actus

AVRIL 2014

instantané

LA 4F DANS L'OTAN

Un E-2C *Hawkeye* de la flottille 4F et un détachement composé de 8 officiers, 16 officiers mariners et équipages a participé du 10 au 21 mars pour la première fois à l'exercice Tactical Leadership Programme (TLP) sur la base aérienne d'Albacete en Espagne. Organisé par l'Otan, cet entraînement leur a permis de mener des missions aériennes complexes et multinationales et de familiariser les équipages aux opérations aériennes alliées et tactiques de l'Otan. Le scénario proposé lors de l'entraînement a donné l'occasion de maintenir un haut niveau de qualification opérationnelle dans la continuité de l'opération Bois Belleau.







instantané

TANDEM FREMM-CAÏMAN

Le 31 mars, top départ de l'entraînement multinational Joint Warrior 14.1. Pendant 10 jours, la frégate multimission (Fremm) *Aquitaine* et son hélicoptère embarqué *Caïman Marine* de la flotille 33F ont permis de tester, au cours d'un entraînement de grande envergure, leurs redoutables capacités dans le combat aéronaval.

Amers et azimut

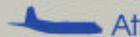
Synthèse de l'actualité des unités déployées

au mois d'avril 2014

En mission permanente



Sous-marin nucléaire lanceur d'engins (SNLE)



Atlantique II (+ opérations dans la bande sahélo-saharienne)



Commandos (+ opérations dans la bande sahélo-saharienne)

Fusiliers marins: équipes de protection embarquées (EPE)



Équipes spécialisées « connaissance et anticipation »

43 bâtiments

5 000 marins

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

BPC Mistral : Opération Corymbe 124

FLF La Fayette : Opération Corymbe 124

Aviso CDT Birot : Opération Corymbe 123

Batal Dumont d'Urville : Préparation opérationnelle

P400 La Gracieuse : Opérations de surveillance maritime et de police des pêches

P 400 La Capricieuse : Opérations de surveillance maritime

Aviso LV le Hénaff : Entraînement Otan Cold Response

CMT Sagittaire : Opérations de recherche d'épave et de surveillance maritime

Source Ifremer





en images

1 8/03 JOURNÉE DE LA FEMME

Stage d'aguerrissement à Lanvéoc pour les élèves de l'École des mousses qui apprennent le dépassement de soi.

2 19/03 RUGBY : HOURRA !

Challenge Babcock à Toulon. Le rugby club de la Marine (RCMN) remporte les deux rencontres face à leurs homologues britanniques : 32 à 7 pour les hommes et 50 à 0 pour les femmes.

3 21/03 BREST

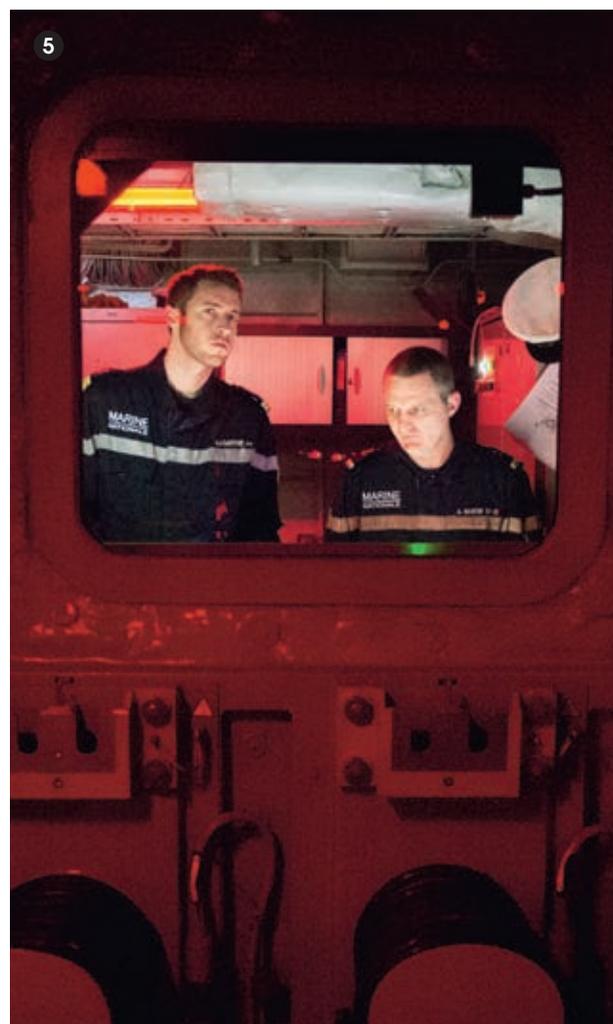
Dernière cérémonie des couleurs pour la F70 Georges Leygues. Le bâtiment quitte le service actif après 34 années.

4 23/03 PORT DE CORBIÈRES DANS LES BOUCHES-DU-RHÔNE

Les marins-pompiers de Marseille attaquent à la lance le foyer de l'incendie situé sur un voilier de plaisance.

5 28/03 14^E JOURNÉE DU SOMMEIL

Le Service de santé des armées (SSA) mène toute l'année des recherches pour apporter son expertise aux marins, dont l'engagement opérationnel intense, sans interruption nocturne, pourrait perturber les rythmes de sommeil.



dixit ●

« Quelles sont les valeurs de la Marine ?

L'esprit d'équipage, c'est le fait de rechercher par son action individuelle, à augmenter l'efficacité du collectif, avec tout ce que cela suppose d'écoute de l'autre, de don de soi, de concessions vis-à-vis des autres.

Le courage. La vie en mer impose d'aller au bout de soi-même. Je le dis souvent : à terre, devant les difficultés on peut s'asseoir, renoncer et pleurer. En mer, si on fait cela, on s'expose au pire : les marins ne renoncent jamais.

L'humilité devant les éléments et devant les autres. On trouve toujours sur un bateau quelqu'un de plus compétent que soi dans un domaine particulier. Et c'est bien cette synergie des talents qui crée la force de l'équipage.

Enfin, **la solidarité.**

Dans les difficultés, un marin n'abandonne jamais un autre marin, quelles que soient leurs différences. »

Amiral Bernard Rogel, chef d'état-major de la Marine. Discours du 31 mars devant Team Jolokia.

Mission Jeanne d'Arc

Les officiers-élèves à l'épreuve des opérations



Les officiers-élèves profitent de l'expérience opérationnelle de leurs aînés, notamment à bord de la frégate *La Fayette*.

LE GROUPE AMPHIBIE, composé du bâtiment de projection et de commandement (BPC) *Mistral*, de la frégate *La Fayette* et d'une force de réaction embarquée, a appareillé de Brest le 12 mars dans le cadre d'un prépositionnement stratégique en Atlantique, cadre de la mission Jeanne d'Arc. Il conduit des opérations militaires et des actions de coopération bilatérale. Le 16 mars, au large du Portugal, 24 officiers-élèves ont embarqué deux jours à bord d'un sous-marin nucléaire d'attaque (SNA), l'occasion pour eux de découvrir les forces sous-marines. Dans le sillage de son engagement dans l'opération Corymbe 124, ce groupe amphibie a ensuite participé du 24 au 26 mars à un entraînement conjoint avec les Forces armées sénégalaises lors de l'exercice *Mistral d'Émeraude*. Quelques jours plus tôt, lors de son escale du 22 au 24 mars à Dakar, le groupe amphibie a par ailleurs permis à l'association *Marine Partage* de livrer 2 tonnes de fret humanitaire acheminées jusqu'au Sénégal par le *Mistral*.

Coopération
Relève Corymbe

L'AVISO COMMANDANT *BIROT* a achevé sa participation à l'opération Corymbe 123. Il a été relevé par les unités de la mission Jeanne d'Arc : le bâtiment de projection et de commandement (BPC) *Mistral* et la frégate *La Fayette*. Pendant deux mois, du 29 janvier au 24 mars, l'avisos a patrouillé dans le golfe de Guinée sur plus de 10 000 nautiques (près de 20 000 km) et participé à plusieurs missions de coopération dans la zone, telles que l'instruction des élèves de l'École navale de Bata (Guinée équatoriale), l'entraînement *Nemo (Naval Exercise for Maritime Operations)* et la conduite d'un exercice conjoint avec des bâtiments de la Marine italienne.

le chiffre ●

1 million

de nautiques, soit 45 fois le tour du globe. C'est ce qu'auront parcouru les équipages successifs du *Georges Leygues*, première frégate anti-sous-marin de la série F70, récemment désarmée après 34 ans de service actif.



Dissuasion Table ronde avec l'amiral Bernard Rogel



LE 24 MARS, l'amiral Bernard Rogel a prononcé une allocution à l'occasion de sa visite sur la base opérationnelle de l'île Longue. Il a rappelé le rôle essentiel joué par les femmes et les hommes qui contribuent chaque jour à la permanence à la mer de la dissuasion française. Utilisant l'adage qui veut que l'on ne parle jamais « des trains qui arrivent à l'heure », il a tenu à souligner que si cette performance dure aujourd'hui depuis plus de quarante ans, c'est grâce à la motivation et au professionnalisme de celles et ceux qui la mettent en œuvre.

Web Un mois de ColsBleus.fr



CE MOIS-CI, le site ColsBleus.fr vous propose de retrouver les trois premiers épisodes de la websérie « Nageurs de combat », ainsi qu'un bonus « Entretien avec Bob Maloubier ». Dans la rubrique Diaporamas, la rédaction vous présente le réseau sémaphorique. Nous vous emmenons également aux côtés des femmes qui servent dans la Marine et vous faisons vivre la mission Jeanne d'Arc comme si vous y étiez. Plongez aussi au cœur du central opérations de la frégate antiaérienne *Cassard*. Dans la rubrique Vidéos enfin, découvrez la « convergence de l'excellence », clip avec une célèbre marque de montres à l'occasion des qualifications des pilotes du groupe aérien embarqué à bord du porte-avions *Charles de Gaulle*.



Opération Enduring Freedom Belle prise pour le Jean Bart

DÉPLOYÉE DANS L'OCÉAN INDIEN DEPUIS FIN FÉVRIER, la frégate antiaérienne *Jean Bart* participe au volet maritime de l'opération Enduring Freedom (OEF) de lutte contre le terrorisme et les trafics illicites. Le 7 mars, les marins du *Jean Bart* ont mené une opération conjointe avec la frégate australienne *Darwin* et l'appui d'un avion de patrouille maritime *Atlantique 2* pour intercepter un skiff transportant 650 kilos de résine de cannabis. Ce déploiement a également permis aux marins du *Jean Bart* de s'entraîner en mer d'Arabie avec la frégate multimission indienne *Tabar*, le 20 mars au large de Goa. Les deux équipages ont enchaîné des évolutions tactiques dans des domaines aussi variés que le ravitaillement à la mer, la lutte antiaérienne ou encore l'investigation de bâtiments suspects. Cette journée intense a également été l'occasion de manœuvres croisées des hélicoptères embarqués respectifs, *Alouette III* pour le *Tabar* et *Panther* pour le *Jean Bart*. Cette action de coopération a conforté les liens étroits tissés avec la Marine indienne, acteur incontournable de la zone maritime de l'océan Indien. La frégate française a également ravitaillé auprès du bâtiment britannique *Wave Ruler*.

en bref

SIROCO SUR TOUS LES FRONTS

Navire amiral de la force Atalante, le transport de chalands de débarquement (TCD) *Siroco* a multiplié, ces dernières semaines, les exercices conjoints dans le golfe d'Aden, avec les marines chinoise, coréenne et espagnole. Le 13 février, le TCD a également réalisé l'évacuation médicale délicate d'un pêcheur sur un chalutier coréen, dont le pronostic vital était engagé.

GUYANE LUTTE COORDONNÉE CONTRE LA PÊCHE ILLÉGALE

Des actions de lutte contre la pêche illégale ont été réalisées conjointement par les marines française et brésilienne du 11 au 15 mars derniers. Sur zone, ces opérations coordonnées ont mobilisé des moyens maritimes et aériens des deux pays qui ont permis au patrouilleur *La Gracieuse* de surprendre deux navires brésiliens en action de pêche illégale dans les eaux territoriales françaises. Quant aux patrouilleurs brésiliens, ils ont contrôlé trois navires en infraction avec la législation brésilienne.

CASSARD INTENSES COOPÉ- RATIONS AVEC LA MARINE LIBANAISE

Dans le cadre de sa mission de patrouille en Méditerranée orien-

tales (Medor), la frégate *Cassard* a effectué, le 7 mars dernier, une série d'exercices et d'opérations avec les Forces armées libanaises (FAL), dont le patrouilleur *Sour*. Dans le cadre de la résolution 1701 du Conseil de sécurité des Nations unies, les militaires français engagés (dont le *Cassard*) dans le cadre du mandat de la Force intérimaire des Nations unies au Liban (Finul) participent à la montée en puissance des Forces armées libanaises, par le biais de formations et d'entraînements conjoints réguliers.

CHARLES DE GAULLE PRÉPARATION OPÉRATIONNELLE DU GAÉ

Après ses trois mois de déploiement lors de la mission Bois Belleau à compter de décembre 2013, le porte-avions *Charles de Gaulle* a repris la mer, fin mars, au profit de l'entraînement du groupe aérien embarqué (GAÉ), et plus particulièrement l'École d'application embarquée (EAE) afin d'assurer la formation et la qualification à la mer des pilotes.

LA MARINE ET LA SEMAINE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

Du 1^{er} au 7 avril, la Marine a vécu intensément la Semaine du développement durable. En raison même de sa vocation qui la conduit à se déployer sur toutes les mers du globe, la Marine fait preuve d'une rigueur et d'une exigence particulières en la matière. Parce qu'elle occupe ou se déploie dans des espaces naturels, parce qu'elle exploite des installations potentiellement polluantes, la Marine est particulièrement sensible à la question environnementale.

Stupéfiants

L'autre combat en haute mer





La Marine nationale est la seule force de l'État en mesure d'intervenir en haute mer pour tous types d'opérations. Face au trafic international de stupéfiants qui gangrène notre société, la Marine adapte ses modes d'actions et conduit avec d'autres administrations de l'État une lutte sans répit contre ces réseaux mafieux. La Marine au cœur du Narcops⁽¹⁾ : un combat au long cours qui met en œuvre toute une palette de savoir-faire uniques et aboutit à des résultats concrets et parfois exceptionnels. ● **ASP OMER AURY**

(1) Counter Narcotics Operations.



« Commerce de gros »

Dangers et enjeux de ce combat

LA MER EST LE PRINCIPAL ESPACE DE FLUX ET D'ÉCHANGES. La mondialisation s'est faite sur son utilisation intensive. Le transport maritime assure aujourd'hui 80 % des échanges mondiaux de marchandises et procure à la France les trois quarts de ses approvisionnements. Avec la croissance exponentielle du commerce maritime, les organisations criminelles ont investi cet espace de libre circulation et l'utilisent en faisant du « commerce de gros » de stupéfiants. Quantitativement : les saisies en haute mer se chiffrent en tonnes. Comme un arbre, le trafic a ses racines, diffuses : production et transformation. Il a ses ramifications, disséminées : petits trafics et revente au consommateur final. En haute mer, la Marine s'attaque au tronc : un flux primaire et massif de transport de drogues⁽¹⁾. Agir en mer contre le narcotrafic, c'est donc agir afin d'éviter que des dizaines de millions de doses ne se retrouvent devant les portes de nos écoles et prévenir les risques sociaux associés à ce commerce illicite.

