

www.colsbleus.fr

Cols • bleus

MARINE NATIONALE

LE MAGAZINE DE LA MARINE NATIONALE

N°3038 — AVRIL 2015

FOCUS
LE BPC, UN BÂTIMENT
DE COMBAT POLYVALENT
PAGE 26

RENCONTRE
VICE-AMIRAL
DENIS BÉRAUD
PAGE 28

IMMERSION
À BORD
D'UN HAWKEYE
PAGE 42



La Marine en Afrique de l'Ouest

Opérations, sécurisation, coopération



Publicité

Éditorial

La profondeur des océans



© PASCAL DAGOIS/MN

Capitaine de vaisseau
Didier Piaton
Directeur
de la publication

Aux confins occidentaux de l'axe stratégique défini par le Livre blanc, l'action de la Marine en Afrique de l'Ouest est une part essentielle de la présence de la France dans cette région. Pour défendre les intérêts et les ressortissants français présents dans la zone, la Marine y assure une permanence : elle agit en faveur de la sécurité maritime, en soutien des opérations interarmées et au profit de la coopération de défense et de sécurité avec les États riverains de la région.

Centrée sur le golfe de Guinée, l'opération Corymbe est essentielle à l'action de notre pays dans cette région du monde. Elle ne représente cependant qu'une partie des opérations placées sous l'autorité du commandant de la zone maritime Atlantique, dont l'immense aire de responsabilité s'étend de l'Arctique à l'Antarctique. Cette immensité caractérise la profondeur de l'action de notre Marine océanique.

Profondeur des océans au sens propre qui permet la dilution de nos sous-marins stratégiques ou l'exploitation de la troisième dimension sous-marine au profit des opérations navales ou interarmées.

Profondeur stratégique également qui permet à nos bâtiments d'agir en haute mer bien au-delà de nos espaces de souveraineté et ainsi contribuer à anticiper les menaces.

À cet effet, les commandants de zone maritime planifient le positionnement des forces navales pour être en mesure de conduire des opérations de circonstance. C'est le cas des bâtiments en opération Corymbe, susceptibles d'intervenir au plus près des zones de crise dans des opérations interarmées. Ce fut aussi le cas, sur un autre théâtre, au Yémen, au début du mois d'avril, où le groupe Jeanne d'Arc, composé du *Dixmude* et de l'*Aconit*, rejoint par l'*Adroit*, a évacué une centaine de ressortissants de différentes nationalités dans des conditions particulièrement délicates.

Profondeur de notre coopération, encore, avec les marines alliées. Elle permet, toujours sous l'autorité des commandants de zone maritime – également commandants interarmées dans leur zone de responsabilité –, de développer notre interopérabilité et d'être plus forts ensemble dès le temps de paix, pour être en mesure de la préserver durablement.

Profondeur de nos convictions, enfin. Chaque marin est un ambassadeur de la Marine et des valeurs qu'elle porte au service de la France. Chacun de nous doit s'engager pour réussir collectivement le défi du recrutement⁽¹⁾ et accroître la compréhension des enjeux maritimes par nos concitoyens. ●

(1) En 2015, les objectifs du recrutement dans la Marine ont été réévalués à la hausse afin de prendre en compte le renforcement de la posture de protection du territoire, décidé à la suite des attentats de janvier.



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 **Contact internet:** redaction.sirpa@marine.defense.gouv.fr **Site:** www.colsbleus.fr **Directeur de publication:** CV Didier Piaton, directeur de la communication de la Marine **Directrice de la rédaction:** CC Karine Trastour **Rédactrice en chef:** LV Caroline Ducret **Rédacteurs en chef adjoints:** EV2 Pauline Franco, ASP Paguiel Kohler **Secrétaire:** QM2 Anthony Berthet **Rédacteurs et journalistes:** Stéphane Dugast, Laurence Ollino, EV1 Grégoire Chaumeil, EV1 Virginie Dumesnil, ASP Paguiel Kohler, Claire Beaujouan **Infographie:** EV1 Paul Sénard **Conception-réalisation:** Idé Édition, 33 rue des Jeûneurs 75002 Paris **Direction artistique:** Gilles Romiguière **Secrétaires de rédaction:** Céline Le Coq, Mathilde Martinez-Socard **Rédacteurs graphiques:** Bruno Bernardet, Nathalie Pilant **Photogravure:** Média Grafik **Couverture:** Marie Brebel/MN **4^e de couverture:** Paul Sénard/MN **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 58 56 **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

Publicité

actus 6



32 vie des unités

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



passion marine 16

La Marine en Afrique de l'Ouest
Opérations, sécurisation, coopération



37 RH

La PMM
Découverte du milieu militaire Marine

40 portrait

Lieutenant de vaisseau Ewan Lebourdais,
réserviste citoyen

42 immersion

Opération Chammal : 24 h à bord du *Hawkeye*



focus 26

BPC : un bâtiment de combat polyvalent

rencontre 28

«Mettre en adéquation, dans une démarche vertueuse,
la ressource et le besoin», vice-amiral Denis Béraud



46 histoire

La Marine et le blocus de l'Adriatique (août 1914 - mai 1915)

planète mer 30

Antarctique. À la conquête du 6^e continent

48 loisirs

Toute l'actualité culturelle de la mer et des marins

actus

AVRIL 2015





instantané

YEMEN : ÉVACUATION DE RESSORTISSANTS

Le 4 avril, le BPC *Dixmude*, déployé en océan Indien dans le cadre de la mission Jeanne d'Arc 2015, a évacué 44 personnes de différentes nationalités, depuis Balhaf dans l'est du Yémen. Les opérations se sont poursuivies le lendemain dans la ville d'Aden, au sud du pays, avec l'intervention de la FLF *Aconit* et du PH *L'Adroit* qui ont permis l'évacuation de 63 ressortissants de différents pays. La centaine de personnes évacuées a été ensuite débarquée à Djibouti.





instantané

ARROMANCHES: LE GROUPE AÉRONAVAL EN ACTION

Après une escale de plusieurs jours à Abu Dhabi fin mars qui a permis de régénérer les potentiels humain et technique, le groupe aéronaval a repris pour quelques semaines sa participation à l'opération Chammal. La mission Arromanches se poursuit. Des manœuvres bilatérales sont programmées avec de grands partenaires.

Amers et azimuth

Instantané de l'actualité des bâtiments déployés

Le 8 avril 2015

Missions permanentes

 Sous-marin nucléaire lanceur d'engins (SNLE)
Sous-marin nucléaire d'attaque (SNA)

 Commandos (opérations dans la bande sahélo-saharienne opération Barkhane)
Fusiliers marins (équipes de protection embarquées - EPE)

 Équipes spécialisées connaissance et anticipation

44 bâtiments

5400 marins

DONNÉES GÉOGRAPHIQUES

ANTILLES

ZEE : env. 138 000 km²

CLIPPERTON

ZEE : env. 434 000 km²

GUYANE

ZEE : env. 126 000 km²

MÉTROPOLE

ZEE : env. 349 000 km²

NOUVELLE-CALÉDONIE - WALLIS ET FUTUNA

ZEE : env. 1 625 000 km²

=  x 2,5

LA RÉUNION - MAYOTTE - ÎLES ÉPARSES

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

Source Ifremer



ESPACES MARITIMES FRANÇAIS

Projection de Mercator



Carte illustrative à caractère informatif. Les données de cette carte sont susceptibles d'être modifiées sans préavis. Toute utilisation non autorisée est formellement interdite.

Service hydrographique et océanographique de la marine
©2014 SHOM - FRANCE - Tous droits réservés

SHOM - Service Hydrographique et Océanographique de la Marine - 2014

OCEAN PACIFIQUE NORD

OCEAN PACIFIQUE

OPÉRATIONS DE SURVEILLANCE MARITIME

FS Prairial • FS Vendémiaire • Remorqueur Revi

OCEAN ATLANTIQUE

OPÉRATION CORYMBE

TCD Siroco • Aviso Cat Bouan

DÉPLOIEMENT HYDROGRAPHIQUE

BH Laplace • BHO Beautemps-Beaupré

PRÉPARATION OPÉRATIONNELLE

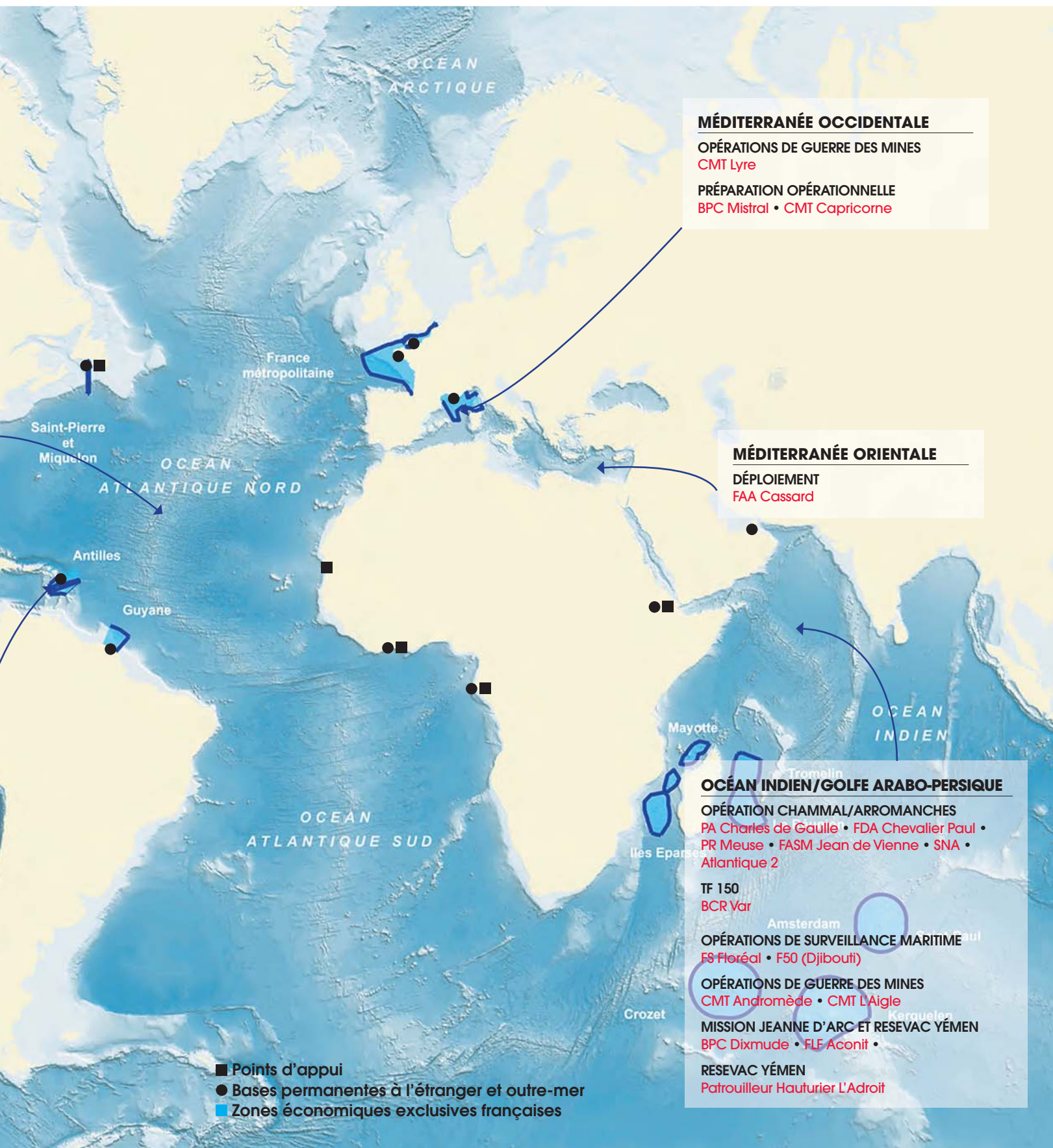
FREMM Aquitaine • FASM Primauguet • Aviso Cat Blaison • BEGM Thétis • BBPD Styx • CMT Cassiopée • PSP Flamant • BH Lapérouse

ANTILLES

PRÉPARATION OPÉRATIONNELLE

BATRAL Dumont d'Urville

OCEAN PACIFIQUE SUD





en images

1 05/04/2015

RESEVAC

La FLF *Aconit* a exfiltré 38 ressortissants de différentes nationalités. Transportés du port d'Aden à la frégate sur des vedettes, ces ressortissants ont été débarqués par l'*Aconit* à Djibouti.

2 01/04/2015

57 ANS

C'est embarquée à bord du porte-avions *Charles de Gaulle* pour la mission Arromanches et engagée dans l'opération Chammal que la flottille de chasse 17F, surnommée « La Glorieuse », a fêté ses 57 ans.

3 25/03/2015

INTERVENTION

À la suite du naufrage d'un navire de pêche dans les Côtes-d'Armor, le Centre d'expertises pratiques de lutte antipollution (CEPPOL) est intervenu pour prévenir un risque de pollution maritime.

4 27/03/2015

MONTÉE EN PUISSANCE

Le *Caiman Marine* vient d'obtenir sa première capacité opérationnelle «leurrage»: une partie des modes d'autoprotection antimissiles sont maintenant disponibles, renforçant ainsi ses capacités militaires.



© FRÉDÉRIC DUPLIOUICH/MN



© FLORENT LE BIHAN/MN



© STÉPHANE DZIOBA/MN

5 24/03/2015
GUYANE

Lors de sa visite aux Forces armées en Guyane (FAG), le CEMA est allé à la rencontre des marins des deux patrouilleurs de type P400 *La Gracieuse* et *La Capricieuse*.

6 01/03/2015
PEDRO

Retour de mission de l'*Alouette III Pedro* qui, pendant les phases de catapultage et d'appontage sur le porte-avions *Charles de Gaulle*, se tient prêt à secourir les pilotes.