Les enjeux de la lutte contre le trafic international de drogues sont particulièrement importants pour la France, riveraine de toutes les mers et océans du monde⁽²⁾. Ces trafics menacent directement notre société. Détresse humaine, coût pour la société de la prise en charge de la toxicomanie⁽³⁾, violences et règlements de comptes, financement de réseaux terroristes : le trafic de drogues est à la source de nombreux maux. Mal combattu, il entraîne l'émergence d'organisations criminelles qui sont à l'origine de graves déséquilibres internationaux et d'insécurité en haute mer. Pour la France, l'enjeu est évidemment majeur. Ce qu'il est convenu d'appeler le contrôle des espaces maritimes vise notamment à prévenir et à contrer les activités illicites qui pourraient s'y dérouler. Notre pays est donc engagé dans une lutte sans concessions contre le trafic de stupéfiants en mer. L'étendue des zones à couvrir, la croissance rapide des flux maritimes, qui ont triplé en trente ans⁽⁴⁾ la multiplication des routes empruntées par la drogue, l'émergence de nouvelles substances et l'ingéniosité des



Notre pays est engagé dans une lutte sans concessions contre le trafic de stupéfiants en mer.



narcotrafiquants pour dissimuler leur trafic sont autant de facteurs qui complexifient cette mission de l'État et nécessitent une mobilisation de tous les instants. C'est dans ce contexte que la Marine mène sans répit la lutte contre le narcotrafic, dans une défense en couches successives et grâce à la coopération inter-administrations et internationale. ●

(1) Métaphore de l'arbre empruntée à l'amiral Xavier Magne. Source : *Cargo Marine n°5/13*, ASP Rio Bray, *La lutte contre le narcotrafic en mer des Caraïbes*, CESM.

(2) Avec ses outre-mer, ses 7000 km de littoral et le deuxième espace maritime mondial de 11 millions de km², la France est riveraine de tous les océans du monde.

(3) Au niveau mondial, l'Organe international de contrôle des stupéfiants (OICS) l'évalue à 35 milliards de dollars par an. Toujours selon l'OICS, si tous les toxicomanes avaient bénéficié d'un traitement en 2010, cela aurait représenté, selon les estimations, un coût de 200 à 250 milliards de dollars, soit 0,3 à 0,4 % du produit intérieur brut (PIB) mondial. *OICS Rapport 2013*, paru en mars 2014.

(4) *Brève Marine n°147*, 24 mai 2012, Centre d'études stratégiques de la Marine.

1 Manifestation de la mondialisation, les flux du commerce maritime ont triplé en trente ans. Chaque année près de 500 millions de conteneurs sillonnent les mers. Ils sont un vecteur parmi d'autres pour transporter la drogue.

2 Facteur d'insécurité sur les mers, le narcotrafic menace la pérennité de notre économie et nos équilibres sociaux : cela nécessite que les routes maritimes soient sûres et contrôlées.



Routes maritimes de la drogue et principaux lieux de production



Le trafic international de drogue

Fléau pour les États, le trafic de drogues est une source d'enrichissement importante pour les organisations criminelles qui l'animent. Bien qu'il soit difficile de chiffrer une activité qui, par nature, échappe au contrôle des échanges économiques légaux, des estimations globalement acceptées existent. Pour l'Office des Nations unies contre la drogue et le crime (Unodc), le trafic de drogue génère, toutes substances confondues, un chiffre d'affaires annuel estimé à 320 milliards de dollars. Ainsi demeure-t-il, pour les criminels, l'activité de loin la plus lucrative. Une poignée de pays concentre à elle seule l'essentiel de la production. Un petit nombre d'organisations

et de cartels engrangent la majeure partie des bénéfices. À chaque substance son territoire. Le pavot – qui sert à la production d'opiacés, tels que l'opium et son dérivé, l'héroïne – est cultivé principalement en Afghanistan, où l'on trouve aussi d'importantes cultures de cannabis. L'Ouest de l'Afrique du Nord est l'une des principales zones de production de cannabis. Partant pour l'Europe ce sont près de 70% des 1000 tonnes de cannabis produites chaque année qui seraient chargées à bord de navires au départ de ses côtes. S'agissant de la cocaïne, elle provient surtout d'Amérique du Sud. Soit 1000 à 1500 tonnes qui transitent chaque année essentiellement par voie maritime.



La Marine aux trousse

La dualité des savoir-faire

SOUS-MARINS, CARGO ET GO-FAST. Pour transporter la drogue, les moyens sont variés et ne cessent d'évoluer au gré de l'imagination des organisations criminelles. Disposant de ressources financières importantes, les narcotrafiquants diversifient leurs modes d'actions en permanence. Ils n'ont rien à perdre et n'hésitent pas à installer des caissons sous la coque de navires d'apparence inoffensive. D'apparition relativement récente, difficilement détectables, particulièrement onéreuses, les embarcations submersibles sont une autre preuve à la fois de la puissance financière des organisations criminelles et de leur détermination. L'utilisation des *go-fast* – embarcations équipées de moteurs à très forte puissance, pouvant atteindre des

records de vitesse – requiert un savoir-faire spécifique. Aujourd'hui, 24 heures suffisent aux trafiquants pour rejoindre Haïti depuis la Colombie. Un laps de temps parfois trop court pour déclencher sur une interception fortuite lors d'un quadrillage de zone. Savoir comment, par où et quand les trafiquants prévoient d'acheminer leurs marchandises, plutôt que de quadriller aléatoirement l'immensité des eaux du globe : la Marine s'adapte. Qui, où, quoi, quand, comment ? Le renseignement a une place déterminante au cœur de la lutte.

Frégates, hélicoptères de combat, avions de surveillance, commandos et tireurs d'élite. En mer, la riposte française est adaptée et requiert une combinaison de savoir-faire qui se fonde sur la préparation aux opérations aéromaritimes. Contre la menace, toute une palette de moyens de la Marine peuvent être utilisés. Dans la lutte contre le narcotrafic en haute mer, la Marine est le bras armé des administrations répressives avec lesquelles elle œuvre en parfaite coordination (douanes, police judiciaire...). C'est elle qui convertit le renseignement accumulé en action coercitive menant à la saisie. En amont de l'intervention, par sa seule présence au large des côtes, elle exerce une pression dissuasive

La Marine convertit le renseignement accumulé en action coercitive menant à la saisie.



sur les trafiquants. Intervention et prévention vont de pair pour combattre le trafic. Les navires et aéronefs de la Marine peuvent opérer durablement en haute mer, sans être repérés si besoin, en exerçant une surveillance continue et aléatoire indispensable pour déceler les signes précurseurs des trafics et préparer l'intervention. Ils ne se révèlent qu'au moment opportun, prenant par surprise l'adversaire. La marge des trafiquants est contrariée. Certains risquent le tout pour le tout : se séparer de leur cargaison illicite, se saborder pour détruire toutes les preuves de leur trafic. ●



2

Pour transporter la drogue : *slow movers*, *go-fast* et sous-marins

Les *slow movers* sont des embarcations circulant à moins de 20 nœuds : voiliers de plaisance, cargos, porte-conteneurs ou autres navires marchands. Pour dissimuler la drogue à bord, les narcotrafiants sont inventifs : double-fonds, intérieur des quilles, réservoirs à gazole, ballasts, intérieur des extincteurs, circuit d'aération et de ventilation, sacs fixés en suspension dans l'espace libre d'un réservoir... À l'insu de l'armateur, ils soudent un caisson sous la coque des navires de commerce pour y loger les produits illicites, qu'ils récupèrent une fois le cargo arrivé à son port de destination.

Le *go-fast* est une embarcation équipée de moteurs très puissants. Pouvant atteindre des records de vitesse, le *go-fast* permet de relier deux points éloignés assez rapidement pour déjouer la vigilance des patrouilles. Les *go-fast* sont également utilisés en combinaison avec d'autres vecteurs. Ils donnent leur impulsion de départ aux embarcations sous-marines. Ces dernières, petits sous-marins, permettent de transporter d'importantes quantités de drogue juste sous la surface des eaux. Difficilement détectables, elles sont, selon certaines sources, coulées de façon quasi systématique après leur premier voyage.

1 Tout voir, tout savoir sur les mobiles qui approchent du littoral. Dans la lutte contre le narcotrafic, la chaîne de guetteurs sémaphoriques constitue un puissant concours.

2 Discrets, équipés de technologies de détection de pointe, les sous-marins nucléaires d'attaque peuvent renforcer le dispositif de renseignement contre le narcotrafic.

3 L'hélicoptère Panther et ses commandos marine tireurs d'élite embarqués sont aux avant-postes. Ils apportent une capacité décisive pour contraindre les vecteurs nautiques à obtempérer. Ils contribuent ainsi à la saisie régulière de grandes quantités de cocaïne.



3



4



5

4 La mise en œuvre de drones de reconnaissance en haute mer donnera de l'allonge à la Marine pour chercher l'information. Progrès technique et innovation sont les maîtres mots de la lutte. Le dispositif, à l'étude sur le patrouilleur hauturier expérimental L'*Adroit*, devrait révolutionner les Narcops.

5 L'interrogation d'une embarcation suspecte par la frégate de surveillance (FS) *Germinal*, déployée en océan Indien, se poursuit par le contrôle et le cas échéant la fouille du navire. D'importantes prises dans la zone confirment l'essor de nouvelles routes de la drogue.



1

Coopérer pour durer

Administrations et alliés, unis dans la lutte

A lors que les narcotrafiquants ne cessent d'affûter leurs techniques et d'étendre leur champ d'action, la Marine est à la croisée de toutes les coopérations. C'est la condition d'un combat où la recherche de l'optimisation et de la performance est permanente. La lutte contre le narcotrafic nécessite la mise en œuvre de savoir-faire très différents et donc la participation de plusieurs acteurs successifs. Seule à disposer de capacités hauturières, la Marine a d'abord vocation à agir loin des côtes, que ce soit pour capter l'information utile à l'élaboration du renseignement ou pour mener des opérations d'interception de navires suspects. Pour autant, la finalité de la lutte dépasse la seule phase d'interception des convois en haute mer. Son but ultime est la saisie des cargaisons, des vecteurs, le démantèlement de leurs réseaux et la condamnation des trafiquants. Cela suppose évidemment que toutes les procédures légales soient suivies scrupuleusement et les preuves conservées. La coopération entre services de l'État révèle alors toute son importance. ●



2



3

1 Entraînement Narcops : hélicoptère Panther et commandos marine à la poursuite d'une vedette simulant un go-fast.

2 Visite du CEMM brésilien à Paris en février 2014. Importante zone de transit et de stockage de drogue, le Brésil partage 700 km de frontière avec la Guyane.

3 Plusieurs tonnes de drogue sont saisies chaque année grâce à la coopération des moyens des armées, de la police, des services des douanes et de la justice.

Témoignages

Patrick R., inspecteur régional des douanes en préfecture maritime

« Pour éviter qu'une intervention trop précoce ne vienne compromettre le résultat d'un long travail d'enquête policière ou douanière, les opérations en mer contre le narcotrafic font l'objet d'une consultation préalable de l'OCRTIS⁽¹⁾ et de la DNRED⁽²⁾. Ensuite, le préfet maritime veille à ce que l'action conduite en mer se déroule dans le respect des conventions internationales et du droit national, de manière à éviter tout vice de procédure, depuis la phase de l'arraisonnement jusqu'à la remise des personnes, des produits stupéfiants et du navire au service de police désigné par le procureur de la République. La lutte contre le trafic international de stupéfiants nécessite donc la participation de plusieurs acteurs, chacun intervenant à son niveau, selon ses prérogatives propres. Il y a une véritable complémentarité entre administrations. Qu'il s'agisse de l'interception d'objectifs douaniers par la Marine, d'embarquement de spécialistes douaniers de la fouille en soutien des équipes de visite, ou d'opérations communes contre le narcotrafic, comme les opérations Lévrier en Méditerranée, la coopération existe depuis longtemps entre la Marine et la douane. » ●

Article 17. Cadre légal de l'intervention en haute mer

Pour respecter le droit international de la mer, l'interception d'un navire suspect requiert l'autorisation de l'État du pavillon. C'est seulement si cet État donne son accord que la Marine pourra, selon les termes de l'article 17 de la Convention de Vienne, arraisonner et visiter le navire. C'est le préfet maritime ou le délégué du gouvernement pour l'action de l'État en mer, après consultation de l'OCRTIS et de la DNRED, qui effectue la demande auprès du ministère des Affaires étrangères, chargé de recueillir le consentement de la puissance étrangère concernée. En cas de découverte de produits illicites à bord, le renoncement de l'État du pavillon à sa compétence juridictionnelle permet à l'État intercepteur de poursuivre les infractions devant ses tribunaux. Des mesures appropriées à l'encontre du convoi peuvent être prises : déroutement, rétention de l'équipage, saisie de la cargaison...



CC Fernando S., officier de liaison au MAOC-N

« En haute mer c'est la loi du pavillon qui s'applique, c'est-à-dire qu'il n'est pas possible d'arraisonner un navire étranger sans l'accord de l'État de son pavillon. Toute intervention en mer nécessite donc une excellente coopération internationale. Dans ce sens, le Maritime Analysis and Operations Center-Narcotics (MAOC-N) a été créé en 2007 à l'initiative de la France afin de mieux coordonner les actions de lutte contre le narcotrafic par voie maritime en Atlantique et en Méditerranée occidentale. Basé à Lisbonne, le MAOC-N regroupe les officiers de liaison des sept pays membres⁽³⁾, afin de permettre un meilleur échange d'informations, l'enrichissement du renseignement et une meilleure coordination dans l'emploi des moyens aériens et maritimes mis en œuvre dans le cadre d'opérations d'arraisonnement de navires soupçonnés de se livrer au trafic de drogues. Dans tous les cas, l'action en haute mer nécessite l'intervention de moyens conséquents, que seule la Marine nationale possède en France. » ●

(1) Office central pour la répression du trafic illicite des stupéfiants.

(2) La Direction nationale des recherches et enquêtes douanières.

(3) Espagne, France, Irlande, Italie, Pays-Bas, Portugal, Royaume-Uni.



4 Créée en 1982, la Mission interministérielle de lutte contre la drogue et les conduites addictives élabore et met en œuvre la politique du Gouvernement en matière de prévention et de lutte contre la drogue.

5 Le Centre de formation anti-drogue (Cifad), basé à Fort-de-France, forme certains des acteurs français et étrangers qui agissent en mer contre le narcotrafic. Grâce au Cifad, la France bénéficie d'un large réseau d'anciens stagiaires du centre pour mener une lutte globale contre le narcotrafic.