© ALEXANDRE SERPILLO/ÉTAT-MAJOR DES ARMÉES



© FRÉDÉRIC DUPLIOUICH/MN

dixit ●

« Je connais les difficultés auxquelles vous êtes confrontés et je les prends en compte. Avec l'état-major de la Marine, nous menons des combats quotidiens pour vous donner les moyens de conduire votre mission. Les dossiers que nous défendons sont complexes et se traitent parfois sur le long terme. Les résultats visibles sur le terrain peuvent prendre du temps, mais je tiens à vous assurer que la mécanique est en marche. Je veux aujourd'hui vous redire toute ma confiance dans l'avenir de la Marine. »

Amiral Bernard Rogel, chef d'état-major de la Marine, lors de la séance plénière du conseil de la fonction militaire de la Marine (CFMM).

« Avez-vous déjà pensé à ce qui peut vous arriver en tant que militaire ? Aller au combat, risquer sa peau et celle de ses hommes, donner la mort. Vous êtes de futurs chefs. Être militaire, c'est se sacrifier et, quand je dis se sacrifier, je ne parle pas que de l'aspect "donner sa vie", je parle aussi du sacrifice quotidien. Vous devez vous y préparer. »

CV Pierre de Briançon, commandant du groupe Jeanne d'Arc, s'adressant aux officiers-élèves avant l'entraînement Wakri, quelques jours avant la RESEVAC au Yémen.

Antilles

Le Germinal intercepte plus de 150 kg de drogue



Agissant dans le cadre de l'action de l'État en mer, les bâtiments de la Marine participent régulièrement, avec les autres administrations et les partenaires étrangers de la Caraïbe, aux opérations de lutte contre le trafic de drogue.

LE 21 MARS, LA FRÉGATE DE SURVEILLANCE *GERMINAL* A INTERCEPTÉ UN GO-FAST AU COMPORTEMENT SUSPECT, DÉTECTÉ ET PISTÉ AU PRÉALABLE PAR UN AVION C26 DU REGIONAL SECURITY SYSTEM (RSS), BASÉ À LA BARBADE. Cette action, qui a permis la saisie de 124 kg de cocaïne et 33 kg de marijuana, illustre une fois encore l'excellente coopération avec les partenaires régionaux, ainsi que l'efficacité de l'action interministérielle menée par la France contre le trafic de produits stupéfiants en zone Antilles-Guyane.

Pris en chasse par la frégate *Germinal* à une cinquantaine de nautiques à l'ouest de la Barbade, le go-fast a rejeté à la mer des ballots de drogue avant d'être arrêté. Les 7 présumés narcotrafiquants ont été interceptés et leur embarcation a été saisie. La frégate a récupéré 7 ballots. La drogue saisie par le *Germinal* a été remise à l'Office central pour la répression du trafic illicite des stupéfiants (OCRTIS - Police nationale) pour destruction. Les 7 présumés narcotrafiquants ont été placés en garde à vue par l'OCRTIS dans le cadre de l'enquête judiciaire sous l'autorité du procureur de la République.



Cette opération porte le bilan de ce début d'année 2015 à plus de 1,2 tonne de drogue saisie en mer par l'action conjointe des services de l'État français dans la zone Antilles-Guyane.

TF 150

Le Var prend la relève!

LE 6 AVRIL, AU LARGE DE MANAMA, AU ROYAUME DE BAHREÏN, le capitaine de vaisseau René-Jean Crignola a pris le commandement de la Task Force 150. Pour la 9^e fois depuis sa création en 2001, la France en assure le commandement, avec un état-major embarqué à bord du bâtiment de commandement et de ravitaillement (BCR) *Var*. Durant son mandat, la France est à la tête d'une force navale multinationale dont la mission principale est de lutter contre les trafics illicites en mer Rouge, dans le golfe d'Aden, en océan Indien et autour de la corne de l'Afrique. Ces trafics, qui financent le terrorisme mondial, sont une source d'instabilité dans ces régions traversées par de grandes routes commerciales. Les bâtiments engagés dans la TF150 participent à la surveillance de la zone, à la collecte de renseignements sur les trafics et conduisent des opérations de sécurité maritime.

le chiffre ●

9,5

L'équivalent de 9,5 tonnes d'explosif ont été détruites au mois de mars en Manche, par l'action combinée des bâtiments de la Marine et de la force permanente de guerre des mines de l'OTAN.

BMPM Renfort pour le crash de l'avion de la Germanwings



© NICOLAS ZICHELLI/MN-BMPM

DÈS LE 24 MARS, LE BATAILLON DE MARINS-POMPIERS DE MARSEILLE (BMPM) a envoyé des moyens humains et matériels sur les lieux du crash de l'avion de la Germanwings. Des équipes de marins-pompiers se sont relayées sur les lieux du drame, mais aussi à l'aéroport Marseille-Provence, notamment pour accueillir, soutenir et accompagner les familles des victimes. Le 3 avril, M. Bernard Cazeneuve, ministre de l'Intérieur, s'est rendu à Marseille pour saluer l'ensemble des services déployés. À l'issue, il a tenu à remercier un par un les marins du feu pour leur implication dans la gestion de cette catastrophe.

Guerre des mines Artémis Trident 15

FIN MARS, LE GROUPE DE GUERRE DES MINES A CONDUIT L'ENTRAÎNEMENT ARTEMIS TRIDENT 15, au large de Bahreïn dans le golfe Arabo-Persique, en coopération avec les marines britannique et américaine. Ces manœuvres, d'une durée de 15 jours, avaient pour objectif de développer l'interopérabilité entre le groupe de guerre des mines en déploiement dans le golfe Arabo-Persique et ses homologues britannique et américain stationnés dans cette zone.



© PATRICE DONOT/MN

CFMM extraordinaire

Le CEMM préside la session plénière

LE CONSEIL DE LA FONCTION MILITAIRE DE LA MARINE (CFMM) S'EST RÉUNI POUR LA SESSION EXTRAORDINAIRE 52 BIS DU 24 AU 26 MARS À PARIS. L'objectif était d'examiner le projet de loi relatif aux associations professionnelles nationales de militaires (APNM) à la suite des arrêts de la Cour européenne des droits de l'homme, remettant en cause l'interdiction stricte pour les militaires de se constituer en groupement professionnel et d'y adhérer.

Sur ce sujet, le CEMM a affirmé qu'il resterait vigilant à la rédaction des décrets, notamment aux modalités d'actualisation de la composition du conseil supérieur de la fonction militaire (CSFM) et à la représentativité des associations.

Lors de son intervention, l'amiral Rogel a également rappelé toute l'importance qu'il accorde aux échanges avec le CFMM. Ils sont l'occasion de recueillir les préoccupations des marins, en complément des rapports sur le moral et des entretiens avec le correspondant des personnels officiers et les majors conseillers. Après avoir dressé un bilan de l'activité opérationnelle actuelle soutenue, il a fait le point sur le plan Horizon Marine 2025 dont l'objectif est de bâtir une marine toujours opérationnelle, à l'efficacité renforcée et adaptée aux enjeux de son temps.

en bref

SNA TYPE SUFFREN RUBIS ET CASABIANCA

Le 25 mars, sur proposition du CEMM, le ministre de la Défense, M. Jean-Yves Le Drian, a décidé de nommer *Rubis* et *Casabianca* les 5^e et 6^e SNA de type *Suffren*. Ce choix permet de perpétuer le souvenir d'unités qui se sont historiquement illustrées au cours de notre histoire récente. Pour mémoire, les premiers se nommeront *Suffren*, *Duguay-Trouin*, *Tourville* et *De Grasse*.

RESEVAC LE FORBIN EN ENTRAÎNEMENT



© MN

Le 20 mars, la frégate de défense aérienne *Forbin* a effectué des manœuvres d'évacuation de ressortissants (RESEVAC) sous les yeux experts des membres de la division entraînement de la Force d'action navale (FAN). Les stagiaires des Préparations militaires Marine (PMM) de Marseille et de la Seyne-sur-Mer jouaient le rôle des personnes à évacuer.

RECRUTEMENT SÉMINAIRE MARINE/ ÉDUCATION NATIONALE

Le 24 mars, 65 provinciaux de lycées professionnels et une trentaine de marins du Service de recrutement de la Marine se sont réunis à Paris, dans le cadre du séminaire dédié à la filière des baccalauréats professionnels option «Marine». Le partenariat Bac Pro établi avec l'Éducation nationale

est particulièrement important pour la Marine dans une perspective de recrutement.

CASSARD MANŒUVRES FRANCO-AMÉRICAINES

Les 7 et 8 avril, la frégate anti-aérienne *Cassard*, déployée en Méditerranée depuis le 26 mars, a conduit, au large des côtes de Chypre, des manœuvres avec les destroyers de l'US Navy *Laboon* et *Ross*. Transferts de personnel, tirs d'artillerie conjoints, évolutions tactiques, appontages et décollages de l'hélicoptère français *Panther* sur les bâtiments américains ont rythmé ces deux journées.

NOTIFICATION GUERRE DES MINES

La Direction générale de l'armement (DGA) et son équivalent britannique ont notifié, le 27 mars, le contrat Maritime Mine Counter Measures (MMCM) portant sur la définition, la réalisation et la qualification de deux prototypes d'un système de drones navals, de surface et sous-marins, d'ici 2019.

COMINFOR LE RDV DES SIC

La COMINFOR 2015 a eu lieu les 31 mars et 1^{er} avril à Toulon sur le thème «Les SIC au cœur de la transformation». La COMINFOR est destinée à informer les forces des orientations prises dans le domaine des SIC, que ce soit au sujet des matériels, des hommes ou des organisations.



© PAUL SÉNARD/MN

La Marine en Afrique de l'Ouest

Opérations, sécurisation, coopération



Située à la croisée de grandes routes maritimes et abritant d'importantes ressources pétrolifères, halieutiques et de minerais précieux, l'Afrique de l'Ouest, du Sénégal à l'Angola, est une région stratégique. La France y compte 80000 ressortissants, ainsi que des intérêts économiques à terre comme en mer. Grâce à sa présence continue dans la zone depuis 25 ans, via l'opération *Corymbe* notamment, la Marine nationale est un acteur incontournable. Elle est l'un des artisans de la sécurisation de cet espace maritime, de la protection de nos ressortissants et des intérêts français dans la région.

● DOSSIER COORDONNÉ PAR STÉPHANE DUGAST

Enjeux

Protéger les intérêts français

La présence militaire française dans le golfe de Guinée est historiquement liée au contexte de « guerre froide ». À cette époque, la mission Okoumé vise à maintenir une présence opérationnelle face à la menace soviétique. Puis, avec la multiplication des crises régionales dans les années 1990 (Togo, Angola, Guinée, Sierra Leone, Sénégal, Côte-d'Ivoire, Guinée-Conakry, Congo, Guinée-Bissau ou encore Liberia), la France décide de rendre sa présence au large de l'Afrique de l'Ouest quasi permanente : c'est l'opération Corymbe. Face à cette instabilité chronique, au nombre très important de ses ressortissants présents dans la zone et à l'étendue de ses intérêts, la France maintient une capacité d'intervention dans cette région du monde, à travers des forces prépositionnées et un dispositif maritime. Par sa présence, la Marine contribue à la sécurité des ressortissants français. Le déploiement quasi continu depuis 25 ans d'un ou de plusieurs de ses bâtiments dans la zone est un signal fort. Au-delà de l'effet dissuasif, le bâtiment battant pavillon français qui croise dans les eaux de la région peut procéder à une opération d'évacuation de ressortissants (RESEVAC) sous faible préavis. En juin 2003, le TCD *Orage* a permis l'évacuation par voie maritime de 535 ressortissants français et étrangers de Monrovia (Liberia) où ils étaient menacés par de violents combats qui déstabilisaient le pays.

SOUTIEN, COOPÉRATION ET DISSUASION

Le bâtiment engagé dans Corymbe constitue une « base mobile », déployée à l'avant, en mer, là où l'on peut rester longtemps sans complication diplomatique ou sécuritaire, avec parfois une réserve opérationnelle embarquée, élément de combat terrestre qui peut provenir de la métropole ou des forces prépositionnées dans la région. Il garantit ainsi la liberté de mouvement et d'action et peut permettre à tout moment d'engager des moyens de façon réactive depuis la mer. Il est en mesure de soutenir une opération. La Marine est ainsi intervenue en appui des opérations Licorne en Côte-d'Ivoire ou Serval au Mali. En décembre 2013, le bâti-



© THOMAS VINDEVOGEL/MN



© MN



© MARIE BREBEL/MN

ment déployé en Corymbe a été mobilisé dès le début de l'opération Sangaris. Le bâtiment de projection et de commandement *Dixmude* a effectué une mission de transport stratégique en débarquant à Douala le matériel nécessaire aux opérations menées en République centrafricaine, acheminé depuis la métropole ou le Gabon. En décembre 2014, le BPC *Tonnerre* a permis de délivrer du fret en Guinée dans le cadre de la lutte contre Ebola. Il a apporté le matériel nécessaire à l'installation d'un centre de traitement des soignants à Conakry. Le bâtiment déployé en Corymbe agit en coordination avec le dispositif militaire français prépositionné en Afrique occidentale (Éléments français au Gabon, Forces françaises en Côte-d'Ivoire et Éléments français au Sénégal). Il est régulièrement mobilisé pour soutenir ces forces, en temps de crise

L'amiral commandant de la zone maritime Atlantique assure, par délégation du chef d'état-major des armées, le contrôle opérationnel des moyens déployés en opération Corymbe.





© THIBAUT CLAISSE/MN

2



© THIBAUT CLAISSE/MN

5



1 Le BPC *Dixmude* conduit en janvier 2013 une mission de transport opérationnel au profit de l'opération Serval au Mali.

2 Manœuvres amphibies avec l'armée togolaise, des soldats français de la 6^e BIMa et le BPC *Tonnerre* lors de l'opération *Corymbe 127*.

3 Fin 2011, pour maintenir leurs capacités amphibies, le TCD *Siroco* et les forces françaises s'entraînent au large de Libreville. Les forces reçoivent l'ordre d'évacuer, pour exercice, des ressortissants français du village de N'Zomo au Gabon.

4 Lors des manœuvres amphibies *Mistral d'Ivoire* en avril 2014, soldats et véhicules du Groupe tactique embarqué (GTE) de la force *Licorne* et des Forces républicaines de Côte-d'Ivoire débarquent sur la plage de Locodjoro.

5 La présence d'un bâtiment militaire français a un effet dissuasif et contribue à la sécurisation de la zone.

comme en temps de paix. Il participe également régulièrement à leur entraînement et au maintien de leurs capacités opérationnelles, notamment dans le domaine de l'amphibie et des qualifications à l'appontage des équipages d'hélicoptères. La présence de la France dans la zone s'inscrit aussi dans le cadre d'accords bilatéraux qui l'amène à mettre en œuvre, entretenir et développer nos coopérations bilatérales avec les pays de la région. Ainsi, la Marine s'engage à fournir un appui aux opérations de sauvetage en mer en maintenant un moyen aérien en alerte à 3 heures depuis Dakar. La protection des intérêts français passe aussi par la sécurisation maritime et la lutte contre le brigandage, la piraterie ou le trafic de stupéfiants. La présence dissuasive d'un bâtiment militaire français contribue

à limiter ces activités illicites. La Marine nationale participe également à la protection de certains navires, qui battent pavillon français et naviguent en zone sensible, en y embarquant des équipes de protection embarquées (EPE) composées de fusiliers marins. Enfin, les bâtiments déployés en opération *Corymbe* peuvent être amenés à intervenir dans ces domaines et à porter assistance à un bâtiment victime d'une fortune de mer. Pour finir, ces bâtiments contribuent à entretenir la connaissance opérationnelle de la région, au profit du contrôleur opérationnel et du chef d'état-major des armées qui bénéficient ainsi d'informations actualisées sur cette zone stratégique. ●

Le golfe de Guinée

Même si les définitions géographiques peuvent varier, le golfe de Guinée s'étend pour la Marine du Sénégal à l'Angola. Cette vaste zone de 5 707 kilomètres le long des rivages de l'Afrique de l'Ouest abrite d'importantes richesses, dont des gisements off-shores de pétrole. Le golfe de Guinée abrite également de considérables ressources de gaz naturel estimées à près de 4 000 milliards de m³. Quant à ses eaux, elles sont réputées riches en ressources halieutiques, du fait de la présence d'un courant froid, de l'abondance de cours d'eau et de la présence de mangroves à terre. Par ailleurs, l'exploitation et l'exportation de ces richesses par les pays riverains ont amené une forte augmentation des flux maritimes au large de l'Afrique de l'Ouest.

1990-2015

25 ans de présence: dates clés

Depuis 25 ans, la France maintient une capacité d'intervention en Afrique de l'Ouest, à travers des forces prépositionnées et un dispositif maritime. Retour sur les temps forts de ces 25 années d'opérations et de coopération.

ANNÉES 1980

Campagnes annuelles dans le golfe de Guinée. Les campagnes Sargasses deviennent en 1981 les campagnes Okoumé.

1985 ET 1987

Les deux dernières campagnes Okoumé mettent en œuvre des escorteurs, une frégate, des avisos, des sous-marins et un pétrolier-ravitailleur.

MAI 1990

Déploiement du TCD *Ouragan* et de l'avisos *Commandant Blaison*, lors de la première opération Corymbe décidée en soutien à l'opération Requin menée par l'armée de Terre au Gabon alors en pleine crise politique.

MAI 1993

La France adopte le principe de permanence d'un bâtiment porte-hélicoptères dans le golfe de Guinée.

JANVIER 1996

Corymbe devient une mission quasi permanente. (photo 1)

MAI 1997

L'avisos *Jean Moulin* et la FS *Germinal* évacuent plus de 1 000 ressortissants lors de l'opération Espadon, après un coup d'État au Sierra Leone.

1997

Participation d'un avion de patrouille maritime *Atlantique 2 (ATL2)*, prépositionné dans la région, aux opérations Antilope et Pélican, au moment des guerres civiles en République démocratique du Congo (Zaïre) et au Congo-Brazzaville.

1998 ET 1999

Quatre missions Iroko sont conduites afin de protéger et évacuer les ressortissants français de Guinée-Bissau.



2002-2004

Dans le cadre de l'opération Licorne, un TCD ou un BPC est prépositionné pour mener une relève des unités à terre, assurer leur soutien et se tenir prêt à une éventuelle évacuation des ressortissants. Nos troupes au sol interviennent avec le soutien d'un *ATL2* prépositionné dans la région, qui conduit des missions de guidage et d'observation à leur profit.

JUIN 2003

Le TCD *Siroco* évacue 535 ressortissants lors de l'opération Providence au Liberia.

JUIN-SEPTEMBRE 2003

La France participe à l'opération Artémis au Congo avec le déploiement d'un *ATL2* prépositionné dans la région.

2006

À Lomé au Togo, 800 kilos de cocaïne sont interceptés, à bord d'un chalutier brésilien, par le bâtiment atelier polyvalent *Jules Verne*, avec le soutien d'un *ATL2*.

FÉVRIER 2006

Le TCD *Foudre* participe à l'arraisonnement du *Master Endeavour*, un caboteur transportant 1,5 tonne de cocaïne.

JANVIER 2008

Le BPC *Tonnerre* intercepte, au large du Liberia, le navire de pêche *Blue Atlantic* transportant 2,5 tonnes de cocaïne. Une semaine plus tard, le BPC intercepte le cargo *Junior* chargé de 3,2 tonnes de cocaïne.

2011

Pendant la crise en Côte-d'Ivoire, le BPC *Tonnerre* puis le TCD *Foudre* se portent en soutien des opérations de sécurisation au profit des ressortissants français menacés par la déstabilisation du pays pendant 4 mois. De nombreux flux de personnel et de matériel nécessaires à la force Licorne sont effectués alors que la logistique par voies aérienne et terrestre était devenue très difficile. Le BPC *Tonnerre* est ainsi resté 63 jours devant Abidjan, jusqu'à l'issue des troubles.

AOÛT 2011

Les Forces françaises du Cap-Vert (FFCV) deviennent les Éléments français au Sénégal (EFS) qui, eux-mêmes, forment un « pôle opérationnel de coopération à vocation régionale ». À ce titre, tout en gardant la capacité d'accueillir, de soutenir, voire de commander une force projetée, la force entretient la coopération avec l'ensemble de nos partenaires de la sous-région, et Dakar demeure un point d'appui pour les escales des bâtiments ou des aéronefs de la Marine.

AOÛT 2012

La frégate de surveillance *Ventôse*, engagée dans l'opération Corymbe, intervient pour porter secours à l'équipage d'un pétrolier battant pavillon britannique, détourné par des pirates au large du Togo. (photo 2)

FÉVRIER 2013

Dès le déclenchement de l'opération Serval au Mali, des *ATL2* et des commandos Marine ont été déployés pour appuyer l'action des troupes au sol. Dans les pre-



© MN



© CHRISTIAN CAVALLO/MN



© MARINA FAREL/ARMÉE DE TERRE



© THIBAUT CLAISSE/MN

mières semaines de l'opération, 80 % des missions de renseignement, surveillance et reconnaissance (ISR) sont assurées par les ATL2. (photo 3)

Au plus fort de l'opération, jusqu'à 5 avions et 10 équipages sont déployés. Le BPC *Dixmude* a quant à lui assuré le transport opérationnel des sous-groupements tactiques interarmes, qui se sont ensuite déployés de Bamako vers Tombouctou ou Gao, puis Kidal et Tessalit.

JUIN 2013

La frégate anti-sous-marine *Latouche-Tréville*, déployée dans le cadre de *Corymbe*, et un ATL2 sont mobilisés à la suite du



© MN

détournement par des pirates du pétrolier français *Adour* au large du Togo.

Signature des accords de Yaoundé, entre les chefs des États et des organisations régionales, pour une coordination des actions de l'ensemble des acteurs maritimes de l'Afrique de l'Ouest dans le domaine de l'action de l'État en mer.

SEPTEMBRE 2013

Après un premier exercice organisé en mars 2013 par le BPC *Mistral* avec le Togo et le Bénin, les jalons sont posés pour la première édition de NEMO, au large du Bénin, organisée autour de la frégate de surveillance *Germinal*. (photo 4)

DÉCEMBRE 2013

Le *Dixmude* accoste à Douala, au Cameroun, pour débarquer du matériel au profit de l'opération Sangaris menée en République centrafricaine. Des véhicules et du matériel des Forces françaises au Gabon (FFG) sont chargés le 6 décembre au Gabon, au large de Libreville. Après une escale technique à Abidjan, en Côte-d'Ivoire, le *Dixmude* reprend sa route vers Douala où il fait débarquer des troupes de la réserve opérationnelle embarquée (ROE) afin qu'elles rejoignent la République centrafricaine par la route. (photo 5)

JUILLET 2014

Fin de l'opération Serval au Mali. Le 1^{er} août, l'opération Barkhane est lancée dans la bande Sahélo-Saharienne (BSS). Ses missions : appuyer les forces armées des

pays partenaires de la BSS dans leurs actions de lutte contre des groupes armés terroristes et contribuer à empêcher la reconstitution de sanctuaires terroristes dans la région.

SEPTEMBRE 2014

Les Forces françaises au Gabon (FFG) deviennent les Éléments français au Gabon (EFG) et reçoivent pour l'Afrique centrale les mêmes prérogatives que les EFS pour l'Afrique de l'Ouest.

SEPTEMBRE 2014

Inauguration du Centre interrégional de coordination (CIC) de Yaoundé. (voir page suivante)

DÉCEMBRE 2014

Dans le cadre de l'opération Tamarin, le BPC *Tonnerre* achemine le matériel nécessaire à l'installation du centre de traitement des soignants (CTS), à Conakry en Guinée, afin de lutter contre le virus Ebola. (photo 6)

1^{ER} JANVIER 2015

L'opération Licorne en Côte-d'Ivoire est achevée et la France y crée une base militaire opérationnelle avancée où sont stationnées les nouvelles Forces françaises en Côte-d'Ivoire (FFCI). Un redéploiement est engagé, à la suite de la normalisation de la situation politique et économique du pays et dans la lignée des accords de coopération de défense liant la France à la Côte-d'Ivoire. ●

Golfe de Guinée

Sécurisation concertée

En matière de sécurisation du golfe de Guinée et de ses approches maritimes, la politique menée par la France dans la région repose sur la souveraineté des États riverains. La France s'appuie sur les liens que la Marine a su tisser et entretenir depuis 25 ans avec les partenaires de la région, notamment grâce aux missions *Corymbe* successives, ainsi que sur son expertise et son modèle national en matière d'action de l'État en mer (AEM). Elle accompagne ainsi la montée en puissance des marines riveraines et, dans le même temps, partage ses savoir-faire en matière d'AEM afin de permettre aux États riverains d'assurer eux-mêmes la sécurisation de leurs espaces maritimes.

LE PROCESSUS DE YAOUNDÉ

Juin 2013, le sommet de Yaoundé, au Cameroun, permet l'adoption d'un mémorandum fixant les premiers objectifs du dispositif de « la sûreté et la sécurité dans l'espace maritime de l'Afrique centrale et de l'Afrique de l'Ouest », et les domaines de coopération. Autre mesure concrète de ce sommet, l'adoption d'un code de conduite relatif à « la prévention et à la répression des actes de piraterie, des vols à main armée à l'encontre des navires et des activités maritimes illicites en Afrique de l'Ouest et du Centre ». Un Centre interrégional de coordination (CIC) est également créé en septembre 2014 à Yaoundé afin de mettre en œuvre la stratégie régionale de sûreté et de sécurité maritime. Ce sommet a ainsi posé les bases solides d'une coopération régionale en établissant une division claire du travail entre les organisations de la région (chargées de concevoir la stratégie) et les États (chargés des opérations). Depuis, le Centre régional de sécurisation maritime de l'Afrique centrale (CRESMAC) a été installé à Pointe-Noire au Congo. Ainsi se dessine l'architecture de la stratégie de sûreté et de sécurité maritime dans le golfe de Guinée.