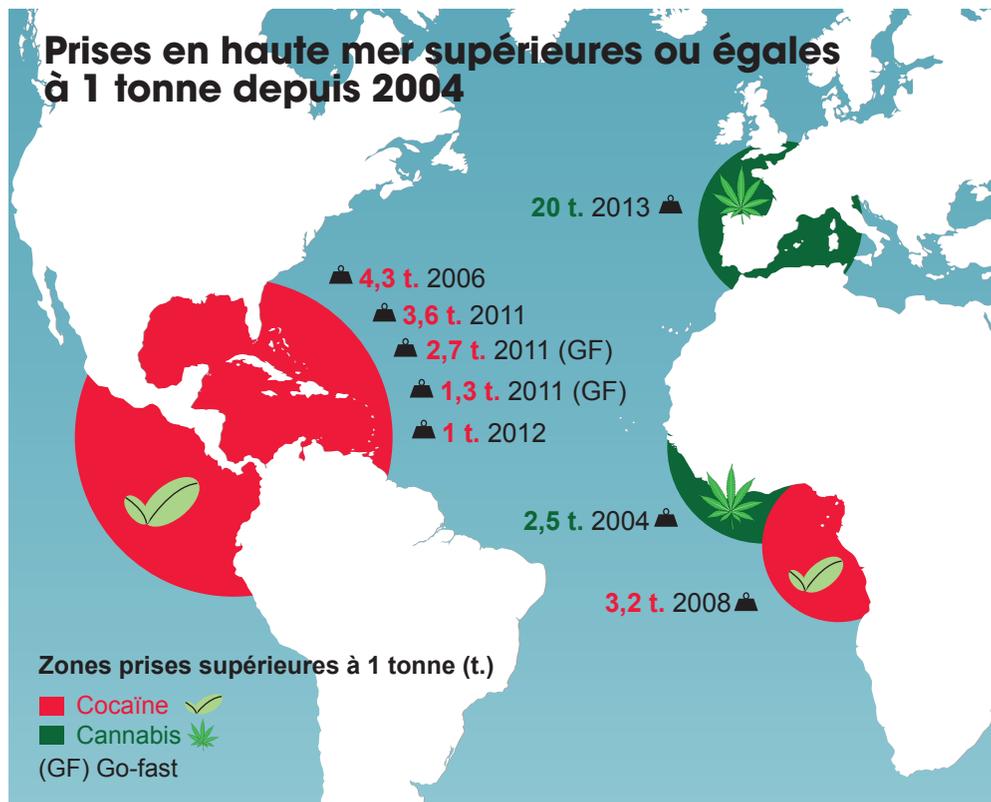
6 Rencontre entre le contre-amiral Georges Bosselut, commandant supérieur des Forces armées aux Antilles, et le rear-admiral Charles Michel, alors directeur de la Joint Interagency Task Force-South (JIATF-S), force américaine fédérant 15 pays qui participent à la lutte contre le narcotrafic en mer des Caraïbes. La France en fait partie.

Des résultats incontestables Des tonnes de preuves

Depuis 2006, toutes substances confondues, plus de 50 tonnes de drogues ont été saisies grâce à l'action de la Marine. À raison d'une fraction de gramme par dose, cela représente des centaines de millions de petits trafics en ville empêchés, plusieurs milliers d'heures d'enquêtes et d'opérations de police et douanière évidemment très coûteuses pour le budget de l'État. Selon l'Organisation mondiale de la santé (OMS), un « joint » de cannabis contient en moyenne 750 mg de substance illicite. En interceptant les 20 tonnes de drogue du *Luna S* dans les eaux internationales méditerranéennes en 2013, la Marine a contribué à protéger la société contre un déversement massif de 26 millions de doses en métropole et autant de situations de détresse.

À L'ASSAUT DU LUNA S. Repéré par un avion des douanes dans les eaux internationales méditerranéennes, le *Luna S* battait pavillon tanzanien. Parti des côtes marocaines, il est intercepté le 12 septembre 2013 par un aviso de la Force d'action navale basé à Toulon. La prise d'assaut, réalisée dans le respect des règles du droit international, est l'illustration de la capacité de notre pays à conduire une opération internationale et interministérielle. Une large palette des savoir-faire de la Marine dans ce domaine a été mise en œuvre. À l'approche de l'équipe d'intervention, les trafiquants ont mis le feu à leur propre navire par un dispositif pyrotechnique très élaboré, d'aucuns le qualifiaient d'IED. Ainsi, passée la prise d'assaut par les commandos, il a fallu éteindre l'incendie, maîtriser les voies d'eau, reconquérir le navire et le remorquer. La quantité de drogue trouvée à bord du *Luna S* fait de cette saisie l'une des plus importantes de la Marine, portant un coup sévère aux organisations criminelles impliquées dans ce trafic.

L'ATTRITION DES RÉSEAUX. Les prises record de la Marine sont la preuve de l'efficacité de l'action de l'État en mer. Pour la Marine, ses moyens humains et matériels et sa présence au sein des différentes organisations permettent un engagement français d'envergure contre le trafic international de



Déchargement d'une prise de plusieurs centaines de kilos de drogue réalisée par le *Ventôse*, lors d'une mission Narcops au large de Fort-de-France.

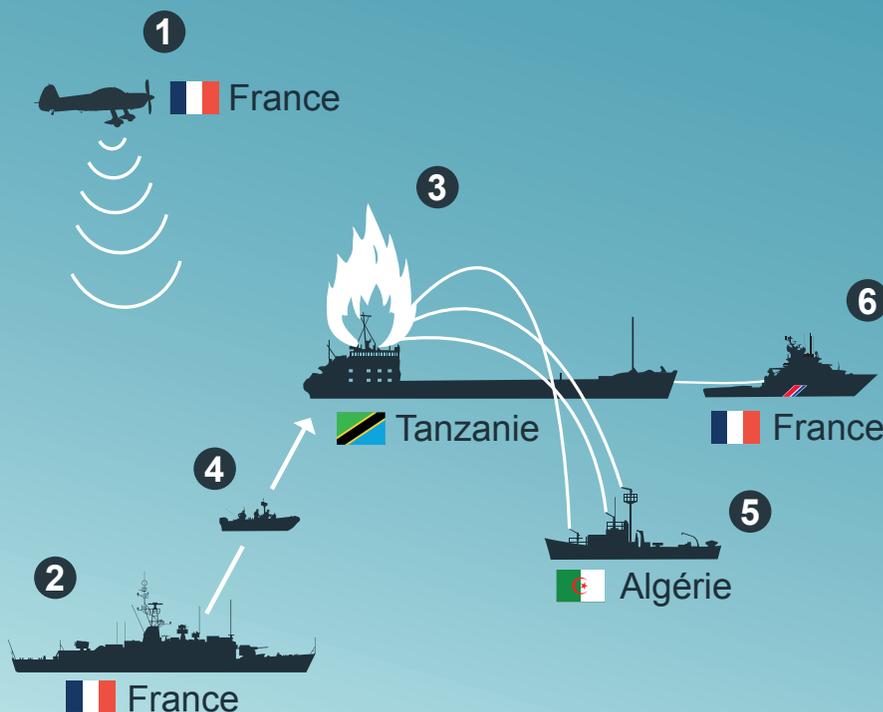


	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
QUANTITÉ RETIRÉE DU TRAFIC (TONNES)	10	5,7	11,3	7,2	5,2	10,2	6,7	21

stupéfiants. Empêcher les narcotrafiquants de livrer leur cargaison, c'est aussi perturber les réseaux mafieux et terroristes qui se servent de la manne de la drogue pour financer leurs activités criminelles. Cet engagement de la Marine à combattre sans relâche le narcotrafic en mer n'est pas exclusif et autres engagements.

Il repose en réalité sur des équipements, des techniques et des tactiques inspirées de la préparation opérationnelle des opérations aéromaritimes. En présence de moyens toujours plus comptés, c'est bien la cohérence d'ensemble et la polyvalence de la Marine qui est un facteur démultiplicateur d'efficacité. ●

La prise des 20 tonnes de cannabis du Luna S : illustration du savoir-faire de la Marine et de sa capacité à mener une opération internationale et interministérielle



1 Le *Luna S* est repéré par un avion des douanes dans les eaux internationales.

2 Après autorisation d'intervention donnée par la Tanzanie, État du pavillon du navire, la Marine choisit la surprise pour limiter au maximum la marge de manœuvre des trafiquants.

3 Mise à feu du dispositif de destruction de la drogue par les narcotrafiquants du *Luna S*.

4 Prise d'assaut du *Luna S* en quelques minutes par les commandos marine.

5 Lutte contre l'incendie avec assistance d'un moyen naval algérien.

6 Remorquage du *Luna S* et de ses 20 tonnes de cannabis jusqu'à Toulon par un bâtiment de soutien et d'assistance hauturier affrété en permanence par la Marine nationale.

Témoignage de « Titi », chef de mission commando de l'opération CAIN-LUNA S

« Il y a eu une super synergie avec tous les acteurs. L'avis a mis tous les moyens en œuvre pour la réussite de notre mission : ordinateurs, salle pour l'état-major tactique, téléphone, liaisons... Le commandant nous a laissé à disposition son carré pour travailler.

Définir un mode d'intervention demande du calme, une chronologie, des propositions des modes d'actions, l'étude de cas non-conformes. Quand on quitte le bord pour rallier notre cible, chacun se « check », c'est une phase assez calme, sereine, chacun

répète dans sa tête le rôle qu'il va avoir à tenir dans les minutes qui vont suivre. Après un transit par embarcations de 5 minutes, nous arrivons sur un bâtiment en flammes. Le feu a doublé en intensité quand nous étions à bord. Nous avons pris les

dispositions de préservation du navire, de la cargaison, des preuves... Avec une mission comme celle-là, on sait pourquoi on est là. C'est le sens de notre engagement. »
Propos recueillis par le LV David Moan



Hélicoptère Panther et embarcation de transport rapide pour commandos (Etraco) déployés à partir du *Ventôse*, pour un entraînement grandeur nature avant son départ en patrouille Narcops aux Antilles. En présence de moyens toujours plus comptés, préparation et cohérence d'ensemble sont des facteurs démultipliateurs d'efficacité contre les narcotrafiquants.

La détection sous-marine

Le SONAR est l'instrument principal de la lutte sous la mer (LSM).

Les « sonaristes », casque sur les oreilles ou écran devant les yeux, analysent chaque écho rapporté par le sonar (*Sound Navigation And Ranging*). Ils utilisent les propriétés de la propagation du son dans l'eau pour établir une situation tactique et détecter les menaces éventuelles.

SONARS ACTIFS)))

Le sonar actif émet une onde sonore dans l'eau. Lorsque celle-ci atteint une cible, elle est réfléchiée et renvoyée vers le sonar puis est analysée. Le sonar est donc un émetteur et un récepteur. Les sonars actifs sont rarement utilisés par les sous-marins, car ils peuvent les trahir en révélant leur présence.

SONARS PASSIFS (((

Le sonar passif ne fait qu'écouter et n'émet rien dans l'eau. Les cibles recherchées peuvent être un bâtiment de surface, un sous-marin, une torpille. Les sonars passifs peuvent être, dans certaines circonstances, également utilisés pour détecter les signaux émis par les boîtes noires des avions qui se seraient abîmés en mer.

SONARS MULTISTATIQUES

En expérimentation, le principe est d'utiliser un porteur comme émetteur (bouée active, sonar) et de recevoir le signal réfléchi sur un autre porteur (sonar passif). Ce système décuple les capacités de détection mais reste d'une mise en œuvre complexe.

Les données figurant sur cette infographie sont des ordres de grandeur.

FRÉGATE MULTIMISSION (FREMM)

Communication entre le Calman et la Fremm

Sonar actif de coque
(Emission / Réception)

PORTÉE
12 - 15 KM

Antenne linéaire
remorquée sonar passif
(Réception)

Sonar actif remorqué
(Emission)

Antenne linéaire
remorquée

PLUSIEURS CENTAINES
DE MÈTRES DE LONG

Les informations récoltées par les sonars peuvent permettre de détecter une menace et de l'identifier : on peut découvrir le type de sous-marin, sa vitesse, sa route... Cette propagation sonore sous-marine suit des lois complexes, qui tiennent compte de la nature du fond, de l'état de la surface de la mer, des variations de température et de la salinité ou encore de la quantité de poissons. L'exercice est d'autant plus difficile que les fonds marins ne sont pas silencieux. Il faut savoir faire fi du bruit ambiant (bruit de mer fait par les vagues en surface, bruits d'origine biologique comme les crevettes « cla-queuses»...) pour se concentrer sur les échos intéressants.

ATLANTIQUE 2



Système de traitement acoustique à bord de l'avion pour analyser les données des bouées jusqu'à environ 25 km de celles-ci.

CAÏMAN MARINE



pour analyse les données

Sonar actif hélicoptère

750 M MAX

PORTÉE
23 KM



SOUS-MARIN NUCLÉAIRE D'ATTAQUE (SNA)



Sonar sphérique (Réception)

Antenne de flanc (Réception)

Certains SNA ont également la possibilité d'émettre.

Bouées acoustiques

PORTÉE
1,5 KM

PORTÉE
5 KM

CHASSEUR DE MINES TRIPARTITE



Sonar actif de coque (Émission / Réception)

ALISTER 9



1 véhicule sous-marin autonome (ROV) (Émission / Réception)

Sonar actif de chasse aux mines (Émission / Réception)



Mines

« La FANu élargit la palette des moyens dont dispose le politique pour assurer la protection des intérêts vitaux de la Nation. »

VAE Philippe Coindreau

commandant la Force d'action navale

Pour assurer la dissuasion nucléaire, le pouvoir politique dispose de la composante océanique avec les sous-marins nucléaires lanceurs d'engins (SNLE) et d'une composante aérienne : les Forces aériennes stratégiques (FAS/armée de l'Air) et la Force aérienne nucléaire (FANu/Marine) qui est autonome et complémentaire. La mise en œuvre de la FANu s'appuie sur la Force d'action navale et la Force de l'aéronautique navale.



COLS BLEUS: Quelle part prend la Marine dans la dissuasion nucléaire ?

VAE PHILIPPE COINDREAU: La Marine nationale met en œuvre la composante océanique de la dissuasion avec les sous-marins nucléaires lanceurs d'engins (SNLE), ainsi que l'une des deux parties de la dissuasion aéroportée : la Force aérienne nucléaire (FANu), embarquée sur le porte-avions *Charles de Gaulle*. L'autre partie de cette composante aérienne est de la responsabilité des Forces aériennes stratégiques (FAS), constituées dans l'armée de l'Air.

COLS BLEUS: La FANu est-elle armée en permanence ?

VAE P. C.: À la différence de la Fost en déploiement permanent et des FAS en alerte, la mobilisation de la FANu se fait sur décision du président de la République. Après les FAS et la Fost – mises en place respectivement en 1964 et 1971 –, la FANu est venue en 1978 élargir la palette à disposition du président de la République, qui dispose ainsi depuis lors d'une complémentarité dans les modes d'action. Il peut rechercher par exemple la pression, la surprise, la saturation, la diversification des axes de pénétration... La Force aérienne nucléaire s'articule autour d'un porteur principal qu'est le porte-avions *Charles de Gaulle*. L'appareillage

du porte-avions avec l'arme nucléaire à bord est un message fort. Du fait de sa mobilité, de la possibilité qui lui est donnée d'opérer librement à partir des eaux internationales et de son escorte navale qui lui garantit une protection maximale, le porte-avions est un outil parfaitement adapté à la mise en œuvre de l'armement nucléaire.