Marquée lors du sommet de Yaoundé de juin 2013, cette volonté africaine de s'approprier la lutte contre les menaces maritimes a été accompagnée par la France qui a proposé, à l'occasion du sommet de l'Élysée sur la paix et la sécurité en Afrique en décembre 2013, la création d'un collégé « action de l'État en mer »

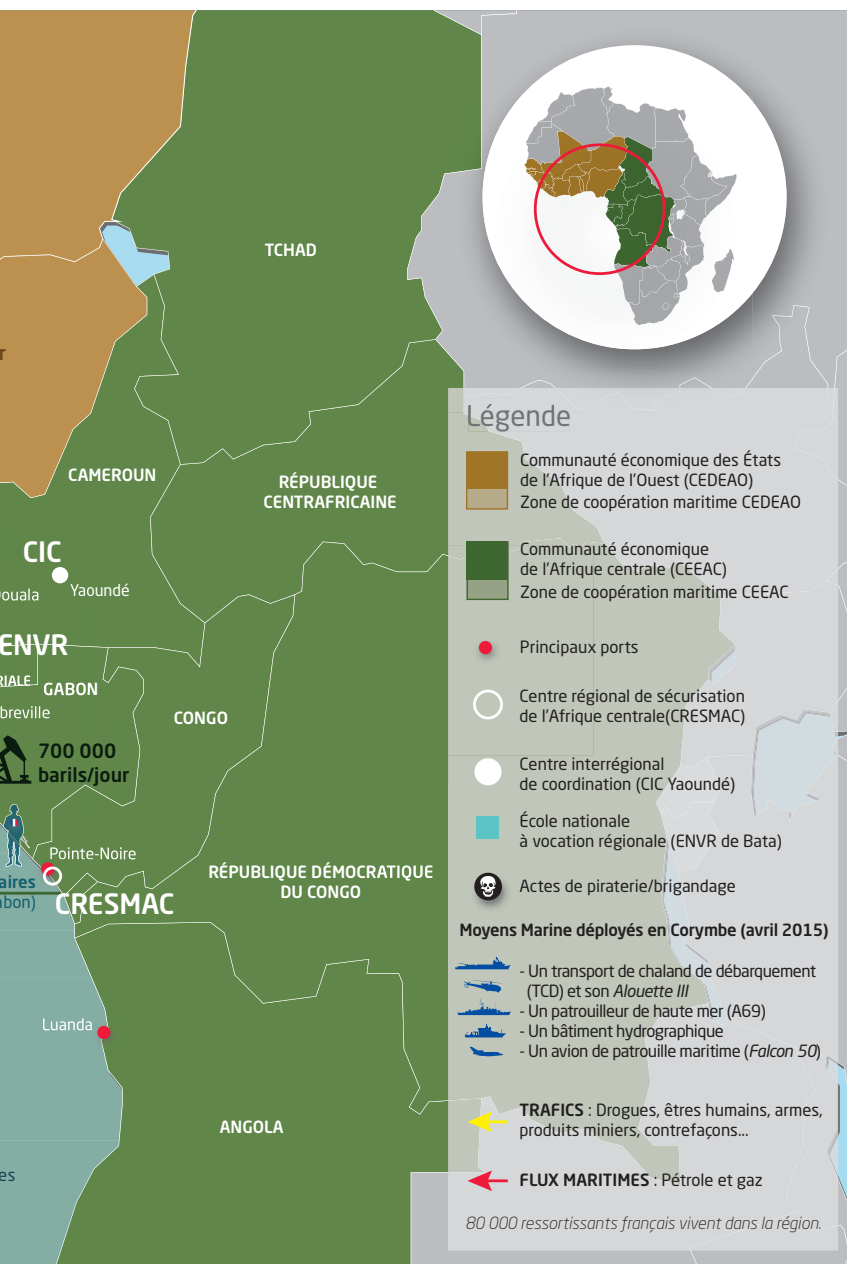


(AEM) en Côte-d'Ivoire. Cette structure devrait voir le jour au cours du second semestre 2015, sous le nom d'Institut de sécurité maritime interrégional (ISMI). Il s'agit bien d'une volonté africaine soutenue et accompagnée par la Direction de la coopération de sécurité et de défense (DCSD), une direction du ministère des Affaires étrangères et du Développement international, conduite par le vice-amiral d'escadre Marin Gillier. L'objectif ? Étendre le programme d'Appui à la réforme du secteur de la sécurité maritime (ASECMAR) à l'ensemble des pays du golfe de Guinée. La DCSD coordonne l'action sur le terrain de treize coopérants (marins et commissaires des armées) – tous spécialistes de l'AEM. Leur rôle consiste à proposer aux pays africains une

architecture AEM adaptée à leurs besoins et mettant en synergie toutes les administrations actives en mer (marine, douanes, gendarmerie, affaires maritimes, justice, environnement, protection civile...). Depuis maintenant deux ans et demi, la France propose ce programme à 18 pays du golfe de Guinée. Des coopérations bilatérales sont développées avec 15 d'entre eux. Cette politique porte d'ores et déjà ses fruits. En effet, l'un des pays côtiers a nommé son préfet maritime en 2012. Trois autres pays du golfe de Guinée ont engagé la même démarche.

FORMER LES MARINES LOCALES

Au-delà de l'AEM, la France accompagne la montée en puissance des marines locales. Les



©MARIE BRÉBEL/MN



©ANNE-FRANCE CABURET/MN



©THIBAUT CLAISSE/MN

1 L'architecture de sûreté maritime mise en place se décline autour des Centres des opérations maritimes (COM) nationaux, des CMC zonaux, des CRESMAC/CRESMAO (Centre régional de sécurisation maritime de l'Afrique de l'Ouest) régionaux et du CIC interrégional.

2 À Abidjan, le 9 avril 2014, un séminaire sur l'action de l'État en mer (AEM) a réuni les autorités militaires des États riverains du golfe de Guinée à bord du BPC *Mistral*.

3 Instruction sécurité au profit de marins congolais lors d'une escale du TCD *Siroco* à Pointe-Noire.

4 La brigade de protection du Tonnerre forme des fusiliers marins de la Marine togolaise au contrôle d'un navire (VISITEX).

5 Les équipages des bâtiments de la Marine ont à cœur de transmettre leurs savoir-faire, comme ici lors de ce VISITEX à bord du BPC *Tonnerre*.



© THIBAUT CLAISSE/MN

bâtiments engagés dans l'opération Corymbe conduisent des entraînements conjoints, délivrent des enseignements et des formations spécifiques. À terre comme en mer, les marins français multiplient les Périodes d'instruction opérationnelle (PIO) afin de former les marins africains et d'entretenir les savoir-faire pour qu'ils soient à terme en mesure d'assurer, de manière autonome, la sûreté et la sécurité maritime dans leur zone. En 2014, un peu plus de 200 PIO ont ainsi été menées avec une dizaine de nos partenaires, au profit de plus de 1 200 marins africains. Instruction en mécanique, découverte des différents postes de quart à la machine, de rondier propulsion, formation aux transmissions et aux différents moyens de communication de la passerelle, exercices

sécurité (SECUREX), participation aux activités nautiques, plongée, mise en œuvre de la drome pour homme à la mer, entraînements aux visites (VISITEX), c'est-à-dire au contrôle d'un navire par une équipe de visite... l'éventail des actions de formation proposées durant les PIO est large. La présence de bâtiments français permet également d'assurer régulièrement des embarquements de marins africains. Le bâtiment déployé en opération Corymbe joue parfois le rôle de « corvette d'instruction » en soutien de l'École nationale à vocation régionale (ENVR) de Bata (cf. encadré page suivante). Il embarque un instructeur et des stagiaires afin de mettre en pratique les enseignements reçus au sein de l'ENVR. En mars dernier, 71 stagiaires ont embarqué à bord du *Siroco*. ●

Sécurité maritime

Puissances navales locales et coopération internationale

Les rendez-vous NEMO (Navy's Exercise for Maritime Operations) sont une autre illustration de la volonté d'accompagner la montée en puissance des marines de la région et, plus largement, celle de l'architecture de sécurité maritime à l'échelle régionale. Ces manœuvres multilatérales dans le golfe de Guinée sont désormais organisées chaque année par la Marine, depuis 2013, trois ou quatre fois par an. Au fil des éditions, ces scénarii d'exercice se complexifient pour entraîner les marines régionales et les organismes de coordination issus du processus de Yaoundé et répondre au plus près aux menaces présentes dans la zone. L'objectif est de faire travailler ensemble les unités de différents pays pour former les marins à la lutte contre les diverses menaces maritimes et transfrontalières. En janvier 2015, des unités du Bénin, Cameroun, Congo, Gabon, Ghana, Nigeria et Togo ont pris part à l'édition NEMO 15.1 organisée autour du BPC *Tonnerre* et de l'avis *Lieutenant de vaisseau Lavallée*. Le scénario de ces manœuvres jouées dans les eaux de ces pays s'inspire d'événements récents : piraterie et brigandage maritime, pêche illégale, trafics, pollution. Le principal défi consistait à développer la capacité des bâtiments des marines régionales engagées à communiquer entre eux, mais également avec les différents centres de commandement à terre. Cet exercice a permis d'obtenir un niveau de coordination jamais atteint. En coopérant avec les marines locales à terre et en mer, l'objectif est bien de leur permettre d'assurer leur sécurité, dans la logique d'appropriation soutenue par la France. Cette coopération renouvée redessine les relations entre la France et l'Afrique de l'Ouest, une approche régionale propice au dialogue afin de répondre au mieux aux besoins des marines riveraines du golfe de Guinée.



©ANNE-FRANCE CABURET/MN



©MN



©HIBAUT CLAISSE/MN

COOPÉRATION INTERNATIONALE

À la coopération bilatérale mise en œuvre par la France avec chacun de ses partenaires régionaux s'ajoute celle menée dans le cadre multilatéral. Ainsi, chaque année, nos forces participent à l'exercice Obangame Express organisé par les États-Unis et associant pour quelques jours des dizaines d'unités des marines riveraines. En mars 2015, ces manœuvres ont réuni l'Allemagne, la Belgique, le Brésil, l'Espagne, le Royaume-Uni, le Portugal, la France et les États-Unis aux côtés des marines riveraines. L'Union européenne œuvre également. Lancé en 2013, le programme CRIMGO (routes maritimes critiques du golfe de Guinée) prévoit d'aider les gouvernements d'Afrique centrale et occidentale à rendre les principales routes maritimes plus sûres, grâce à la formation des gardes-côtes et à la mise en place d'un réseau permettant

l'échange d'informations entre les pays et les agences de la région. Sept États côtiers africains – le Bénin, le Cameroun, la Guinée équatoriale, le Gabon, le Nigeria, São Tomé et Príncipe et le Togo – ont été impliqués dans le projet dès son lancement. Il faut également noter que l'Espagne, le Portugal et la France ont décidé de renforcer leur coordination en fédérant leurs actions au profit des marines riveraines. Enfin, conscientes de l'intérêt stratégique de la zone, d'autres nations y manifestent une présence plus affirmée. On peut citer le Brésil ou encore la Chine, qui y effectue ses premiers déploiements de forces navales en marge d'un programme de coopération très développé avec les marines riveraines. ●



1 L'entraînement M'Bira a réuni fin 2009 les Forces françaises au Gabon, un détachement de la brigade aéromobile néerlandaise, des militaires gabonais et le TCD *Siroco*. Objectif : s'entraîner à des opérations combinées aéro-maritimes et terrestres, sur le thème de la neutralisation d'un groupe soupçonné de piraterie dans la province de Nyonié au Gabon.

2 Les élèves de l'ENVR de Bata embarquent à bord du *Siroco* pour une formation de dix jours à la mer, rythmée par les quarts (en passerelle, au PC sécurité, en salle des machines) et par les cours théoriques dispensés à bord par l'équipage du bâtiment et les formateurs de l'école.

3 Au cours des manœuvres NEMO 15.1, marins-pompiers béninois et marins-pompiers du *Tonnerre* coopèrent lors d'un exercice de sécurité (SECUREX).

4 Des commandos sénégalais débarquent par CTM sur la plage de Nianing pendant Emerald Move 2010 au Sénégal. Cet entraînement multinational organisé par l'Initiative amphibie européenne a réuni 5 000 militaires, 10 bâtiments, 18 aéronefs et 105 véhicules de l'armée de Terre.

5 Mars 2015, le TCD *Siroco*, déployé en opération *Corymbe*, a mené des manœuvres conjointes avec la frégate portugaise *Bartolomeu Dias*, au large des îles de São Tomé et Príncipe.

L'ÉCOLE DE BATA

L'École nationale à vocation régionale (ENVR) à Bata, en Guinée équatoriale, répond à plusieurs objectifs, dont celui, pour la marine de ce pays, de gagner en autonomie pour la formation de ses équipages, de développer la coopération de défense avec les pays voisins et de renforcer la sécurité de ses approches maritimes. Avec l'appui de la DCSD, trois missions d'expertise ont été conduites, entre avril 2009 et juin 2010, pour aider la Marine guinéenne à définir au mieux ses besoins en termes d'ingénierie de formation (cursus de formation, volume de stagiaires, nombres de formateurs, infrastructures ou équipements). À l'été 2010, les deux premières promotions nationales ont été encadrées par les premiers instructeurs formés en France. Un officier chef de projet et directeur des études, un officier adjoint logistique, un enseignant de français langue étrangère et deux instructeurs de la Marine sont venus de France en renfort. En complément, la formation des guetteurs de la flotte (qui armeront le réseau de surveillance des côtes et du littoral) concourra à la continuité de la surveillance de la mer vers la terre. Depuis sa création, l'ENVR a formé plus de 428 stagiaires dans cinq spécialités. Ce pôle d'excellence contribue ainsi à promouvoir les savoir-faire liés au concept d'action de l'État en mer (AEM), dans un contexte de coopération régionale réaffirmée (la dernière promotion rassemblait 14 nationalités).



©JACQUES TONARD/MIN



©MIN

Bâtiment de projection et de commandement (BPC)

Un bâtiment de combat polyvalent

Les BPC *Mistral*, *Tonnerre* et *Dixmude* sont des bâtiments d'une polyvalence exceptionnelle leur permettant de couvrir un large spectre de missions : opérations amphibies, missions de gestion de crise, opérations de projection de troupes, par vecteurs amphibies ou aéromobiles, commandement d'opérations interarmées depuis la mer, transport opérationnel, hôpital.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Longueur: **199 m**

Largeur: **32 m**

Poids à pleine charge: **21 500 t**

Vitesse: **19 nœuds**

Équipage: 200 marins

Passagers spéciaux:

Embarquement de 450 personnes (état-major embarqué et troupes) extensible à 900 personnes, moyennant des aménagements de la zone fret

Armements: 2 tourelles de 20 mm, 4 mitrailleuses 12,7 mm, 2 systèmes d'autodéfense anti-aérienne SIMBAD (missiles Mistral), Minigun

Équipements: 3 radars de navigation, 1 radar de veille air-surface, système de transmission par satellite (militaire, SYRACUSE, et civil, VSAT* + INMARSAT*), système de combat SENIT*

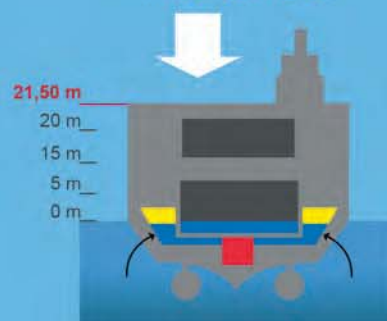
1 radier de 885 m² recevant 2 EDA-R ou 4 CTM*. 1 zone de 2 650 m² pour 44 véhicules blindés type VBCI* et 15 chars Leclerc (radier et hangar inférieur)

Plate-forme et hangar pour 16 hélicoptères

Hôpital 69 lits (extension possible), 2 blocs opératoires

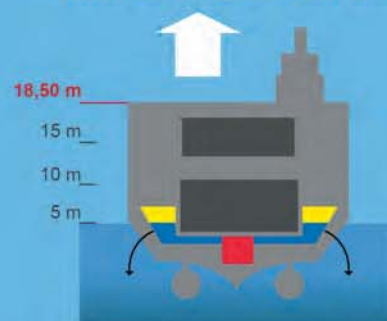
SYSTÈME DE BALLASTAGE

MISE EN EAU



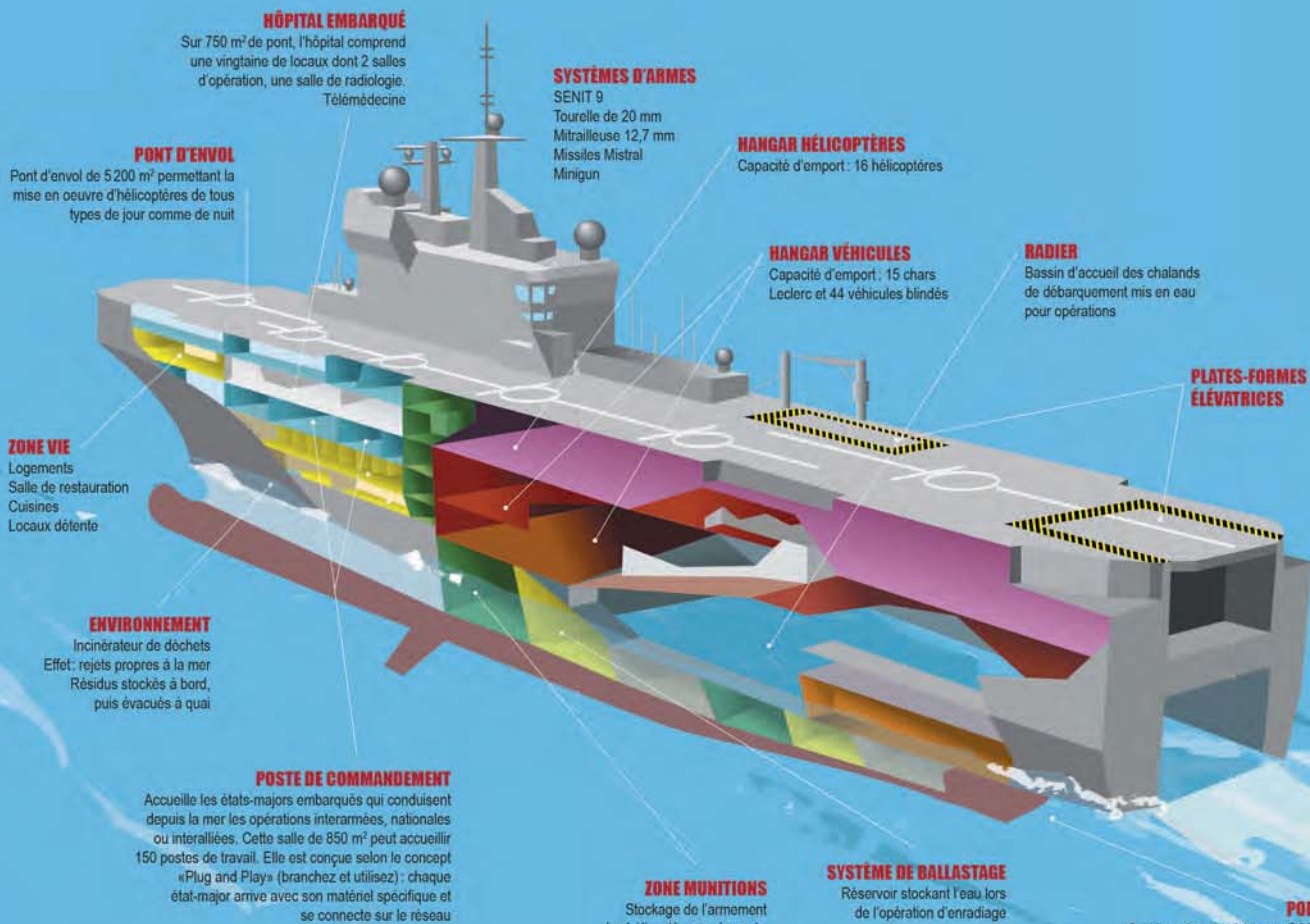
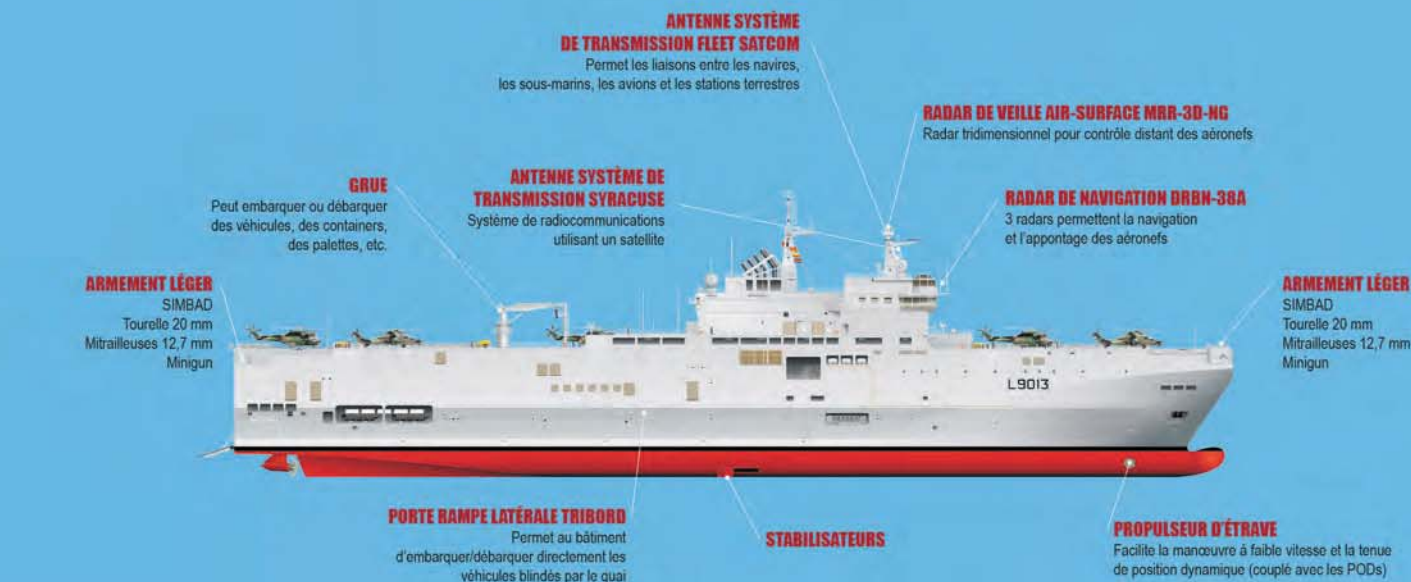
Mise en eau : l'eau est pompée à l'aide d'un moteur électrique situé sous le radier et vient remplir les ballasts à l'avant et à l'arrière du bâtiment.

MISE À SEC DU RADIER



Mise à sec : l'eau est évacuée des ballasts vers la mer par le processus inverse. La ligne de flottaison retrouve son niveau initial.

* VSAT : Very Small Aperture Terminal
 INMARSAT : International Maritime Satellite
 SENIT : Système d'exploitation navale des informations tactiques
 CTM : Chaland de transport de matériel
 VBCI : Véhicule blindé de combat d'infanterie
 EDA-R : Engin de débarquement amphibie rapide



«Mettre en adéquation, dans une démarche vertueuse, la ressource et le besoin»

Vice-amiral Denis Béraud

Sous-chef d'état-major soutiens-finances

Au cœur du domaine organique, le sous-chef soutiens-finances (SF) assiste le chef d'état-major de la Marine (CEMM) pour ses responsabilités en matière de préparation des forces et de conditions de vie des marins. Il définit les besoins en termes de soutiens et d'infrastructures, informe le chef d'état-major des armées de la disponibilité des moyens dont ont besoin les chefs opérationnels et est responsable des arbitrages financiers liés au maintien en condition opérationnelle des équipements.



© SÉBASTIEN CHENAL/AMN

COLS BLEUS: Amiral, vous avez pris vos fonctions en septembre dernier, quel regard portez-vous aujourd'hui sur vos responsabilités ?

VA DENIS BÉRAUD: Le pôle SF agit principalement dans les domaines de la préparation des forces et des conditions de vie du personnel, tous deux au cœur des responsabilités du CEMM. Il dispose pour cela de quatre bureaux « au format Balard » (finances, maintien en condition opérationnelle (MCO), infrastructures et, depuis peu, administration soutien commun). En tant qu'expert financier de la Marine, le pôle SF est pilote du budget de la Marine, environ 2 milliards d'euros annuels (BOP Marine⁽¹⁾) dont le major général de la Marine (MGM) est responsable. Il s'agit de mettre en adéquation, dans une démarche vertueuse, la ressource et le besoin : c'est l'objectif des travaux de ce que nous appelons la « VAR », processus d'élaboration de la version actualisée du référentiel de programmation sur 6 ans, qui participent ensuite notamment à l'élaboration du projet de loi de finances de l'année suivante. Le pôle est d'autre part impliqué dans tout

ce qui concerne le soutien spécifique des matériels (maintien en condition opérationnelle) le soutien spécialisé des forces (munitions, infrastructures, combustibles, SIC, santé, etc.) et est également concerné par le soutien commun des unités de la Marine (restauration, hébergement, habillement, etc.). En termes de soutien, le pôle SF exprime les besoins de la Marine à des services du ministère qui traduisent le besoin en prestations concrètes. Ces services (SSF⁽²⁾, SIMMAD⁽³⁾, SIMMT⁽⁴⁾, SCA⁽⁵⁾, SIMu⁽⁶⁾, SID⁽⁷⁾, DIRISI⁽⁸⁾, SEA⁽⁹⁾, etc.) agissent en tant que maîtres d'ouvrage délégués, c'est-à-dire en sous-ordre des états-majors qui assurent la maîtrise d'ouvrage. Nos relations sont donc étroites et permanentes avec les services de soutien qui œuvrent au profit de la Marine.

COLS BLEUS: La Marine agit dans tous les milieux. Quelle est l'organisation mise en place pour entretenir les matériels si divers des quatre composantes ?

VA D. B. : Sur les 2 milliards d'euros du budget de la Marine, 1,5 milliard est consacré au MCO, c'est-à-dire à l'entretien de



© ALAIN MONOT/IFM

Sur les 2 milliards d'euros du budget de la Marine, 1,5 milliard est consacré au MCO, c'est-à-dire à l'entretien de l'ensemble des matériels.

l'ensemble des matériels. Les deux tiers de cette somme sont dédiés aux matériels navals, en y intégrant ceux de la dissuasion. Les très nombreuses contraintes liées au MCO naval sont intégrées dans un travail itératif piloté par le SSF, qui débouche sur un calendrier d'entretien : le Plan de maintenance majeure et intermédiaire (PMMI). Il s'agit également d'inventer le MCO des bâtiments futurs. Nous procédons de la même manière, avec des processus et des interlocuteurs différents, dans les domaines des MCO aéronautique et terrestre.

COLS BLEUS: Vous êtes également responsable des travaux budgétaires et financiers de la Marine ? Quelle est votre appréciation de la situation pour la Marine de ce point de vue ?

VA D. B. : Les travaux de la VAR, dont je vous parlais, viennent de se terminer. En ce qui concerne l'entretien des matériels et le fonctionnement de la Marine, la situation est tendue, mais « soutenable ». La ressource allouée devrait permettre de remonter progressivement l'activité des forces à partir de 2016. C'est une bonne nouvelle ! Pour l'infrastructure, les grands programmes liés à l'accueil des nouveaux bâtiments et aéronaves (*Barracuda*, *FREMM*, *Rafale* au nouveau standard et *Caïman Marine*) sont parfois décalés, mais préservés. Les bases navales pourront accueillir les *FREMM* et les *Barracuda*. Enfin, l'amélioration des conditions de vie du personnel est une préoccupation récurrente du ministre qui a

lancé un plan ministériel pluriannuel sur le sujet. Nous avons toutefois peu de marge sur tout le reste.

COLS BLEUS: Le partenariat entre le Service du commissariat des armées et la Marine a été signé le 4 mars dernier. Quels sont les enjeux de la réforme du soutien pour les marins ?