COLS BLEUS: De quels moyens dispose cette force et comment s'entraîne-t-elle ?

VAE P. C.: La FANu n'a pas d'aéronefs, de pilotes, ni encore moins de porte-avions dédiés. La France a fait le choix du « juste besoin », c'est-à-dire que les marins et les moyens utilisés de manière conventionnelle le sont

La FANu, une quadra pimpante

- 1974: Création du GT pour la mise en place de la FANu
- 1978: Le *Clemenceau* reçoit la qualification
- 1981: Qualification du *Foch*
- 1987-1988: Mise à niveau du *Foch* pour l'ASMP
- 1989: Les flottilles de SEM sont dotées de la capacité ASMP
- 1989: L'ASMP est opérationnel sur le *Foch*
- depuis 2005: L'ASMP est opérationnel sur le *Charles de Gaulle*



1 Le porte-avions, le *Rafale* et le missile ASMP/A constituent le trident de la Force aéronavale nucléaire (FANu).

2 La FANu permet la diversification des vecteurs. Le *Rafale Marine* a un rayon d'action supérieur à 1000 km sans ravitaillement en vol, et de plusieurs milliers de kilomètres avec ravitaillements qui peuvent être assurés en autonomie par le groupe aérien embarqué (GAé).

Les « tridents » qui ont assuré la FANu depuis sa création

- 1. *Foch - Clemenceau + SEM + AM52*
- 2. *Foch - Clemenceau + SEM + ASMP*
- 3. *Charles de Gaulle + SEM + ASMP*
- 4. *Charles de Gaulle + Rafale Marine + ASMP/A (avec le Rafale, la mise en œuvre de l'ASMP/A est parfaitement intégrée alors qu'avec le SEM, les aéronefs devaient être dotés d'un équipement spécifique).*

COLS BLEUS: Qui dirige cette force et d'où est-elle commandée ?

VAE P. C.: L'amiral commandant la Force d'action navale (Alfan) est le commandant de la FANu (CFANu). Tout comme le commandant des FAS, il dispose en France d'un PC aménagé dans des ouvrages fortifiés qui abritent le centre d'opérations de la FANu (COFANu). Son rôle consiste à préparer et à suivre l'exécution des ordres émanant du président de la République. La FANu opère sous le commandement d'une chaîne identique à celle de la Fost ou des FAS. Les prérogatives de la dissuasion nucléaire restent bien entre les mains du président de la République.

COLS BLEUS: La FANu travaille-t-elle en liaison étroite avec les FAS ?

VAE P. C.: Les FAS et la FANu travaillent dans une forme de synergie, de complémentarité et d'optimisation. Le programme d'armement ASMP/A est géré en pool et le dialogue est continu avec les FAS, avec lesquelles nous partageons les retours d'expérience.

Des entraînements conjoints se font régulièrement dans le cadre conventionnel, par exemple avec des *C135* de l'armée de l'Air au profit du groupe aérien embarqué (GAé). Mais les *Rafale Marine* ont la capacité de se ravitailler entre eux pour augmenter leur allonge et l'emploi des *C135* n'est pas systématique. La FANu est autonome. Une des caractéristiques de la FANu réside dans le fait que la mise en œuvre du GAé requiert des pilotes formés aux particularités d'un théâtre aéromaritime et disposent d'un certain nombre de qualifications, dont certaines propres au fait que le *Rafale Marine* est monoplace.

COLS BLEUS: S'agit-il d'une force unique dans le monde ?

VAE P. C.: Pour mettre en œuvre une force telle que la FANu, il faut disposer d'un groupe aéronaval et d'un groupe aérien embarqué pleinement opérationnels, ce que seules deux nations savent faire aujourd'hui. Or, les Américains ont fait le choix politique des bombardiers basés à terre et à long rayon d'action. La France est donc le seul pays à disposer d'une telle force. ●

PROPOS RECUEILLIS PAR LE LV COLOMBAN ERRARD

également pour mettre en œuvre la FANu. Pour les marins du groupe aéronaval et du groupe aérien embarqué, mettre en œuvre la FANu fait partie du spectre de leurs missions et de leurs savoir-faire. La capacité de la FANu repose sur la capacité d'emport du missile nucléaire ASMP/A (air-sol moyenne portée/ amélioré) par le *Rafale* au standard F3. Elle est portée aujourd'hui par l'une des deux flottilles « opérationnelles » (la troisième flottille se trouve en « régénération opérationnelle »).

L'entraînement de ces forces est confié aux chaînes de commandement organiques de la Force d'action navale (Alfan) et de la Force de l'aéronautique navale (Alavia), qui s'assurent du niveau d'entraînement du groupe aéronaval et du groupe aérien embarqué – pilotes comme techniciens – pour conduire les missions conventionnelles ou nucléaires. L'entraînement est une exigence permanente pour l'ensemble des marins qui participent à la mise en œuvre de cette force.

Mare omnium ?

Guerre de Troie, guerres médiques ou puniques, siège de Malte par les Ottomans de Soliman, bataille de Lépante... Autant de conflits qui ont eu pour théâtre la Méditerranée. Mais elle est aussi le bassin de pays aux cultures, religions et régimes politiques variés qui se côtoient de part et d'autre de cette frontière maritime, échantonnant et savent tirer parti de cette diversité. D'abord frontière, barrière même, l'espace maritime est devenu route et lien. Zone de fracture et de violence, mais aussi de contacts économiques et culturels, la Méditerranée a rapproché les États autant qu'elle les a séparés.

Bassin historique de la vigne et du blé, la mer Méditerranée a permis à l'humanité de s'installer durablement sur ses rivages. Empires et civilisations ont rayonné, se sont étendus, ont à la fois échangé et combattu. Autant d'époques ayant permis les échanges de richesses, de connaissances ou de savoir-faire. La communication par voie de mer a fait naître le commerce maritime et par là même, développé le commerce international. La Phénicie, la première, étend son activité à l'ensemble de la région. Peuple marchand et marin, les Phéniciens innovent dans la navigation et la construction navale. Les Grecs s'inspirent ensuite de ce modèle. Berceau de la démocratie, Athènes étend son influence politique. Elle devient un empire maritime, centre névralgique du commerce en Méditerranée, développant ports marchands et comptoirs. Héritière directe de la Phénicie et située au centre des routes maritimes reliant l'Est et l'Ouest, Carthage constitue également un foyer de l'économie en Méditerranée. Lorsque Rome annexe la Grèce et vainc la cité carthaginoise, elle devient ensuite la puissance dominante. Sous la *Pax Romana*, le commerce est plus sûr et plus rentable par voie maritime. Pivot entre trois continents et carrefour des religions du Livre, la Méditerranée poursuit sa croissance économique et développe les échanges culturels, tout en restant aussi un

lieu de tensions et de clivages. Mais après avoir été un véritable lac romain, la Méditerranée voit son importance supplantée par l'océan Atlantique, l'époque moderne et ses grandes découvertes.

RICHE DE SON HÉRITAGE ET DE SA GÉOGRAPHIE,

la Méditerranée conserve cependant un rôle majeur dans la mondialisation des échanges. Les différentes religions présentes dans la région permettent malgré tout toujours le rayonnement des cultures et la diffusion d'idées, de courants de pensée. Véritable voie de communication, la zone restera longtemps un axe majeur pour les échanges commerciaux, notamment en matières d'hydrocarbures. Bien qu'elle ne soit plus le centre névralgique du commerce mondial, elle n'en demeure pas moins un lieu de passage fondamental. Elle est traversée chaque année par des milliers de navires transportant hydrocarbures, conteneurs de marchandises ou touristes. De véritables plates-formes d'échanges se sont développés et des métropoles ont évolué pour devenir des ports importants sur la route maritime des échanges (Barcelone, Tanger...). Une telle dynamique confirme l'importance de ses détroits, véritables verrous stratégiques. Les Dardanelles et le Bosphore sont des passages obligés pour la Russie... Gibraltar est une porte d'accès primordiale, la plus fréquentée du monde après le Pas-de-Calais et Malacca.

ESPACE D'ÉCHANGES, cette mer reste néanmoins un espace de clivages où les enjeux géopolitiques sont nombreux et les conflits majeurs au minimum latents. Issues d'antagonismes anciens et complexes, ces tensions liées à l'histoire (conflit israélo-arabe en Palestine), à la question des minorités (Kurdes en Turquie et en Syrie), à la délimitation des frontières (frontière entre la Grèce et la Turquie en mer Égée) ou encore à la montée du terrorisme islamique (Algérie, Syrie, Liban...) vont longtemps encore agiter les rivages de la Méditerranée. De multiples querelles qui expliquent la présence permanente de grandes puissances dans les eaux méditerranéennes, notamment la VI^e Flotte des États-Unis, mais aussi les marines britannique ou russe, sans oublier celles des pays riverains. Le bassin méditerranéen est aussi caractérisé par des différences démographiques et des inégalités de richesse qui dessinent une ligne de front invisible d'est en ouest. Elles conduisent à des mouvements migratoires du Sud vers le Nord. Il existe également un déséquilibre dans le volume des échanges et des flux commerciaux. Les échanges des pays du Sud, notamment du Maghreb, se font essentiellement avec l'Union européenne *via* ses grands ports de commerce : Marseille, Gênes, Venise et Barcelone.



La Méditerranée couvre
2,51 MILLIONS DE KM²
(soit 1% de l'océan mondial)

46 000 KM
de littoral

22 ÉTATS
côtiers

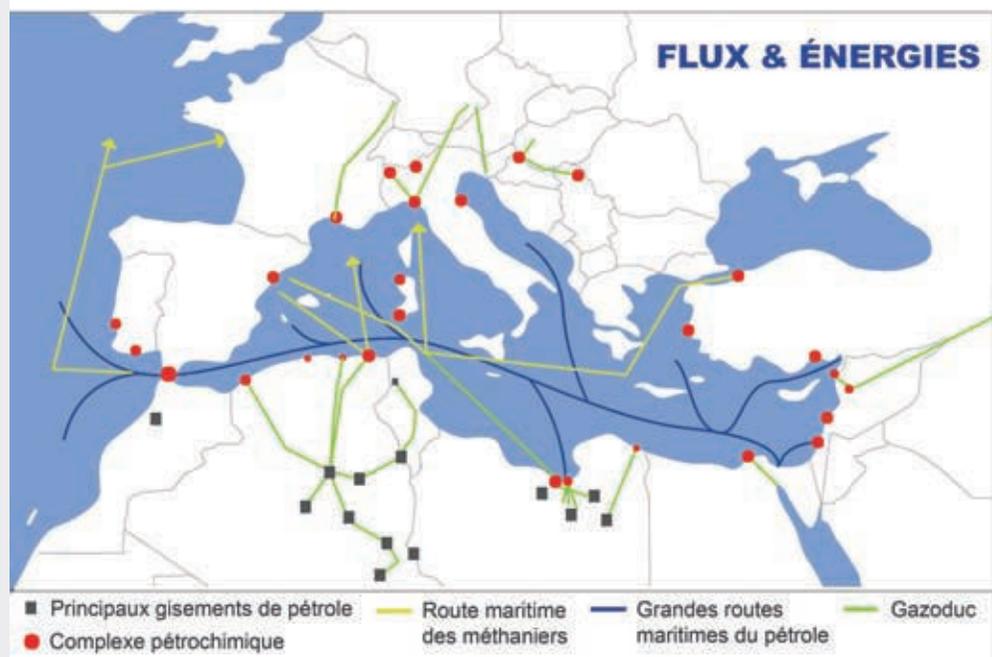
157 MILLIONS
d'habitants sur son littoral



20%
du trafic des pétroliers

30%
du trafic des navires marchands

DÉTROIT DE GIBRALTAR
3^{ème} détroit le plus emprunté au monde



AUJOURD'HUI DES INITIATIVES sont lancées pour favoriser les échanges et renforcer la stabilité, comme l'Union pour la Méditerranée, partenariat majeur de la zone. Cette association de 43 États membres, qui a eu un nouvel élan en 2008 lors du sommet de Paris, prévoit des projets mobilisateurs : programme de dépollution de la mer, autoroutes maritimes, plan solaire méditerranéen... Autant de défis qui visent à créer une réelle dynamique de rassemblement des acteurs de la Méditerranée et dont on peut espérer qu'ils feront primer les échanges face aux clivages.

Méditerranée en chiffres clés

Couvre **2,51 millions** de km²
(soit **1 %** de l'océan mondial)
46 000 km de littoral
22 États côtiers
157 millions d'habitants sur le littoral
20 % du trafic des pétroliers
30 % du trafic des navires marchands
Détroit de Gibraltar : **3^e** détroit le plus emprunté au monde
2^e espace de croisière au monde

Les enjeux géopolitiques et géostratégiques du bassin méditerranéen sont aussi nombreux qu'anciens. Au moment où l'Atlantique semble à son tour supplanté par le Pacifique, quelle place la Méditerranée gardera-t-elle ? Celle d'une cousine germaine de la mer d'Aral, à peine plus vaillante ? Ou accompagnera-t-elle le destin du continent africain qui pourrait bien un jour profiter enfin de sa vitalité démographique et de sa croissance économique ? Reste à savoir si ce sera alors au profit du Pacifique, *via* l'océan Indien, ou dans un ré-équilibre, en partenariat avec l'Europe, en faveur de cette *Mare Nostrum* qui n'abdiquerait pas. ●

LV STÉPHANIE PAYRAUDEAU, CESM

vie des unités

Mission Jeanne d'Arc 2014 Cap sur l'Atlantique !

Dispositions de combat Le Groupement des champs de tir de la Marine

Journée du marin 2014 La Marine en famille

Mission Jeanne d'Arc 2014

Cap sur l'Atlantique !

Depuis le 12 mars et jusqu'à mi-juillet, le bâtiment de projection et de commandement (BPC) *Mistral* et la frégate *La Fayette* sont prépositionnés stratégiquement en Atlantique. « Cette mission, c'est 4 en 1 : opérations, coopération, rayonnement, formation », explique le capitaine de vaisseau François-Xavier Polderman, commandant le BPC *Mistral* et le groupe amphibie Jeanne d'Arc.