VA D. B. : La Marine est très engagée dans la question du soutien commun. La création récente du bureau « administration – soutien commun » et le partenariat signé dernièrement par le vice-amiral d'escadre de Tarlé, MGM, et le commissaire général hors classe Coffin, directeur central du SCA, en sont la preuve. Ce partenariat vise une meilleure prise en compte par le SCA des spécificités de la Marine en termes de soutien. C'est pour cela qu'il sanctuarise l'ancrage d'armée des commissaires, ainsi que les spécificités de la Marine concernant la distribution locale d'habillement ou les vivres stockés dans les ports. Autre exemple, l'alimentation embarquée a été conservée par la Marine et nous conduisons un chantier de simplification qui devrait faciliter la vie des commis et du service courant (application « My Adju » pour la constatation des effectifs). Pour l'alimentation à terre, le chantier d'harmonisation des droits entre armées est ouvert, sans échéance précise, et le SCA travaille à harmoniser les tarifs. Nous diffuserons prochainement un document précisant les droits actuels à la gratuité au sein de la Marine. La situation de l'habillement est difficile et le restera encore

probablement deux ans. Des améliorations devraient néanmoins être perçues d'ici là. Nous travaillons actuellement pour compléter les stocks (abondement de 7 M€ en 2014), mais également pour réduire intelligemment le besoin (survêtement unique qui remplacera celui de la Marine et de l'armée de l'Air, mais aussi les 14 modèles de l'armée de Terre). Les marins ont le sentiment d'un fonctionnement du soutien en tuyaux d'orgue dans les ports : il y a un carreleur, un peintre et un électricien, mais pas d'architecte. On peut regretter la verticalité du soutien, mais son évolution est la condition pour continuer à fonctionner dans le contexte de déflation qui le touche. Au-delà, une des conditions indispensables à la réussite de la manœuvre en cours est de simplifier tout ce qui peut l'être, dans les processus administratifs notamment. Nous y sommes résolument engagés avec l'EMA et les services. Par ailleurs, rien ne remplacera des relations humaines apaisées et sereines ! Il faut rechercher des solutions locales intelligentes et simples et avoir une démarche de compréhension entre souteneurs et soutenus. La simplification est le vrai sujet : elle devrait être le critère d'appréciation de chaque réforme. » ●

PROPOS RECUEILLIS PAR L'EV2 PAULINE FRANCO

(1) Budget opérationnel Marine de programme issu du P178 – programme financier du ministère de la Défense, dédié à la préparation et à l'emploi des forces.

(2) Service de soutien de la Flotte.

(3) Structure intégrée du maintien en condition opérationnelle des matériels aéronautiques du ministère de la Défense.

(4) Structure intégrée du maintien en condition opérationnelle des matériels terrestres.

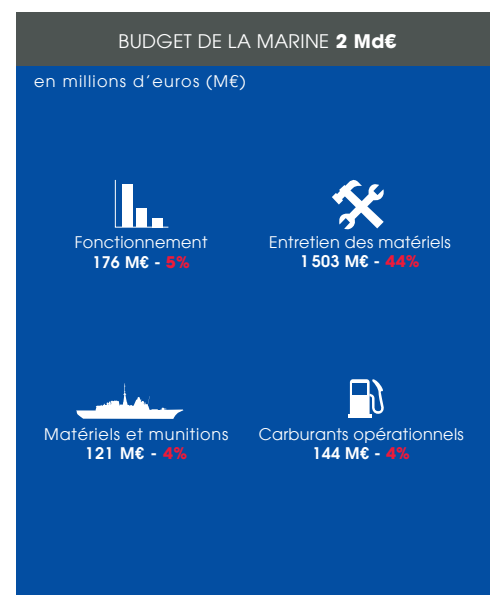
(5) Service du commissariat des armées.

(6) Service interarmées des munitions.

(7) Service d'infrastructure de la Défense.

(8) Direction interarmées des réseaux d'infrastructure et des systèmes d'information de la Défense.

(9) Service des essences des armées.



Antarctique

À la conquête du 6^e continent

D'une superficie de 14 millions de km², plus étendu que l'Europe, l'Antarctique est le continent le plus élevé de la planète, avec une altitude moyenne de 2 300 mètres. Ce désert du bout du monde, plongé dans l'obscurité de la nuit polaire plus de la moitié de l'année, n'a pas suscité un grand intérêt lorsqu'il a été aperçu pour la première fois au cours d'une expédition de la Marine impériale russe en 1820. Et pourtant...

DES INTÉRÊTS ÉTATIQUES CROISSANTS

Il faut en effet attendre près d'un siècle pour que des États – aujourd'hui qualifiés d'États possessionnés – cherchent à s'approprier certaines portions de ce territoire : le Royaume-Uni entre 1908 et 1930, la France en 1924 avec la terre Adélie, l'Australie en 1933, la Norvège et l'Argentine en 1939 et le Chili l'année suivante. À l'occasion de l'Année géophysique internationale (1957-1958), cinq États supplémentaires se manifestent à leur tour : l'Afrique du Sud, les États-Unis, le Japon, la Nouvelle-Zélande et l'URSS. Avec la guerre froide, soucieuses de ne pas ouvrir un nouveau champ de confrontations, l'ensemble de ces nations s'accordent pour y bannir toute activité militaire par la signature du traité sur l'Antarctique en 1959. Entré en vigueur en 1961, le traité gèle les différentes revendications et prévoit expressément qu'aucun État ne pourra formuler de nouvelles prétentions territoriales. Seules les opérations pacifiques – touristiques et scientifiques notamment – sont autorisées ; l'emploi de personnel et de matériel militaires – parfois nécessaire à la bonne conduite de ces missions – ne peut s'effectuer que dans ce cadre. L'aspect environne-



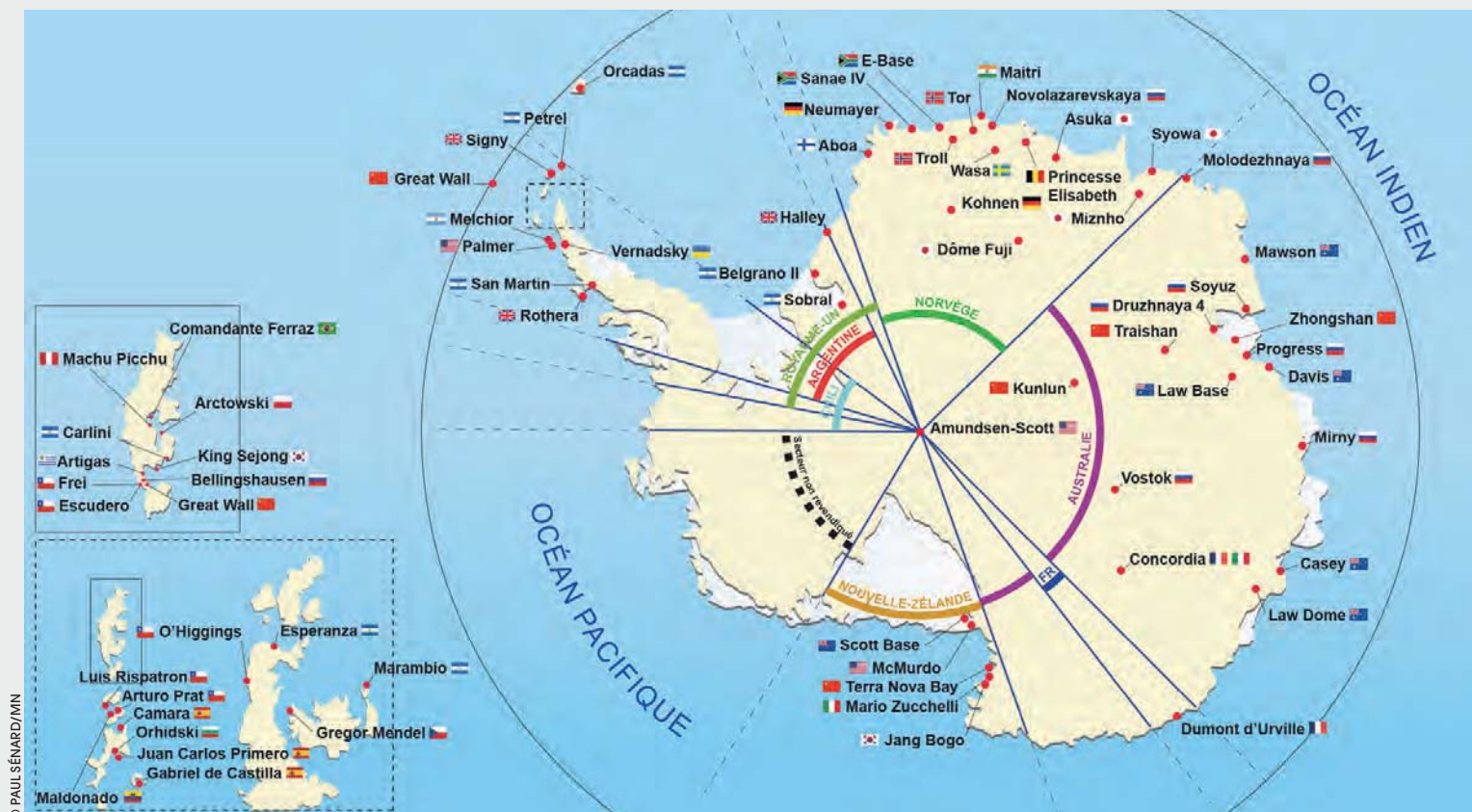
© PIERRE DAVID / INSTITUT POLAIRE FRANÇAIS

mental apparaît déjà dans le traité, mais se limite à l'interdiction des essais nucléaires et du dépôt de déchets radioactifs. La faune et la flore feront l'objet de plusieurs accords postérieurs, tandis que les minerais seront spécifiquement protégés par le protocole de Madrid de 1991, qui en interdit l'exploitation. Malgré ces dispositifs, certains États ne cachent pas leur appétit à l'égard de ce continent.

LA COURSE AUX RICHESSES AUSTRALES

L'intérêt économique, énergétique et halieutique de l'Antarctique a longtemps été sous-évalué. Le sixième continent abrite pourtant de nombreuses ressources marines et minérales, tout en étant considéré comme la troisième réserve mondiale d'hydrocarbures⁽¹⁾. Si, à l'heure actuelle, l'exploitation des richesses minérales et gazières de l'Antarctique demeure trop coûteuse pour

Bases de recherche scientifique et revendications territoriales en Antarctique



être rentable, le jour viendra où les ressources plus facilement exploitables seront épuisées. Les États voudront alors se tourner vers les réserves australes. L'Australie donne déjà le coup d'envoi en 2004. Elle dépose une demande d'extension de son plateau continental en contradiction avec le traité sur l'Antarctique. Le mouvement est lancé et d'autres États possessionnés⁽²⁾ formulent à leur tour des déclarations d'intention pour préserver leurs droits pour l'avenir. Et, loin d'être limité à ces seules revendications territoriales, l'intérêt économique pour la région s'affiche de plus en plus clairement. Une étape supplémentaire est franchie lors de la 34^e réunion consultative du traité sur l'Antarctique de juin 2011. La Russie affirme alors sans détour sa volonté de conduire des campagnes de prospection minière.

LA SCIENCE, ESPACE DE COMPÉTITION ÉTATIQUE

Seuls les États qui démontrent un réel intérêt scientifique pour l'Antarctique peuvent participer aux discussions sur l'avenir du continent. Certains États tentent alors de renforcer leurs prétentions territoriales sous couvert de recherche scientifique. La construction de stations de recherche est le

témoin physique de leur présence et de leur volonté d'implication. La Corée du Sud s'impose notamment comme un acteur de poids, ainsi que la Chine. Après la construction d'une 4^e base scientifique en 2014, Pékin a confirmé son intention de construire une piste d'atterrissage et une 5^e base d'ici la fin de l'année 2015. Sa station *Kunlun*, implantée sur une zone revendiquée par l'Australie à plus de 4 000 mètres de hauteur, surplombe toutes les autres installations existantes et arbore un écriteau « Bienvenue en Chine » : la symbolique est forte. Face à ces velléités d'expansion, les conditions météorologiques extrêmes demeurent un obstacle au développement de toute activité. En témoigne l'exemple récent du navire de croisière russe *Akademik Chokalskii*, bloqué par les glaces durant deux semaines. L'organisation des opérations de sauvetage avait été particulièrement délicate, le brise-glace chinois venu lui porter secours ayant à son tour été immobilisé dans la banquise. Malgré l'intérêt croissant qu'il suscite, l'Antarctique demeure bien un continent sauvage que les États auront du mal à s'approprier. ●

ASPIRANT ALEXIA POGNONEC
CENTRE D'ÉTUDES STRATÉGIQUES DE LA MARINE

(1) Lowy Institute for International Policy, Ellie Fogarty, août 2011, *Antarctica: assessing and protecting Australia's national interests*. Selon cette étude, les réserves de pétrole en Antarctique étaient évaluées à 203 millions de barils en 2011.

(2) L'Argentine, la France, la Nouvelle-Zélande, la Norvège et le Royaume-Uni.

Le système antarctique : traité, accords et conventions

- Traité sur l'Antarctique, signé le 1^{er} décembre 1959 à Washington et entré en vigueur le 23 juin 1963. Il compte aujourd'hui 51 États parties. Le traité couvre l'ensemble du continent austral, ainsi que les îles situées au sud du 60^e parallèle sud.
- Convention pour la protection des phoques de l'Antarctique, conclue à Londres le 1^{er} juin 1972 et entrée en vigueur le 11 mars 1978.
- Convention pour la protection des albatros et des pétrels, adoptée le 2 février 2001 et entrée en vigueur le 1^{er} février 2004.
- Convention pour la conservation de la faune et de la flore marines de l'Antarctique (CCAMLR), signée le 20 mai 1980 et entrée en vigueur le 7 avril 1982.
- Protocole relatif à la protection de l'environnement, dit protocole de Madrid, signé le 4 octobre 1991 et entré en vigueur le 14 janvier 1998. Porté par le Premier ministre Michel Rocard et son homologue australien Robert Hawke, le protocole est valable pour une durée de 50 ans et est renouvelable par tacite reconduction. En 2048, les États parties pourront donc décider de maintenir ses dispositions en vigueur ou non.

vie des unités

Mission Jeanne d'Arc 2015 En mode opérations

Arromanches 2015 Dans la lunette des escorteurs

Base navale de Toulon Modernisation des infrastructures

Nouvelle-Calédonie Intervention humanitaire au Vanuatu

Mission Jeanne d'Arc 2015 En mode opérations

Depuis près de deux mois, le groupe amphibie Jeanne d'Arc, composé du bâtiment de projection et de commandement (BPC) *Dixmude* et de la frégate *Aconit*, a pris la mer pour un déploiement de cinq mois. Une mission aux multiples facettes opérationnelles qui permet aux officiers-élèves de la promotion 2012 de l'École navale de passer de la théorie à la pratique et de s'immerger dans la vie opérationnelle après 5 semestres de cours. Les 88 enseignes de vaisseau, dont 6 officiers-élèves étrangers, alternent les périodes de cours et des périodes d'intégration dans les services du *Dixmude* et de l'*Aconit*. Parmi eux, les EV Charlotte T., Marc P. et Hugo M. Chacun envisage différemment son avenir dans la Marine. À ce stade de la mission, leur future spécialité n'est pas encore acquise. Depuis le départ de



Instruction à l'utilisation du sextant pour les officiers-élèves.