CONDUIRE LES OPÉRATIONS

D'AUJOURD'HUI. « Opérations » d'abord, car pendant les quatre mois du déploiement, le groupe sera prépositionné en Atlantique, prêt à intervenir si le CEMA en donne l'ordre. Depuis le 24 mars, le groupe a relevé l'avis *Commandant Birot* et constitue le bras armé de l'opération Corymbe 124 dans le golfe de Guinée. « Coopération », ensuite. Dans le cadre de Corymbe, les deux bâtiments sont impliqués dans des actions de coopération avec les marines riveraines : Sénégal, Togo, Bénin, Guinée, Côte d'Ivoire... La mission permettra également des entraînements bilatéraux avec les États-Unis, le Brésil et le Canada qui auront pour objectif d'accroître l'interopérabilité avec les grands alliés de la France. Les trois premiers mois du déploiement seront aussi consacrés à la préparation opérationnelle interarmées. Avec les éléments militaires français au Sénégal, avec la Force Licorne en Côte d'Ivoire, au Brésil ou dans le cadre de mission de souveraineté aux Antilles, de nombreuses



Grâce aux engins de débarquement et aux hélicoptères, 200 hommes et près de 40 véhicules ont été mis à terre par le *Mistral* le 13 mars à Belle-Ile, sous escorte du *La Fayette*. Cet entraînement grandeur nature a permis au groupe amphibie de valider sa pleine capacité opérationnelle.

manœuvres amphibies seront menées. « Rayonnement » aussi, puisque la présence du pavillon en mer et les escales de bâtiments français dans un pays étranger constituent un soutien à notre diplomatie. « Nous sommes également des VRP du made in France, explique le CV Polderman. Montrer nos matériels et la capacité qu'ils nous offrent de nous déployer au loin est une façon de soutenir l'expertise des industries françaises et indirectement l'emploi en France. »

PRÉPARER LA MARINE DE DEMAIN.

À ces trois missions se superpose une quatrième, non moins essentielle : la formation des officiers-élèves (OE). Ils sont 155 à embarquer pour la première fois « loin, longtemps, en équipage et en mission ». Totalement intégrés au système d'hommes du groupe amphibie, ils com-

155

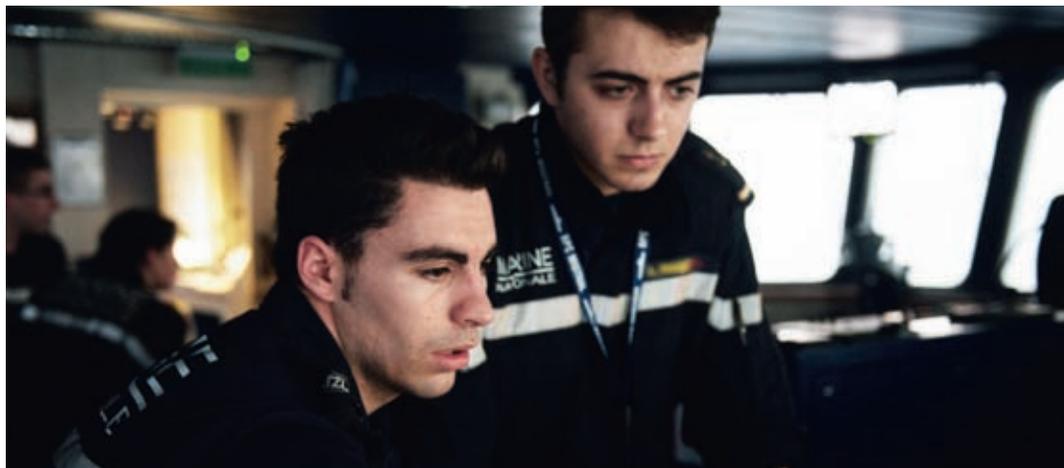
Le nombre d'officiers-élèves participant à la mission Jeanne d'Arc 2014. Ils ou elles sont officiers de marine issus de l'École navale interne ou externe, médecins des armées, commissaires d'ancrage marine de l'École du commissariat des armées, ingénieurs de l'armement, administrateurs des affaires maritimes et même officiers-élèves de Saint-Cyr-Coëtquidan.

plètent professionnellement leur formation avant de rejoindre les forces en septembre prochain. « Jusqu'ici, nous n'avions navigué que sur des bâtiments-écoles. Naviguer sur un bâtiment de la taille d'un BPC est une vraie nouveauté, de surcroît dans un contexte opérationnel », témoigne l'EV Vladimir M., 22 ans. Pour l'EV2 Alexis M., 23 ans, qui aimerait devenir sous-marinier, cette mission est avant tout une aventure humaine : il s'agit à la fois de « s'insérer dans un équipage, pour vivre avec et le comprendre », mais également d'« apprendre en situation réelle comment doit se positionner un officier dans un service ou dans l'action ». Les officiers-élèves attendent beaucoup de ce déploiement. « Il constitue une étape essentielle pour être opérationnel dès la première affectation », conclut l'EV2 Paul C., 22 ans.

QU'EST-CE QU'UN GROUPE AMPHIBIE ?



TRANSMETTRE. Pour l'équipage des deux bâtiments, le défi est double : conduire la mission bien sûr, mais aussi transmettre son savoir-faire aux officiers-élèves. Du matelot au commandant, chacun est mobilisé. Le MP Jérôme C., chef du secteur détection électromagnétique à bord du *Mistral*, témoigne volontiers. Il a « la fibre pédagogique » dit-il. « Notre mission est de leur apprendre ce qu'on n'apprend pas à l'école, ce que l'on ne connaît que lorsque l'on est en situation à la mer. Pour ma partie, la détection et les opérations, j'essaie de leur transmettre des petites choses, ces façons de faire que l'on n'acquiert qu'avec l'expérience et qui pourtant les aideront dans leur métier. J'essaie également de leur apprendre à faire confiance aux anciens, aux officiers marinières supérieurs. Il faut qu'ils sachent les écouter, car leurs connaissances et leur expérience leur permettront souvent de faire la différence. En mer ou au combat, il faut avoir la bonne idée, le bon réflexe, au bon moment, c'est ça le défi ! » En passerelle, les officiers-élèves se succèdent. Tantôt observateurs, tantôt acteurs, ils seront, bientôt pour certains, « lâchés » chefs du quart, c'est-à-dire jugés capables d'assurer seuls la fonction. Le MT Damien C., navigateur-timonier et chef du quart sur le *Mistral* les accompagne dans cet apprentissage. « Outre la transmission de connaissances théoriques et pratiques, j'essaie de les aider à bien se positionner. Ils doivent trouver le bon



En passerelle, le MT Damien C. partage son expérience avec un officier-élève. Ces conseils l'accompagneront pendant toute sa carrière.

équilibre entre l'autorité nécessaire pour diriger l'équipe et l'écoute qu'ils doivent accorder à leurs adjoints. J'essaie de les aider à être à la fois détendus et concentrés. » Pour cet officier marinier de 28 ans qui a débuté sa carrière comme matelot sur le porte-hélicoptères *Jeanne d'Arc*, « pouvoir aujourd'hui contribuer à la formation des officiers de la Marine de demain est une grande fierté ». Aux côtés de l'équipage, une équipe réduite d'instructeurs participe à la formation des OE. Ils prennent le relais des cadres de l'École navale pour le tutorat des stagiaires. Selon le LV Jacques M., instructeur SIC, leur mission est

18
C'est le nombre de pays d'où sont issus les officiers-élèves : France, Allemagne, Arabie Saoudite, Belgique, Bénin, Brésil, Cameroun, Canada, Corée du Sud, Gabon, Koweït, Liban, Madagascar, Malaisie, Maroc, Royaume-Uni, Sénégal et Togo.

d'accompagner les officiers-élèves dans le passage initiatique entre la théorie et la pratique des opérations à bord d'un bâtiment de guerre. Nous les formons à occuper des postes embarqués à responsabilités, sans délai. Le plus important, c'est que les officiers-élèves prennent conscience de la globalité du métier qu'ils ont choisi. Ils ne sont pas experts en navigation ou en mécanique navale, ils sont marins militaires prêts à aller au combat au sein d'un équipage. Le déploiement de ce groupe tactique, grâce à la complémentarité des deux bâtiments, leur offre la meilleure opportunité de s'y préparer ». ●

LV CAROLINE DUCRET

Dispositions de combat Le Groupement des champs de tir de la Marine

Gâvres, Le Linès, voire « la commission d'expériences de Gâvres » ou encore le Gerbam, les noms se sont succédé au rythme de l'histoire pour désigner ce qu'il convient d'appeler désormais le Groupement des champs de tir de la Marine nationale.

UNE HISTOIRE LONGUE COMME UN CANON DE 100 MM. L'histoire de ces champs de tir se fonde dans celle de l'artillerie navale. Officiellement créés en 1829 par une dépêche de la Marine, les champs de tir ont passé quelques décennies entre les mains de la DGA. Cet espace a été réaffecté depuis le 1^{er} janvier 2010 à la Marine nationale. Il est aujourd'hui uniquement dédié à assurer l'entraînement des forces aéro-maritimes.

UN EXEMPLE DE CONCERTATION

« **ON TARGET** ». Pour assurer cette mission, il a fallu transformer en champs de tir un ancien polygone d'essais, tout en assurant la poursuite des activités d'entraînement des fusiliers marins et commandos. Des mois de concertations entre la force des fusiliers marins et commandos et toutes les structures et parties prenantes : préfecture, municipalités, office national des forêts, grand site dunaire... ont été nécessaires pour définir deux régimes extérieurs de champs de tir distincts, offrant aux utilisateurs de nouvelles capacités. D'une part, le régime extérieur du champ de tir air/sol et air/mer du Bégo, situé sur les servitudes d'utilité publique d'Erdeven et de Plouharnel (Morbihan). Il est utilisé au seul profit d'Alavia. D'autre part, le régime extérieur du complexe de tir du Linès qui regroupe toutes les activités réalisées sur les terrains militaires de Plouhinec, ainsi qu'en mer et dans les airs. Un complexe utilisé par Alfau, Alfusco, Alavia et l'armée de Terre. Ce travail de longue haleine a été mené avec la volonté de concilier sur ces espaces protégés, les intérêts de la Défense et des collectivités locales, avec comme préoccupation particulière de limiter les tirs en période



Déployés à terre, les « contrôleurs avancés » de la Force des fusiliers marins et commandos permettent de guider l'action des avions ou hélicoptères d'attaque.



estivale et les tirs de nuit. Autre axe d'effort : améliorer la communication vers le public et les élus grâce à des échanges réguliers entre tous les acteurs.

PILIER DU CONTRAT OPÉRATIONNEL.

Ce nouveau complexe permet désormais à la Marine de bénéficier d'un espace particulièrement précieux pour ses entraînements en Bretagne Sud : du 9 mm au canon de 100 mm, en passant par l'appui-feu pour les tireurs d'élite, de la démolition à l'entraînement au tir aérien par les *Super Étendard Modernisé* et les *Rafale*, en passant par la mise en œuvre d'engins cibles et de drones, sans oublier les tirs par les bâtiments de surface. Comme le rappelle le contre-amiral Olivier Coupry (Alfusco) : « Ces champs de tirs font partie intégrante de la préparation opérationnelle des commandos, comme des fusiliers marins. Mais aussi, et il ne faut pas l'oublier, des aéronefs et bâtiments de surface. Sans eux, je ne suis pas en mesure de remplir le contrat opérationnel et de pouvoir déployer 365 jour par an, 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 des hommes entraînés là où la mission le demande. » De plus, grâce à cette présence, les espaces dunaires ont été préservés d'une urbanisation excessive. Une opération gagnant-gagnant... ●



Activité sportive de cohésion sur la base navale de Toulon.

Journée du marin 2014 La Marine en famille

Le 21 mai 2014 ! Une date qui devrait être inscrite dans l'agenda de tous les marins...

La Journée du marin, lancée l'an passé à l'initiative de l'amiral Bernard Rogel, chef d'état-major de la Marine, fête cette année sa deuxième édition. « Cette journée est destinée à devenir un amer annuel. Il s'agit de développer un sentiment d'appartenance intergénérationnel à une famille marine soudée, à l'heure où de plus en plus de marins servent en dehors de la Marine. »

Partout en métropole, outre-mer et à l'étranger, qu'ils soient à terre ou embarqués, les marins se réuniront le temps d'une journée. Civils ou militaires, rejoints à chaque fois que cela sera possible par leurs familles, se rassembleront autour d'activités témoignant de leur identité. L'année dernière, vous aviez été nombreux à répondre présent à l'appel du CEMM. Retour sur ces succès qui vous permettront de puiser votre inspiration en vue de l'édition 2014.

En Nouvelle-Calédonie, la matinée a été

consacrée à une cérémonie militaire avec remise de décorations, doublée d'un rallye sportif. Dans l'après-midi, des activités ludiques pour les enfants des familles étaient organisées. Pour le capitaine de vaisseau Bruno Jeannerod, commandant la base navale de Nouméa, « cette journée a permis de souder les marins de Nouvelle-Calédonie ». Il a également sou-

ligné que si l'organisation a nécessité un peu de travail, cela a permis aux familles de marins qui étaient en mer de pouvoir tout de même se réunir.

En Atlantique : « À Brest, le soleil était au rendez-vous et la journée a été belle », se plaît à rappeler le capitaine de vaisseau Gilles Picat, travaillant à l'état-major de Ceclant/préfecture maritime de l'Atlantique. Les marins avaient organisé une série de conférences internes sur les opérations extérieures. « Deux de nos officiers ayant participé à des opérations en Afghanistan et au Mali ont offert un témoignage riche pour partager les valeurs de l'engagement. » Certains navires de la Marine basés à Brest étaient également ouverts aux visites.

À Lorient, la base des fusiliers marins et commandos a ouvert ses portes aux familles le temps d'une journée printanière.

En Manche et mer du Nord : au Havre, une délégation du bâtiment de projection et de commandement (BPC) *Mistral* a rendu visite à sa ville marraine.

De nombreuses activités sont organisées dans toutes les unités de la Marine. Parmi celles-ci, certaines sont ouvertes au public. Pour faciliter la création d'un programme et le faire partager, faites-nous part de vos projets (en précisant le type d'activité, l'horaire, le lieu...) sur Intramar à emm.journeedumarin2014.fct@intradef.gouv.fr. ●



La Journée du marin permet de faire découvrir son métier aux familles.

RÉOUVERTURE
10 mars 2014

TOULON

RÉSIDENCE - ESCALE LOUVOIS
(ex-cercle des officiers mariners)

Pied-à-terre idéal, pour vos **voyages d'agrément ou professionnels**, dans une résidence conviviale.

- 100 chambres climatisées,
- un restaurant,
- un bar,
- 5 salles de réunion,
- une salle de banquet de 400 personnes,
- cocktail, service à table, buffet, prestations spéciales, banqueting, événementiel, ...
- un parking de 150 places gratuit et fermé.



Réserve opérationnelle

Des talents au service de la Marine

Aujourd'hui, la Marine nationale compte plus de 5 000 réservistes opérationnels et citoyens affectés au sein des forces ou en état-major. Issus directement du monde civil ou anciens militaires, les marins de réserve sont employés dans des domaines très variés : des guetteurs de la flotte dans les sémaphores aux instructeurs sur les théâtres d'opérations extérieures (Opex). Alors que la Journée nationale du réserviste (JNR) 2014 vient de s'achever, *Cols bleus* dévoile les enjeux de la réserve de la Marine et met en lumière, au travers de témoignages, la diversité des missions confiées aux marins de réserve.

EV2 SOPHIE MOREL

Entretien avec le CA Benoît Lugan, délégué aux réserves de la Marine.

Amiral, comment la réserve d'aujourd'hui s'est-elle constituée ?

En 1996, la grande réforme de professionnalisation des forces armées a entraîné une transition du service militaire obligatoire vers une politique de recrutement fondée sur le volontariat et une réduction des effectifs. Dans la Marine, les 18 000 postes honorés par les appelés ont été réduits de moitié et confiés à 5 000 réservistes, 3 000 engagés et 2 000 civils. C'est donc à partir des années 2000 que les réservistes sont devenus une ressource humaine indispensable au bon fonctionnement de la Marine.

En quoi la réserve est-elle indispensable pour la Marine ?

En 2013, nous comptons près de 37 000 marins d'active et 4 800 marins de réserve, soit près de 13 % de l'effectif global de la Marine. Autour de ce socle de marins d'active, la réserve permet de renforcer nos équipages et nos structures, de faire face aux pics d'activités en augmentant les effectifs déployés et de disposer d'expertises spécifiques. L'an

dernier, les réservistes ont effectué plus de 115 000 jours de présence dans le cadre de missions de soutien aux opérations, de rayonnement et de recrutement. En apportant cette contribution majeure à la réussite des missions de notre armée, les réservistes, marins à temps partiel, font partie de l'équipage Marine. C'est pourquoi il est important, au travers des JNR par exemple, de les mettre à l'honneur. La réserve pour nous, c'est capital !

Quel est le projet pour 2014 ?

À la demande du cabinet du ministre de la Défense, le Conseil supérieur de la réserve militaire (CSRMM) pilote la création d'une instance de concertation dédiée à la réserve dans chaque armée. Dans la Marine, cette commission consultative des réservistes opérationnels de la Marine (CCRO-M) sera créée en 2014. Elle visera trois objectifs : entretenir le dialogue avec tous les réservistes opérationnels, les informer des évolutions du ministère de la Défense et de la Marine et répondre aux questions relayées par les membres du conseil. Nous



CA Benoît Lugan, directeur adjoint du personnel militaire de la Marine et délégué aux réserves.

« La réserve pour nous, c'est capital ! »

avons même anticipé la parution de l'arrêté qui officialisera la création de la CCRO-M et avons procédé à une première expérimentation en utilisant comme support d'échange et de dialogue le site Internet dédié à la réserve de la Marine. Pas moins de 230 réservistes se sont portés volontaires pour représenter leurs camarades. Dès la sortie de l'arrêté, nous publierons la désignation officielle des représentants. Par ailleurs, afin de renforcer le lien Armée-Nation et de toujours disposer d'expertises particulières, nous cherchons à recruter davantage de réservistes parmi le monde civil. Ils représentent aujourd'hui près de 40 % de l'effectif total des marins de réserve.

Des civils devenus réservistes opérationnels

1 /

Plus qu'une passion, une vocation

Second maître Olivier Trebaol, officier de la marine marchande et guetteur de la flotte

Fils d'ancien guetteur de la flotte, le SM Trebaol sert dans la réserve depuis cinq ans dans la même spécialité que son père. « En 1992, j'ai effectué mon service national en tant que guetteur sémaphorique, mais une inaptitude médicale m'a empêché de poursuivre ma carrière dans la Marine. Je n'ai cependant jamais quitté les métiers de la mer : moniteur de bateau-école, capitaine de vedette à passagers, puis commandant sur remorqueur affrété par la Marine nationale », explique le SM Trebaol. Cet officier de la marine marchande effectue, quand il le peut, les tours de quart dans les sémaphores nichés le

long des côtes méditerranéennes. « Le métier de guetteur de la flotte est très complet. Nous sommes détecteurs, timoniers, météorologistes, c'est un métier extrêmement passionnant. En cinq ans, j'ai effectué 480 jours de réserve raconte le SM Olivier Trebaol. En juin dernier, j'ai débarqué du bâtiment de la marine marchande sur lequel j'étais commandant et en attendant une nouvelle mission, j'ai enfilé de nouveau l'uniforme bleu pour assurer mon service aux sémaphores de la Garoupe et de Camarat. J'aime renouer avec la Marine, avec la petite famille des guetteurs de la flotte, je dois l'avoir dans les gènes. Aux



Chaque été, le SM Olivier Trebaol vient renforcer les équipes déployées dans les sémaphores des côtes méditerranéennes.

sémaphores, je ne suis pas vraiment considéré comme un réserviste, mais plutôt comme un personnel d'active. J'ai beaucoup de missions, de responsabilités... on me fait confiance et c'est très valorisant ! »

2 /

Vivre des expériences uniques

Enseigne de vaisseau Maxime, contrôleur de gestion et professeur de français sur les théâtres d'opérations.

En 2013, une vingtaine de marins de réserve a été déployée sur les théâtres d'opérations. L'EV1 Maxime était à Kaboul en Afghanistan entre octobre 2010 et mars 2011 pour renforcer le personnel déployé dans le cadre de l'opération Epidote. « J'ai été envoyé en opération extérieure (Opex) pour enseigner le français à des officiers supérieurs afghans. Chaque jour, je faisais cours à deux classes d'une douzaine d'élèves chacune. Pendant ma mission, j'ai également organisé un voyage de fin d'étude au Kazakhstan au profit des officiers auxquels j'enseignais le français. Comme nous entretenons de très bonnes relations, nous avons décidé de créer ensemble une association favorisant les échanges culturels et militaires entre la France et l'Afghanistan. Cette expérience a été

très enrichissante aussi bien sur le plan professionnel que personnel. Dès mon retour en France, je n'avais qu'une envie : repartir ! C'est pourquoi je recherche une affectation qui me permettra de mener de nouvelles missions sur un théâtre d'opération », conclut l'EV1 Maxime.



L'EV1 Maxime déployé en Opex enseigne le français aux officiers afghans.

3 /

Servir son pays autrement

Lieutenant de vaisseau Muriel Rault, commissaire divisionnaire de police et officier analyste à l'état-major opérationnel (EMO).

Aujourd'hui, près de 20 % des réservistes occupent des postes en état-major organique, territoriaux ou centraux à Paris. Pour le LV Rault, commissaire de police dans sa vie professionnelle civile et officier analyste à l'état-major opérationnel (EMO), c'est la troisième affectation. « Depuis mon embarquement dans la réserve opérationnelle en 2003, j'ai occupé différents postes : d'abord officier en second de la préparation militaire marine de Saint-Malo, puis officier traitant au groupement interarmées des actions civilo-militaires de la Marine (GIACM) à Lyon et à l'EMO à Paris. Ma mission actuelle consiste à assurer le suivi du personnel déployé ou projeté en opération. Mon activité professionnelle

est très prenante, mais j'essaie toujours de dégager au moins 15 à 25 jours par an pour pouvoir garder un pied dans cette armée à laquelle je suis très attachée. L'éventail de ses missions et de ses moyens en font une armée polyvalente et passionnante ; sa culture et l'esprit d'équipage qui y sont partagés jusqu'à l'état-major parisien la rendent particulièrement attachante. Les nombreuses similitudes entre la police nationale et la Marine telles que la forte cohésion, le sentiment d'appartenance et le jargon employé m'ont également permis de rapidement trouver mes marques. Mon métier initial assouvit en partie ma volonté de servir mon pays. En étant réserviste dans la Marine, je la complète, mais autrement », confie Muriel Rault.

JNR 2013 : visite du ministre de la Défense, M. Jean-Yves Le Drian, au rallye citoyen organisé au lycée professionnel de Saint-Maximin (Oise) le jeudi 4 avril 2013.



La réserve opérationnelle en 2013

4 800

marins sous contrat de réserve opérationnelle, dont 1 000 en interarmées.

116 700

jours d'activité.

12,5

millions d'euros de budget.

24

la moyenne de jours d'activité par réserviste.

60 %

sont anciens militaires et 40 % viennent du monde civil, y compris du contingent (anciens appelés).

15 %

des réservistes sont des femmes.

Il existe également une autre forme de réserve

La réserve citoyenne, ce sont 350 personnes qui soutiennent la Marine au jour le jour en agissant comme des ambassadeurs de la Marine et du milieu maritime. Très actifs dans le domaine du rayonnement et du devoir de mémoire, ces professionnels mettent aussi leurs compétences à la disposition de la Marine et lui apportent leur expertise dans des domaines très différents : droit, enseignement supérieur et secondaire, monde de l'entreprise, sensibilisation des décideurs, communication... Une véritable somme de talents au service de la Marine nationale et de notre bien le plus précieux : la mer.

Devenir réserviste

Si vous êtes un civil sans expérience militaire, prenez contact avec le centre d'information et de recrutement des forces armées (Cirfa) le plus proche de chez vous. Si vous êtes un ancien militaire, adressez-vous à votre antenne pour l'emploi des réservistes (Aper) située à Paris, Brest, Toulon ou outre-mer. Pour connaître les emplois disponibles et postuler, consultez chaque mois les lettres d'informations publiées sur le site www.reserve.marine.defense.gouv.fr.

Pour en savoir

sur la CCRO-M, rendez-vous sur le site Internet www.reserve.marine.defense.gouv.fr. Retrouvez toutes les photos de la JNR 2014 sur www.colsbleus.fr.





Maître Bastien Gotti

Chaudronnier métallurgiste

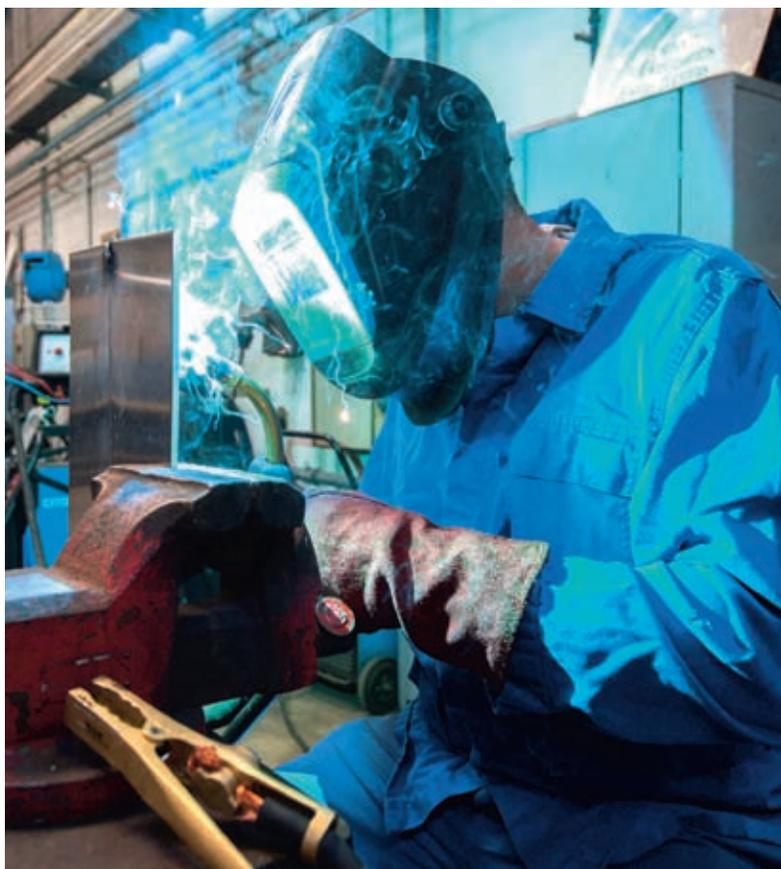
Son parcours

2002 Engagement dans la Marine. Sortie de spécialité atelier manuel (Atnav) et première affectation à l'Atelier militaire de la flotte comme opérateur, spécialité métallurgie.
2004-2005 Stage élémentaire de soudeur, et stage de tuyauteur au CIN Saint-Mandrier.
2007 Affectation sur le bâtiment atelier polyvalent (BAP) *Jules Verne* en mission *Corymbe*.
2008 Cours de soudeur supérieur au CIN Saint-Mandrier.
2009 Affectation à la BN de Papeete, à l'atelier chaudronnerie.
2012 Sélection brevet supérieur Atnav. Affectation au SLM de Toulon en qualité de chef d'équipe.
2013-2014 Embarquement sur le *Tonnerre*, puis sur le *Dixmude* lors des opérations *Corymbe* et *Sangaris*.

Meilleur souvenir « Marine »

Une réparation de nuit
 Mon affectation sur le *Jules Verne* de 2009 à 2011 fait partie de mes meilleurs souvenirs. La convivialité et l'esprit d'équipage régnant à bord correspondaient totalement à mes attentes et aux valeurs pour lesquelles je me suis engagé. L'expérience acquise lors de mon parcours professionnel a été un atout lorsqu'il a fallu réparer un collecteur de ravitaillement défectueux destiné aux hélicoptères. Tout au long de la nuit, nous nous sommes attelés à remettre en état le collecteur. Le lendemain matin, il était opérationnel. J'ai ressenti à cette occasion une grande fierté.





Son unité

Le Service logistique de la Marine à Toulon (SLMT)

La base navale de Toulon, premier port militaire de projection français, abrite une grande partie de la flotte dont elle assure le soutien spécifique et emploie 1 500 personnes, dont environ 800 au Service logistique de la Marine.

Composé de deux divisions : ateliers et logistique, s'étalant sur 65 500 m² de magasins et 18 000 m² d'ateliers, le SLMT articule ses missions autour de trois axes : la maîtrise d'œuvre étatique contribuant au maintien en condition opérationnelle (MCO) des navires de surface et des SNA ; la logistique des matériels spécifiques de la Marine et des rechanges navals ; l'expédition et la réception des matériels au profit des éléments de force maritime.

Les ateliers concourent à l'équilibre économique des contrats de MCO et réalisent les travaux d'entretien, de réparation

et de confection au profit des bâtiments de la flotte.

Outils d'expertise et d'intervention, mobilisables en permanence et déployables, ils assurent la transmission des savoir-faire grâce à une politique de formation et de compagnonnage pérenne au service de la Marine de demain.



Fort d'un CAP, BEP, bac pro en carrosserie et d'un BTS en conception réalisation, Bastien Gotti intègre à 22 ans un bureau d'études dans le secteur privé. Originaire de Die, dans la Drôme, Bastien décide un an plus tard de s'engager dans la Marine. Qui aurait pu prédire que ce jeune homme issu d'une lignée de bûcherons ferait route vers le grand large ? Au centre de recrutement de Grenoble, les conseillers lui proposent plusieurs spécialités. C'est vers celle de spécialiste Atelier naval (Atnav) qu'il se tourne et plus particulièrement vers la métallurgie. Lors de ses affectations successives à terre et en mer, il est chargé de l'entretien et de la réparation de l'ensemble des appareils relevant de ses compétences, à bord des navires de la flotte et au sein des services de soutien à terre. D'abord matelot opérateur, il est accompagné d'un « ancien » à l'atelier chaudronnerie du port de Toulon. Après plusieurs formations complémentaires, il est aujourd'hui au Service logistique de la Marine (SLM) de Toulon, où il est coordinateur entre les préparateurs et les unités. Prestataire de services, il est amené à intervenir pour le maintien en condition opérationnelle (MCO)

des bâtiments et dans le cadre des arrêts techniques. Il assure parfois la formation des opérateurs. Dans la perspective permanente d'évoluer et d'embarquer, il s'est par ailleurs formé à la soudure très spécifique sur aluminium. La qualification européenne de soudeur aluminium qu'il décroche à l'Institut de promotion et de formation aux métiers de la mer de La Seyne-sur-Mer (IPFM) lui permet désormais d'embarquer sur les bâtiments de projection et de commandement (BPC), et d'intervenir, le cas échéant, sur les engins de débarquement amphibie rapides (Edar). À peine rentré de sa dernière mission sur le BPC *Dixmude*, dans le cadre de l'opération Sangaris, il nous avoue aimer changer d'environnement et alterner unités à terre et en mer. Pour ce père de deux enfants, l'écoute, les relations humaines et la réactivité sont des qualités indéniables pour exercer dans ce domaine. Selon lui « *il faut aimer travailler dans le bruit, accepter les contraintes et s'adapter à l'environnement* ». Un travail minutieux, des tâches complexes, la création et la fabrication d'outils ou de produits utiles aux unités lui apportent au quotidien une grande satisfaction.