Toulon, les occasions ont déjà été multiples de découvrir la réalité du monde maritime et opérationnel. L'EV Marc P. a ainsi embarqué 24 heures en Méditerranée, à bord d'un sous-marin nucléaire d'attaque. Il y a découvert un univers spécifique aux multiples missions et au cadre de vie peu ordinaire. Cet embarquement a été riche d'enseignements, même si le projet de ce jeune officier de 23 ans est de devenir pilote dans l'aéronavale. L'EV Charlotte T., 24 ans, a quant à elle embarqué sur l'*Aconit* de Toulon à Djibouti. Un embarquement

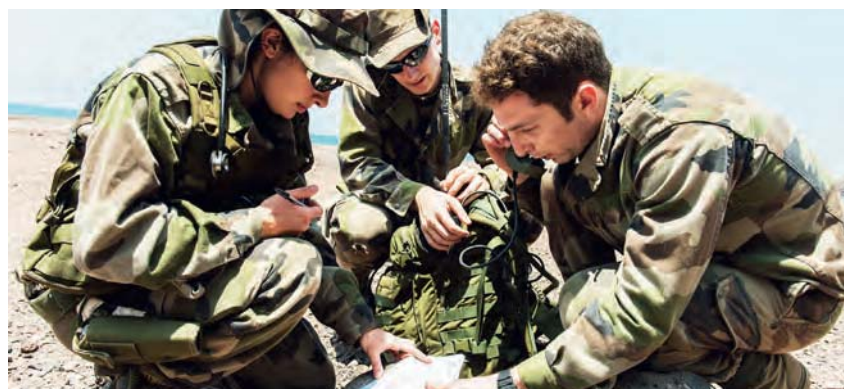
4 TEMPS

L'embarquement des officiers-élèves à bord du groupe Jeanne d'Arc se répartit en quatre grandes périodes. Pendant deux d'entre elles, ils sont intégrés dans les équipages des deux bâtiments et participent aux quarts. Les deux autres périodes se déroulent à bord du *Dixmude* et sont consacrées aux travaux dirigés et à l'intégration au sein des services du bord. La première est composée de cours communs à tous, la seconde est plus spécifique à la spécialité par laquelle les officiers-élèves seront retenus.

durant lequel elle a alterné les quarts à la passerelle et au central opérations. Elle a eu le privilège de prendre la manœuvre en passerelle lors du transit dans le canal de Suez. Cette expérience l'a convaincue : elle sera « surfacière » et souhaite se spécialiser en lutte au-dessus de la surface ou en lutte sous la mer. Sa seule attente maintenant : naviguer sur frégate. L'EV Hugo M., lui, souhaite devenir commando Marine. Il vient de vivre quelques jours décisifs à Djibouti. Dans le cadre de l'entraînement interarmées Wakri 2015, réunissant 800 militaires du groupe Jeanne d'Arc et des forces françaises stationnées à Djibouti, il a pris la tête d'un groupe de combat. Au travers de plusieurs missions successives, il a cherché à prouver aux instructeurs qu'il avait l'étoffe nécessaire et les capacités pour poursuivre dans cette voie.

DE L'ENTRAÎNEMENT À LA RÉALITÉ

Après avoir participé fin mars à Wakri 2015, dont le thème était l'évacuation de ressortissants français à la suite d'une catastrophe naturelle dans un pays fictif, les trois officiers-élèves et leurs camarades ont participé « de l'intérieur » à des opérations d'évacuation, réelles cette fois. En plusieurs phases, les 4 et 5 avril derniers, une centaine de ressortissants de différentes nationalités ont été évacués par le *Dixmude*, l'*Aconit* et le patrouilleur hauturier (PH) *L'Adroit* de l'est et du sud du Yémen où la situation sécuritaire s'était dégradée. Les missions s'enchaînent. Pour les officiers-élèves, c'est un avant-goût de la vie qui les attend dans quelques mois lorsqu'ils auront rejoint leurs premières affectations. Ils savent que leur avenir professionnel se joue en partie maintenant. Leurs résultats, leurs souhaits et l'avis des instructeurs conditionneront la direction qui sera donnée à leur carrière. ●



Dans le cadre de l'exercice Wakri 2015, les officiers-élèves participent à une manœuvre de combat d'infanterie avec mise en place amphibie et aéroportée.

LV PASCAL SUBTIL

Arromanches 2015 Dans la lunette des escorteurs

Pilier du groupe aéronaval (GAN) engagé depuis le 23 février dans l'opération Chammal, le porte-avions *Charles de Gaulle* n'évolue pas seul. Ses anges gardiens, la frégate de défense aérienne *Chevalier Paul*, le pétrolier-ravitailleur *Meuse*, la frégate anti-sous-marin britannique *HMS Kent* et un sous-marin nucléaire d'attaque, sont pleinement engagés dans la mission. Récits de marins.

ESPACE AÉRIEN SOUS CONTRÔLE AVEC LE SM MAXIME

« De spécialité contrôleur tactique (CTAC), je suis actuellement employé au cœur des opérations aériennes de la coalition. En effet, le *Chevalier Paul* assure la maîtrise de l'espace aérien autour du *Charles de Gaulle*, ainsi que la coordination de l'ensemble des moyens de défense aérienne du groupe. Au quotidien, je contrôle l'activité des aéronefs mis en œuvre par les deux porte-avions, français et américain, et je m'informe sur celle des bases de la coalition localisées dans les pays riverains. Sécurité des vols et transmission de données tactiques requièrent vigilance et rigueur. C'est en effet après mon contrôle que les avions peuvent poursuivre leurs missions ! Je suis très fier de faire partie de cette Carrier Battle Force inédite. »

À L'ABRI DES MENACES SOUS-MARINES AVEC LE MOT THOMAS

Il n'y a pas que vers le ciel que les yeux sont tournés, tous les escorteurs sont concentrés sur la menace « surface ». Pour les dangers venus des profondeurs, la frégate britannique *HMS Kent* veille.
« Je suis responsable des équipements du pont, mais surtout barreur sous les ordres de l'officier chef du quart. Nous avons intégré le groupe aéronaval français en février, en tant qu'escorteur à part entière, et, ainsi, nous participons à sa protection, notamment contre la menace sous-marine. C'est mon tout premier



© ROYAL NAVY



© MN



© MN

déploiement dans le golfe Arabo-Persique et je suis très heureux de prendre part, aux côtés des Français, à la mission Arromanches 2015. Observer de si près le *Charles de Gaulle* catapulteur et récupérer ses avions est une expérience inoubliable ! »

LE NERF DE LA MISSION AVEC LE MT PATRICE

Après être passé dans un port de la région, le pétrolier-ravitailleur vient fournir aux unités, une fois par semaine, le matériel de rechange, les vivres ou le carburant dont elles ont besoin. Sans lui, la force n'aurait pas cette autonomie à la mer.
« Secrétaire du commandant, je suis également le "vaguemestre", c'est-à-dire l'agent postal du bord. Lors d'une

MUTUALISATION

Les 20 et 22 mars 2015, le destroyer américain de type *Arleigh Burke* USS *Milius* a veillé sur le porte-avions *Charles de Gaulle* dans le cadre de la mutualisation des moyens des deux pays au sein de la Task Force 50, déployée dans le golfe Arabo-Persique.

mission de longue durée comme Arromanches, la *Meuse* reçoit le courrier pour toutes les unités de la force. Je suis celui qui distribue la carte postale encourageante d'une famille restée à terre, la lettre parfumée de la belle qui attend le retour de son ami ou le colis rempli de saveurs du pays. À notre dernier passage aux Émirats arabes unis, j'ai ainsi récupéré plus d'une tonne et demie de courrier, pour le seul porte-avions ! » Pour terminer le tableau de famille de la mission Arromanches, ce n'est plus dans la lunette, mais dans le périscope qu'il faut regarder. Un sous-marin nucléaire d'attaque est là, dans le silence des mers du Golfe, veillant, jour et nuit, sur les 2 600 marins du GAN. ●

EV1 VINCENT L., CR2 AXEL D., CR1 STÉPHANE R.

Base navale de Toulon Modernisation des infrastructures

L'accueil des bâtiments futurs, frégates multimissions (FREMM) et sous-marins nucléaires d'attaque (SNA) type *Suffren*, à l'horizon 2016-2017, est un défi majeur à relever compte tenu de l'ampleur des travaux qu'il occasionne. Leur technologie particulière et leurs dimensions importantes obligent les services de l'établissement du service d'infrastructure de la Défense (ESID) à adapter les infrastructures portuaires et connexes.

Afin d'assurer le soutien portuaire des FREMM, la Marine nationale a lancé un vaste chantier d'aménagement de l'îlot Castigneau. Le projet, coordonné par l'ingénieur en chef de 2^e classe (IC2) Adrienne Arbola, prévoit la construction de quatre nouveaux appontements. Parallèlement à ce chantier, l'IC1 Jean-Pierre Bertrand conduit quant à lui le programme d'infrastructure des SNA type *Suffren*.

DES TRAVAUX DE DÉPOLLUTION ET DE DRAGAGE IMPORTANTS

Un premier chantier de dragage a été lancé en 2011. Il s'agit de draguer les abords du quai Noël afin d'atteindre une hauteur d'eau de 8,70 mètres permettant aux FREMM, dont le tirant d'eau est de 7,7 mètres, d'y accéder. Cette opération s'accompagne d'une dépollution pyrotechnique complexe du site pour sécuriser les travaux de dragage. Les études menées ont en effet montré que le fond vaseux recelait une grosse quantité de pièces métalliques. Après plus de deux ans d'études



Perspective architecturale des lignes d'accostage pour les FREMM.

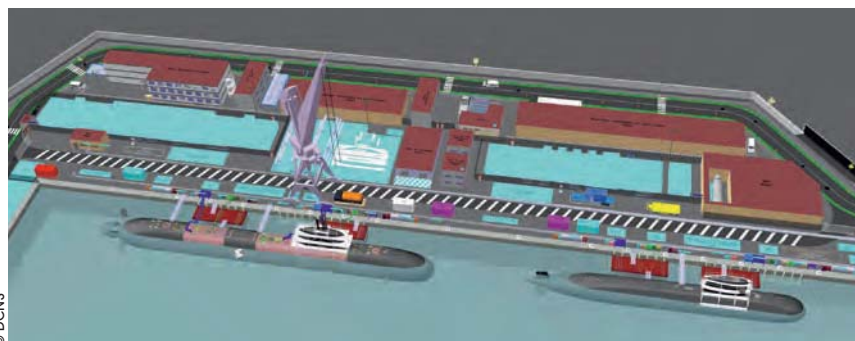
et de démarches administratives, les travaux ont débuté en 2013. Le dragage est mené par des pompes aspirantes immergées conduites manuellement par des scaphandriers civils, qui sont pour l'essentiel d'anciens plongeurs démineurs. « Jusqu'à présent, environ 1 600 tonnes de sédiments ont été évacuées, avec d'importantes contraintes techniques et environnementales. L'exécution du travail dépend en effet de la houle et du vent, et les hommes sont équipés de 50 kilos de matériel chacun », nous confie l'IC2 Arbola. Les sédiments aspirés sous forme de boue sont envoyés à terre dans une unité de prétraitement. Traités, filtrés et analysés régulièrement, ils sont ensuite déshydratés dans d'énormes sacs géotextiles, puis envoyés dans un centre de stockage agréé.

ESID

L'établissement du service d'infrastructure de la Défense de Toulon est un « service technique » important, qui agit en soutien du personnel de la base navale de Toulon. Dirigé par l'ingénieur général des travaux maritimes Michel Rainero, ce service comprend environ 600 agents, militaires et civils, et passe annuellement de 100 à 150 millions d'euros de contrats auprès de prestataires, pour réaliser les opérations d'infrastructure sur le périmètre de la base de défense, qui s'étend de Hyères à Saint-Mandrier.

DES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES POUR LES SOUS-MARINS

L'accueil des SNA type *Suffren* à partir de 2017 nécessite d'importants travaux sur les installations industrielles. « Les bassins et les quais de la zone Missiessy vont donc être réaménagés afin de pouvoir accueillir les nouveaux modèles, explique l'IC1 Jean-Pierre Bertrand. Ces travaux d'adaptation sont soumis à différentes contraintes de sûreté nucléaire, ce qui implique des démarches de validation auprès d'instances composées d'experts. » Il s'agit notamment de prendre en compte les risques de malveillance, de menaces liées au climat – séismes, inondations, etc. Enfin, la protection de l'environnement est une donnée très importante dans ce type d'opérations. « Plus grands et deux fois plus gros que leurs prédécesseurs », ces nouveaux modèles consomment plus que les anciens bâtiments. Un vaste projet de rénovation électrique des installations de la base navale est donc mis en place sur plus de quinze ans. La base navale vit actuellement de profondes mutations, pour s'adapter à ses futures missions tout en intégrant au fur et à mesure la réforme du ministère de la Défense. Ces adaptations devront être conduites sans altérer la qualité du soutien quotidien apporté aux bâtiments. ●



Perspective 3D du chantier des SNA de type *Suffren*.

Nouvelle-Calédonie Intervention humanitaire au Vanuatu

Dès le 15 mars, les moyens de la Marine nationale basés en Nouvelle-Calédonie ont participé aux opérations de secours aux populations, après le passage du cyclone *Pam* sur l'archipel des Vanuatu. Les actions d'assistance ont été menées en lien avec les partenaires régionaux et les organisations humanitaires.