Le GFM de Brest sur tous les fronts

En permanence, ils assurent la protection statique et dynamique des points sensibles de l'arrondissement maritime et des navires de guerre accostés dans leur port-base à Brest et dans le monde. Ce sont les 400 fusiliers marins du Groupement des fusiliers marins (GFM) de Brest. Près des sous-marins nucléaires lanceurs d'engins (SNLE) en transit dans le goulet de Brest, aux côtés des navires de la Force d'action navale, dans la base navale ou encore au contact des *Rafale Marine* sur la base d'aéronautique navale de Landivisiau. En éléments de protection et de renfort (EPR), en équipes de protection embarquée (EPE), sur les navires militaires ou civils, à Djibouti, Nouméa, en océan Indien ou au large de la Guinée : ce sont toujours les fusiliers marins du GFM de Brest.

En tenue camouflée à terre, en tenue étanche à la mer, armés de Famas, FAP, HK, ANF1, 12,7 ou chiens de patrouille ; en T-shirt noir ou vert, baskets, pataugas ou rangers, portant sac à dos ou gilet pare-éclats, lunettes de tir ou de raid nautique, casque *Spectra* ou béret bleu selon les circonstances : ce sont à nouveau les fusiliers marins du GFM de Brest.

CF JP RULLIER



2



1

1 En route à l'ouvert du goulet, l'équipe d'escorte s'apprête à accompagner une « unité précieuse ». L'embarcation de drome opérationnelle de protection (Edop) file vers son point de contact afin d'assurer en eau resserrée la sûreté de l'évolution du transit.



3



4



2 Sous bonne escorte et sous l'œil vigilant des fusiliers marins, un sous-marin nucléaire lanceur d'engins glisse vers l'océan. Depuis plus de quarante ans, sans interruption, des éléments de la Force des fusiliers marins et commandos (Forfusco) contribuent à la protection de la Force océanique stratégique.

3 Investigation d'un local. Le « kit simunition » permet un entraînement réaliste. La faute d'inattention est immédiatement sanctionnée par les impacts des balles plastiques. La progression s'effectue en sûreté, pour être en mesure de contrer une agression venant de tous côtés.

4 Préparation au stage commando. Le moniteur de sport entraîne tous les matins les candidats aux tests d'évaluation commando. La marche de 8 km avec sac de 11 kg et « blue gun » (arme d'entraînement) doit être effectuée en moins de 50 minutes.



1 & 2 De jour comme de nuit, sept jours sur sept, les fusiliers du GFM patrouillent dans le port militaire. Ils protègent les navires de guerre au mouillage ou à quai, surveillent les accès et sont en mesure d'intervenir sans délai en cas d'intrusion.

3 Visitops : l'équipe de visite recherche des produits illicites à bord d'un navire. Cette capacité permet également de renforcer les brigades de protection des navires de guerre.

4 La nage de combat permet de s'aguerrir au froid et de dépasser son appréhension en milieu aquatique. Elle permet ainsi d'augmenter ses chances de survie en cas de chute à la mer.





3



4



5



6



7

5 Système d'armes à part entière, l'équipe cynophile renforce sur le terrain l'action des équipes de patrouille et d'intervention. Effet dissuasif garanti : le flair, la souplesse, la rapidité... et les crocs !

6 En patrouille sur un point d'importance vitale, l'équipe doit couvrir tout son secteur de responsabilité. La connaissance des lieux est un atout majeur pour déceler toute anomalie et chaque parcelle de terrain est inspectée plusieurs fois par jour.

7 En quelques heures, les équipes d'intervention du GFM peuvent être projetées loin et longtemps pour assurer la protection d'un site. La corde lisse à partir d'hélicoptère permet de rallier rapidement le lieu de l'action en s'affranchissant des obstacles.

50 ans de diplomatie navale

Des années 60 aux années 90, la France a navigué entre désengagement et interventionnisme dans son ancien « pré-carré » d'Afrique de l'Ouest. La flexibilité des unités de la Marine nationale – à la fois ambassades et forteresses flottantes – lui permet de jouer dans ce contexte un rôle aussi majeur que méconnu, dans un espace aujourd'hui au cœur de l'actualité.

En 1946, le général de Gaulle estime qu'« unie aux territoires d'outre-mer [...] la France est une grande puissance. Sans ces territoires elle risquerait de ne l'être plus ».

Formulée avant l'accession à l'indépendance de l'Afrique équatoriale française (AEF) et de l'Afrique occidentale française (AOF), cette idée explique le choix de Paris de maintenir coûte que coûte des contacts étroits avec son ancien empire colonial.

En 1961, 7 000 marins de l'Escadre prennent part à la « croisière noire » à bord de 16 bâtiments réunis autour du porte-avions *La Fayette*⁽¹⁾. Lors de ce déploiement, les marins sont accueillis par les présidents nouvellement élus. Les deux piliers de la présence française en Afrique postcoloniale, Félix Houphouët-Boigny en Côte d'Ivoire et Léopold Sédar Senghor au Sénégal, manifestent à cette occasion leur souhait de rester proches de l'ancienne métropole. Au Gabon, le Président Léon M'Ba souligne que c'est grâce à la Marine que la France et son pays sont entrés en contact, que c'est en partie grâce à elle que les liens sont maintenus⁽²⁾. L'année suivante, le Président gabonais soulignera l'intimité de cette relation en déclarant : « Neuf mois après son départ [du porte-avions *La Fayette*] nous avons eu la joie d'accueillir 375 naissances... » Le Président demande au commandant de l'escorteur d'escadre *Jauréguiberry* alors en escale de transmettre à son équipage son souhait : battre le record du porte-avions, précisant que « toutes les cases du pays leur sont ouvertes ». Ces réflexions apparaissent aujourd'hui ahurissantes voire choquantes mais, dans les années 60, les discours entre autorités françaises et africaines échappaient souvent au cadre policé du langage diplomatique.

LA MARINE EN GARDE-FOU. Le haut niveau de réception lors des escales s'explique par l'aspect spectaculaire des groupes aéronavals. Ils attestent la puissance militaire française et rassurent en particulier les dirigeants locaux quant à la capacité de Paris d'agir

dans le cadre des accords de défense. Ils ont conscience que la France – et sa Marine – est un garde-fou à leur pouvoir contre des menaces intérieures ou extérieures.

En 1968, le porte-avions *Clemenceau* assure des démonstrations aériennes au profit des autorités gabonaises afin d'intimider le Nigeria alors en pleine ébullition. En 1974, Dakar prouve ses capacités en accueillant un groupe constitué autour du porte-avions *Clemenceau*. Ce déploiement intervient dans un contexte d'accroissement de la présence soviétique en Atlantique sud. Il démontre la capacité de la France à maintenir ouverte la route maritime du Cap⁽³⁾ et à intervenir rapidement en cas de tentative de déstabilisation de la part du bloc de l'Est.

Jusqu'à la fin de la guerre froide, ce constat conduit le bloc occidental à confier officiellement à la France la responsabilité de cet espace. En 1982, un groupe aéronaval, composé du porte-avions *Foch*, des frégates *Suffren* et *Dupleix*, du pétrolier-ravitailleur *Meuse*, du transport de chalands de débarquement *Ouragan* et du bâtiment de débarquement d'infanterie et de chars *Dives*, appareille ainsi pour l'Afrique. À partir de 1990, la situation évoluera dans les eaux ouest-africaines du fait de la fin de l'affrontement bipolaire. La chute de l'URSS – et la fin de la relative stabilité de la guerre froide – ouvre la voie à une succession de crises. Une instabilité faisant dire en 1990 à Jacques Pelletier, ministre en charge de la Coopération, que le « vent de l'Est secoue les cocotiers ».

CORYMBE : 20 ANS D'EXISTENCE. Cette évolution motive une réorganisation du dispositif français en Afrique et une reconfiguration des déploiements de la Marine nationale. Depuis 1990, une ou deux unités assurent ainsi une présence navale quasi-permanente dans le golfe de Guinée, à travers l'opération *Corymbe* afin de contribuer au soutien aux opérations en cours dans la région ou de prendre en compte d'éventuelles missions d'aide aux populations, de sécurisation ou d'évacuation de ressortissants, ainsi qu'à des coopérations bilatérales.

Aptes à remplir sous faible préavis des missions d'appui stratégique aux profits des opérations en cours – au Mali et en Centrafrique actuellement – ces bâtiments sont de plus en plus impliqués dans des actions de coopération avec les marines locales avec pour but leur montée en puissance. Dans un cadre multilatéral et avec des modalités adaptées au contexte international, ils œuvrent aux côtés de marins africains et européens à la sécurisation de ces eaux stratégiques.

Cette action démontre que la France reste profondément attachée à l'Afrique, la Marine nationale demeurant le cordon ombilical entre les deux espaces. ●

EV1 MATHIEU LE HUNSEC,
AUTEUR DE L'OUVRAGE *LA MARINE NATIONALE
DEPUIS LES INDÉPENDANCES, 50 ANS DE DIPLOMATIE
NAVALE DANS LE GOLFE DE GUINÉE*,
SERVICE HISTORIQUE DE LA DÉFENSE 2011

(1) Le groupe, constitué d'un croiseur, 1 porte-avions, 7 escorteurs d'escadre, 4 escorteurs rapides, 2 sous-marins et 2 bâtiments de soutien, fait escale à Dakar, Abidjan, Lomé et Cotonou.

(2) Au Gabon, la fête nationale a été fixée à la date anniversaire du premier traité signé en 1839 entre le roi Denis et le lieutenant de vaisseau Bouët-Willamez.

(3) La route du Cap revêt une importance stratégique capitale lors de la fermeture du canal de Suez entre 1967 et 1974.

Dates clés

1884-1885 : Conférence de Berlin qui se conclut par le partage de l'Afrique entre les puissances européennes.

1895 : Création de l'Afrique équatoriale française (AEF) regroupant le Gabon, le Moyen-Congo, le Tchad et la RCA.

1910 : Création de l'Afrique occidentale française (AOF) regroupant à terme : Mauritanie, Sénégal, Mali, Guinée, Côte d'Ivoire, Niger, Burkina Faso et Bénin.

1958 : Indépendance de la Guinée.

1960 : Accession à l'indépendance des colonies françaises d'Afrique de l'Ouest et d'Afrique centrale (Cameroun, Togo, Mali, Sénégal, Bénin, Niger, Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Tchad, République centrafricaine, Congo, Gabon, Mauritanie).

1960-1963 : Signature des accords de défense avec le Cameroun, la Côte d'Ivoire, le Gabon, la République Centrafricaine, le Sénégal et le Togo.

28 octobre, après les traditionnelles cérémonies de départ, la « Jeanne » et le « Victor-Schoelcher » franchissent le goulet, entament leur troisième croisière condamnée. Pendant sept mois, il va falloir préparer les bâtiments au combat, instruire les « midships », assurer la cohésion de nouveaux équipages, enfin porter à l'étranger le témoignage de la France.

Deux mille deux cents nautiques, neuf jours de mer, cette première traversée nous conduit à Dakar. Les deux bâtiments se rencontrent à sa rencontre, la « Jeanne » pénètre lentement dans le port

Pendant ce temps, l'équipage, « midships » et officiers se succèdent aux services de quart. C'est pendant ces heures parfois fastidieuses que le bâtiment prend peu à peu son unité, que corps et spécialités concourent à faire de chacun l'élément d'une même harmonie.

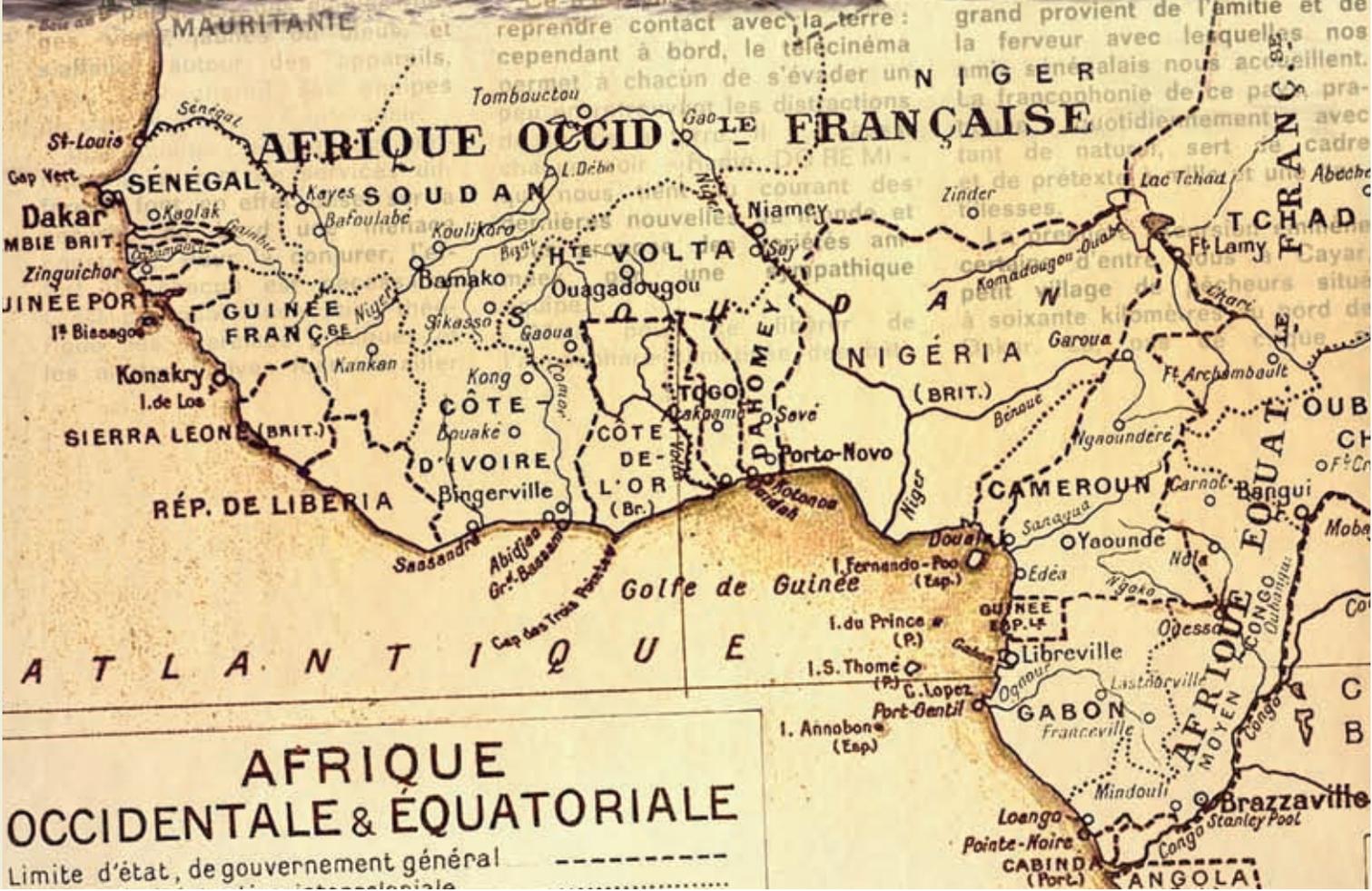
Premier novembre, vingt et une heures : dans la tiédeur de cette soirée, un nouveau feu vient s'ajouter aux mille lumières qui consolaient la nuit, c'est le phare de Dakar. Les deux bâtiments se rencontrent à sa rencontre, la « Jeanne » pénètre lentement dans le port

des moindres intérêts du port d'envol que de servir de terrain de sport aux postes qui s'y succèdent.

NOS AMIS SENEGALAIS...
Huit heures, samedi 5 novembre. Quatre hélicoptères HSS et deux « Alouette » décollent, alors que les deux bâtiments s'apprêtent à franchir la passe du port de Dakar. Entourée de nombreuses pirogues indigènes, de remorqueurs, saluée par une unité de la Marine sénégalaise venue à sa rencontre, la « Jeanne » pénètre lentement dans le port

LA CROISIÈRE DE L'ÉCOLE D'APPLICATION

PREMIÈRE ESCALE... DAKAR



loisirs

Musique | Livres | Cinéma | Expos | Spectacle

STÉPHANE DUGAST

Les bâtiments-écoles type Léopard Des fauves en papier



NAVIGATIONS, MANŒUVRES, TACTIQUES, AVARIES... À leur bord, 30 000 marins y ont fait leurs « classes » depuis 1982. C'est aussi à leur bord qu'ils ont découvert la mer, ses maux et sa rudesse, les quarts de nuit, le froid et la fatigue, les postes et leur exigüité, les odeurs... « C'est finalement à leur bord qu'ils ont commencé à forger leur âme de marin en apprenant à travailler en équipage, en constituant leur savoir-faire et leur savoir-être, en mettant en pratique nos valeurs cardinales et en goûtant l'ex-

tation du large. Autant de caractéristiques qui fondent notre identité et marquent à jamais nos vies », a écrit l'amiral Bernard Rogel, chef d'état-major de la Marine, dans la préface de cet ouvrage. Un livre dédié aux huit bâtiments du groupe des bâtiments-écoles, surnommé « La Ménagerie », car ils portent tous un nom de fauve. Un beau-livre pour fêter les 30 ans de ces bâtiments de taille modeste et au roulis prononcé, dont se souviennent, émus, tous les marins ayant servi à leurs bords. Un livre hommage.

Les bâtiments-écoles de type Léopard, La Ménagerie, François-Olivier Corman et Jean Moulin, Marine éditions. Préface de l'amiral Bernard Rogel, 128 pages, 25 €.

le saviez-vous ?

Branle-bas

« Branle-bas » est un terme dont les origines remontent à la marine à voile. Au XVII^e siècle, les « branles » désignaient les hamacs servant de lits pour les matelots. Un terme faisant allusion aux « oscillations » de ce drôle de couchage, sujet au tangage comme au roulis. Quant à l'action de « mettre bas les branles », elle consistait à les détendre et les décrocher afin de dégager prestement les entreponts du navire. Ce terme va d'abord faire référence au réveil matinal avant de s'appliquer à un autre temps fort de la vie embarqué : **branle-bas de combat** ! « *En cas de combat, le capitaine fait arborer le pavillon, ôter les dunettes, les cloisons, les coffres, les branles, et fait tout porter à fond de cale, enfin fait mettre en ordre tout le vaisseau* », écrivait Colbert dans ses correspondances, comme pour mieux souligner l'agitation régnant à bord d'un navire sur le point de livrer bataille. À compter du XIX^e siècle, le terme ainsi connoté va définitivement basculer dans le langage populaire. Un « branle-bas de combat » désigne une agitation justifiée par l'urgence, et parfois la pagaille. Un terme toujours en vigueur dans le langage courant, tandis que le « branle-bas » est associé à la sonnerie du clairon qui annonce le réveil.



Sur les bords du monde Pôle position

Une BD raconte (en deux tomes) l'incroyable expédition menée en 1915 en Antarctique par Sir Ernest Shackleton. Une épopée demeurée célèbre dans l'histoire de la conquête polaire. Ces deux tomes ne se contentent pas d'énumérer les faits marquants mais ils nous plongent au cœur même des coulisses de l'expédition. Des cases et des bulles glacées pour compléter sa bibliothèque maritime.

Sur les bords du monde, l'odyssée de Sir Ernest Shackleton, 2 tomes. Éditions Grand Angle - Bamboo. Jacques Malaterre, Jean-François Henry et Henri Richez (scénario), Olivier Frasier (dessin), 48 pages, 23 € / album.



■ | Mali, ô Mali L'Afrique selon Orsenna

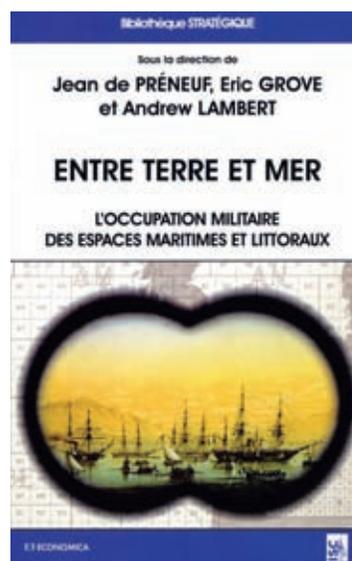
MADAME BÂ MARGUERITE EST COMME L'AFRIQUE : UN CONTE À ELLE TOUTE SEULE. Il y a onze ans, cette institutrice d'origine malienne, mère de huit enfants, écrivait une longue missive⁽¹⁾ à Jacques Chirac, alors président de la République française. Personnage de fiction, son créateur, l'écrivain de marine Erik Orsenna lui redonne vie dans son nouveau roman. Cette fois, la madone africaine va quitter la France et Villiers-le-Bel (Seine-Saint-Denis) pour retourner au Mali, son pays natal. Dans sa croisade contre les djihadistes et les obscurantistes, son petit-fils l'accompagne, lui servant de conteur ! La promesse de tribulations hautes en couleurs pour Madame Bâ de retour à Bamako à l'heure de l'opération Serval. Écrivain de chef d'État (plume de François Mitterrand), écrivain à succès (prix Goncourt 1988), ardent défenseur de la langue française ou écrivain voyageur, Erik Orsenna est surtout un incroyable conteur. Les aventures de Madame Bâ sont autant de prétextes pour le griot (breton de Bréhat) de nous raconter autrement le Mali et en filigrane l'Afrique.



Mali, ô Mali, d'Erik Orsenna, Stock, 416 pages, 21,50 €.

(1) Madame Bâ, Erik Orsenna, Livre de poche, 2005.

■ | Entre terre et mer Stratégie militaire



Se focaliser sur les espaces entre terre et mer – de l'époque moderne à la fin du XX^e siècle – en s'intéressant au concept d'occupation militaire, c'est le leitmotiv des auteurs, tous d'éminents chercheurs français mais également britanniques. Un ouvrage truffé de réflexions qui sauront à leur tour « occuper » l'esprit des marins lecteurs.

Entre terre et mer. L'occupation militaire des espaces maritimes et littoraux. Economica, Bibliothèque stratégique, sous la direction de Jean de Préneuf, Eric Grove et Andrew Lambert, 464 pages, 39 €.

👁️ | Exposition L'aventure des paquebots

150 ans de paquebots à Saint-Nazaire : de la traversée transatlantique à la croisière du XXI^e siècle, est une exposition dédiée au monde du paquebot se tenant actuellement à Escal'Atlantic. Cap sur la Bretagne sud et la cité portuaire de Saint-Nazaire (Loire-Atlantique)

En savoir plus sur www.saint-nazaire-tourisme.com

■ | Ouvriers de l'océan Les embarquements de M. Marcel



Photographe à l'Agence France-Presse (AFP), Marcel Mochet a, pendant plus de 40 ans, couvert tous les événements maritimes, photographiant aussi bien les gens de mer de la pêche hauturière, de l'activité offshore que la Marine nationale. Ce livre raconte en images ses embarquements.

Ouvriers de l'océan, Marcel Mochet, Palantine éditions, 204 pages, 29,50 €.



■ | Le Super Frelon SA321 Rotors tournants

Photos, plans et archives inédites à l'appui, cet ouvrage est dédié au *Super Frelon*, un hélicoptère mythique retiré du service actif en 2010, et s'intéresse exclusivement à sa carrière dans l'aéronautique navale. Un livre indispensable aux marins du ciel.

Le Superfrelon SA 321 – Une épopée de 45 ans dans l'aéronautique navale (1965-2010), Eric Escoubet, Ardan, 167 pages, 20 €. À commander sur www.aeronavale.org

Un sourire aux marins

À qui appartient ce sourire énigmatique paru dans le *Cols Bleus* du mois d'avril 1966 ? Rendez-vous sur colsbleus.fr pour connaître la réponse et savoir comment il a été accueilli à bord du cuirassé *Richelieu*.



Permutations

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

Urgent MT Gecoll Cuisi, affecté Brest terre cherche permutation à terre, région indifférente.
Contact au 06 81 62 10 44 ou 02 98 22 11 40, N° poste : 21140.

Vous voulez déposer une petite annonce dans Cols bleus

N'hésitez pas !

Tarifs des permutations (exclusivement réservés aux marins):

1 insertion : 7,65 €. 3 insertions : 18,36 €. 6 insertions : 26 €.

Toutes annonces confondues, SAUF permutations : 3 insertions : 58,12 €.

Adresse pour envoyer texte de l'annonce et paiement :

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

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

CRÉDITS PHOTOS

Couverture: Jean-François d'Arcangues/ECPAD • **Édito** Page 3 : MN • **Instantané** Pages 6-7 : MT Jean-Philippe Pons/MN Pages 8-9 : Alain Monot/MN • **Actus** Pages 12-13 : Stéphane Marc/MN, MT Axel Manzano/MN, SM Loïc Bernardin/MN, Alain Monot/MN, Philippe Sola/MN ; Page 14-15 : SM Alexandre Groyer/MN, Stéphane Marc/MN, MN • **Passion marine** Pages 16-17 : SM Thomas Vindevogel/MN ; Pages 18-19 : Jérôme Hary/MN, MN, EV2 Paul Senard ; Pages 20-21 : Alain Monot/MN, PM Vincent Maupilé/MN, Jérôme Hary/MN, MN, MT Paul-David Cottais/MN ; Pages 22-23 : Serge Charmoillaux/MN, Patrice Douot/MN ; Pages 24-25 : EV2 Paul Senard, Serge Charmoillaux/MN, SM Simon Ghesquiere/MN • **Focus** Pages 26-27 : EV2 Paul Senard • **Rencontre** Pages 28-29 : Joël Triantafyllides/MN, MN, Alexandre Paringaux • **Planète mer** Pages 30-31 : EV2 Paul Senard • **Vie des unités** Pages 32-33 : SM Marie Brebel/MN, EV2 Paul Senard ; Pages 34-35 : Largo/MN, MN, Pascal Ghigou/MN, SM Thomas Vindevogel/MN • **Dossier RH** Pages 37-39 : SM Sébastien Laurent, SM Cindy Luu, MN • **Portrait** Pages 40-41 : MT Axel Manzano/MN • **Immersion** Pages 42-43 : PM Pascal Dagois/MN, Valérie Guyoton/MN, MN ; Pages 44-45 : SM Sébastien Deschamps/MN, PM Pascal Dagois/MN, MN, Alain Monot/MN • **Histoire** Pages 46-47 : EV2 Paul Senard • **Loisirs** Pages 48-49 : MN ; Hélène Pambrun/MN ; Page 50 : MN • **4^e de couverture**: Largo/MN

NUMÉRISATION DE COLS-BLEUS

La Marine nationale, en partenariat avec la Bibliothèque nationale de France, va procéder à la numérisation de la Revue Cols Bleus de 1967 à 2010.

Les fascicules numérisés en mode image et en mode texte par la Bibliothèque nationale de France (BnF) seront rendus accessibles sur Internet, de façon libre et gratuite, par le biais des sites dont la BnF assure la responsabilité, et notamment Gallica. Il est en conséquence demandé aux auteurs ayant collaborés à ce titre, ou à leurs ayants droit, de bien vouloir remplir le formulaire d'autorisation ci-joint et le retourner à :

*Monsieur le capitaine de vaisseau, chef du service d'information et de relations publiques de la Marine
2 rue Royale, 75008 Paris*

À l'issue d'un délai de 6 mois, prenant effet à compter de la date de publication du présent encart dans la revue Cols Bleus, et sauf avis contraire des auteurs ou de leurs ayants droit, la Bibliothèque nationale de France procédera à la mise en ligne des volumes numérisés.

Il est cependant précisé qu'après cette mise en ligne, la Bibliothèque nationale de France s'engage à retirer tout article ou illustration en cas de réclamation de son auteur ou des ayants droit de ce dernier.

Je, soussigné auteur ou ayant droit de autorise gracieusement et à titre non exhaustif la Bibliothèque nationale de France à procéder à la numérisation en mode image et en mode texte et à diffuser à titre gratuit sur les sites dont elle assume la responsabilité, et notamment Gallica :

- > L'ensemble de mes contributions à la revue Cols Bleus ;
- > L'ensemble de mes contributions à la revue Cols Bleus, à l'exception de celles mentionnées dans la liste jointe.

Cette autorisation est valable pour toute la durée de la propriété intellectuelle et est limitée strictement aux usages définis ci-dessus.

Lieu : Date :
Signature :

Suite aux résultats de la grande enquête TNS Sofres,

UN GRAND MERCI EN TOUTES LETTRES



LA DÉFENSE DE VOTRE SANTÉ



vie de couple, enfant, reconversion, retraite...

Unéo, partenaire de votre vie

**DES RÉSULTATS STABLES QUI PROUVENT
QU'UNÉO EST CONSTANTE DANS SA
DÉMARCHE DE PARTENAIRE DE VIE.**

Du 25 octobre au 9 novembre 2013,
TNS Sofres a interrogé par téléphone,
plus d'un millier d'adhérents Unéo.
Le baromètre a mis en avant des chiffres clés
et de réelles attentes.



Recommanderaient
Unéo à un proche



Ont une bonne
image d'Unéo



Déclarent avoir
confiance en Unéo

0 970 809 709 appel non surtaxé

www.groupe-uneo.fr