Le 18 mars, la frégate de surveillance *Vendémiaire* a été déployée au large de l'île de Tanna. Les premiers jours de l'intervention ont été consacrés à l'évaluation de la situation et à l'établissement d'une première aide d'urgence. En trois jours, près d'une dizaine de tonnes de nourriture, médicaments et matériaux de reconstruction ont été déposées sur l'île, grâce à l'*Alouette III* du *Vendémiaire* et à un *Puma* de l'armée de l'Air embarqué pour l'occasion. Cette action a aussi été marquée par de nombreuses évacuations médicales vers l'hôpital de Port-Vila, capitale du Vanuatu. Ces opérations urgentes et complexes ont été rendues possibles grâce aux hélicoptères français qui sont allés chercher des blessés dans des endroits quasiment inaccessibles. Le 20 mars, le dispositif



© MFM



© AURÉLIE PUGNET/MN

français a été renforcé avec l'arrivée du patrouilleur *La Glorieuse* au large de l'île d'Erromango. À son bord : 2 équipes capables de faire de l'ouver-

GARDIAN

Dès les premières heures, un avion *Gardian*, du détachement de la flottille 25F, a été affrété pour effectuer des missions de reconnaissance dans les îles du sud de l'archipel, au niveau de Tanna et d'Erromango.

ture d'axe avec des tronçonneuses, des électriciens du régiment d'infanterie de Marine du Pacifique – Nouvelle-Calédonie (RIMaP-NC), une équipe de la base aérienne 186 en mesure d'évaluer l'état des pistes d'atterrissage et 1 tonne de fret de la Croix rouge. *La Glorieuse* a mené à Erromango un travail d'évaluation et d'assistance identique à celui réalisé par la frégate *Vendémiaire* et le détachement du RIMaP-NC sur l'île de Tanna. Au cours de la semaine, l'aide sur Tanna et Erromango s'est organisée. Le Gouvernement et les ONG ont commencé à répartir le fret au sein de la population. Le dispositif français a conduit ces missions en coopération avec les Australiens. Une visite à bord du navire amphibie australien *HMAS Tobruk* a permis de partager l'expérience française acquise durant cette action. Cette coopération se poursuivra lors de l'exercice international Croix du Sud, auquel les deux pays participent chaque année. ●



© JEAN-PAUL PIGOT/ARMÉE DE TERRE

Publicité

Fonds de prévoyance Au service de la communauté militaire

L'établissement public des fonds de prévoyance militaire (EPFP) constitue pour les marins et leur famille un instrument essentiel de protection financière, en cas de dommage imputable au service. Respectivement créés en 1928 et en 1959, le fonds de prévoyance de l'aéronautique et le fonds de prévoyance militaire ont été réunis depuis 2007 au sein de l'établissement public qui en assure la gestion. Focus sur ce dispositif primordial au service des marins et de leur famille. **GAETANE JEAN**



© PASCAL GHIGOU/MN

L'EPFP ne recevant aucune subvention de l'État, les fonds de prévoyance sont financés par les seules cotisations obligatoires prélevées soit sur l'indemnité pour charges militaires, pour le fonds de prévoyance militaire, soit sur l'indemnité de service aérien, pour le fonds de prévoyance de l'aéronautique. Au total, le capital des deux fonds de prévoyance s'établit aujourd'hui à près de 850M€, dont 720 placés en obligations de l'État français et 100M€ environ en dépenses immobilières. Ces fonds ont avant tout vocation à indemniser les militaires blessés ou leurs ayants droit en cas de décès. Ainsi, chaque année, l'EPFP verse environ 22M€ d'allocations aux militaires et à leurs familles. Le montant des allo-

cations versées aux militaires et à leur famille est couramment de plusieurs dizaines, voire centaines, de milliers d'euros. Il est ordonnancé par le directeur de l'EPFP sur avis d'une commission d'indemnisation. Les allocations sont ensuite calculées en application de plusieurs critères réglementaires. Une attention particulière est portée au décès ou à l'invalidité résultant de stress post-traumatique, lorsque le lien entre la blessure psychique et l'accomplissement du service est établi. L'EPFP a également pour mission de participer au logement des militaires et, à ce titre, il investit chaque année plusieurs dizaines de millions d'euros pour réserver des logements au profit de la communauté militaire. Ce sont ainsi des dizaines de logements neufs qui sont

Les fonds de prévoyance militaire et de l'aéronautique sont des outils au service exclusif des cotisants et de leur famille.

proposés chaque année à la location des militaires via les bureaux logement.

VERS UNE ASSOCIATION PLUS FORTE DES COTISANTS À LA GOUVERNANCE DE L'EPFP

Une réforme statutaire est actuellement en préparation avec, pour but premier, l'association plus substantielle des cotisants aux structures de gouvernance, en passant d'un représentant à cinq : ceux-ci seront choisis parmi les membres du Conseil supérieur de la fonction militaire (CSFM). Cette évolution permettra aux militaires de mieux faire valoir leurs intérêts et d'être totalement informés de la gestion de l'EPFP qu'ils financent par leurs cotisations. Le conseiller d'État Thierry Tuot, président du conseil d'administration de l'EPFP, intervient régulièrement dans les sessions du CSFM pour présenter le bilan des fonds et répondre aux questions des concertants.

Info

Dans l'attente de la mise en service prochaine d'un site internet, l'EPFP est joignable au 01 42 19 39 23 ou au 01 72 69 21 05 pour toute demande d'information.

Les fonds de prévoyance militaire et de l'aéronautique sont des outils au service exclusif des cotisants et de leurs familles. Transparence, professionnalisation accrue, association des cotisants : c'est en ce sens que travaille l'EPFP, au profit de l'ensemble de la communauté militaire.



© EPFP

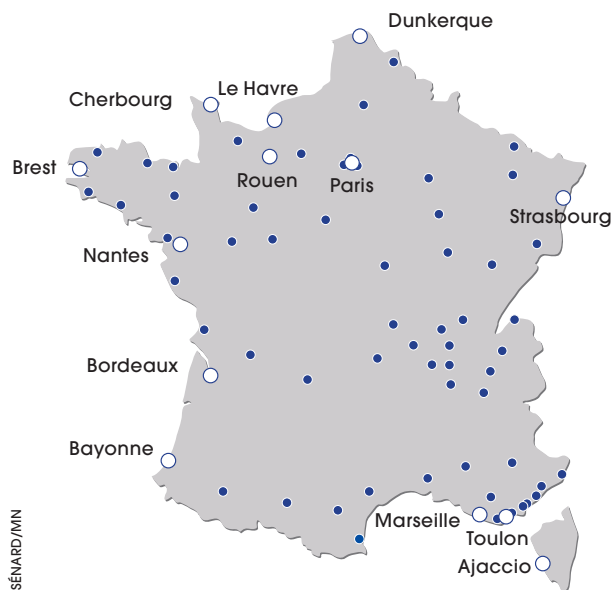
La PMM

Découverte du milieu militaire Marine

Encadrées par des réservistes issus du monde civil ou militaire, les préparations militaires Marine (PMM) réparties sur le territoire national contribuent au renforcement du lien armées-nation et à la sensibilisation des jeunes à la citoyenneté et aux enjeux de la Défense. Chaque année, grâce aux PMM, près de 2 500 jeunes, âgés de 16 à 21 ans, découvrent le métier de marin et consolident parfois leur souhait de s'engager. Un investissement sur l'avenir, pour les jeunes comme pour la Marine.

ASP SARAH VIOLANTI

Cartographie des centres PMM



© PAUL SÉNARD/MN

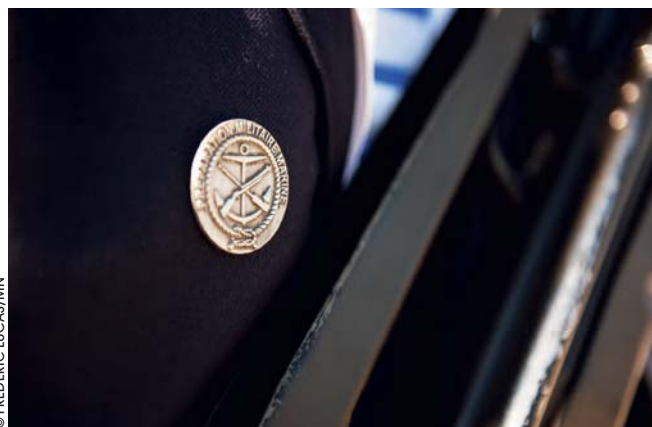
- Centre de Préparation militaire Marine (PMM)
- Service administratif du personnel Marine et centre PMM

Liste des centres PMM

Aix-en-Provence	Digne	Orléans
Ajaccio	Dijon	Papeete
Amiens	Dunkerque	Perpignan-
Angers	Evian	Le Barcarès
Angoulême	Fréjus	Quimper
Annecy	Grenoble	Rennes
Antibes	Houilles	Roanne
Avignon	Hyères	Rochefort
Bayonne	La Réunion	Rouen
Belfort	La-Seyne-	Saint-Brieuc
Besançon	sur-Mer	Saint-Étienne
Béziers	Le Havre	Saint-Malo
Bordeaux	Le Mans	Saint-Nazaire
Bourg-en-Bresse	Les Sables	Strasbourg
Brest	d'Olonne	Tarbes
Brignoles	Lille	Toulon
Brive	Lorient	Toulouse
Caen-Épron	Lyon	Tours
Cannes	Marseille	Troyes
Carcassonne	Metz	Valence
Châlons-en-	Morlaix	Versailles
Champagne	Nancy	Vienne
Chambéry	Nantes	Villefranche
Cherbourg	Nevers	Villeneuve-
Clermont-	Nice	Saint-Georges
Ferrand	Nîmes	
Cusset-Vichy	Nouméa	

Chiffres clés

- Près de **70** centres PMM en métropole, 5 outre-mer;
- **426** instructeurs, principalement réservistes opérationnels;
- Environ **2500** stagiaires PMM pour l'année scolaire 2014/2015;
- En moyenne, **250** stagiaires PMM sont sélectionnés pour suivre une formation militaire initiale du réserviste (FMIR) chaque année;
- En 2014, **357** jeunes se sont engagés après une PMM ou une PMS Mer.



© FRÉDÉRIC LUCAS/MN

Les PMM s'inscrivent dans le cadre des préparations militaires initiales et de perfectionnement à la Défense nationale (PMIPDN) qui regroupent également les préparations militaires supérieures (PMS).

Cette période militaire de découverte et d'initiation aux métiers de la Marine est échelonnée sur l'ensemble de l'année scolaire (12 samedis ou dimanches en moyenne). Elle comprend également un stage complémentaire de 5 jours dans un port militaire, pendant les vacances scolaires d'hiver ou de printemps. Le programme de stages et de l'ensemble de la préparation est articulé autour de la manœuvre, la navigation, les sorties à la mer et la visite de bâtiments de guerre. Les formations au maniement des armes et aux premiers secours sont dispensées lors de cette année.

1 /

«La PMM : affirmer notre envie de nous engager !»

Shiley M., stagiaire PMM, Houilles



© ALAIN MONOT/MN

« **J**e suis élève de terminale et, à 17 ans, j'ai toujours été passionné et attiré par l'armée. Pendant la Journée défense et citoyenneté (JDC), un maître principal nous a présenté la préparation militaire Marine (PMM). Je songeais déjà à m'y inscrire pour me conforter dans mes choix, et son témoignage m'a rassuré. Je me suis porté volontaire immédiatement. Depuis le début de cette préparation qui a commencé en octobre, j'ai participé à des formations sur la Défense et le fonctionnement de la Marine, assisté à des cérémonies et eu une semaine de découverte du monde militaire.

Lors d'une visite à la base navale de Brest, nous avons également eu la chance de visiter plusieurs bâtiments, un sémaphore et la caserne des marins-pompiers. Nous étions au contact des marins et j'ai découvert plusieurs spécialités, notamment celles de marin-pompier et de guetteur de la flotte. C'est une expérience passionnante. On nous apprend réellement ce qu'est la cohésion et tous les membres de la PMM ne font qu'un. Surtout, nous bénéficions d'une formation solide tout au long de l'année, qui nous permet d'affirmer nos choix et notre envie de nous engager, pour participer plus tard aux missions de la Marine. »

Info



Vous réunissez les conditions pour postuler et souhaitez suivre une PMM ou une PMS, consultez le site internet <http://www.etremarin.fr/preparations-militaires> et sa rubrique « nous rencontrer », pour connaître le CIRFA le plus proche de chez vous. Pour plus d'informations sur la réserve, rendez-vous sur reserve.marine.defense.gouv.fr ou flashez ici.

2 /

«Transmettre les valeurs de la Marine»

CR3 (R) Léa B., instructeur PMM, centre PMM Richelieu

« **L'**idée d'être réserviste a germé lorsque j'ai fait une préparation militaire supérieure (PMS) État-major en 2008, suivie d'un volontariat commissaire aspirant (VCA) embarqué à bord du bâtiment de commandement et de ravitaillement (BCR) *Somme*. Dans le privé, je travaille dans le conseil aux entreprises. Je souhaitais développer davantage la dimension humaine que j'avais pu découvrir au sein de la Marine. Or, le poste d'instructeur réserviste en centre PMM répondait parfaitement à cette envie. Aujourd'hui, j'encadre les stagiaires PMM, deux samedis par mois, d'octobre à juillet. La PMM est un important vecteur de recrutement et participe au rayonnement de la Marine. C'est notre rôle d'accompagner ces adolescents et de les guider dans leur cheminement personnel et professionnel. L'objectif est avant tout de faire découvrir la Marine, en véhiculant les valeurs républicaines et en développant l'esprit d'équipage. Pendant cette année, ils sont évalués sur leurs connaissances, leur savoir-être et leurs aptitudes sportives. Nous les amenons à s'ouvrir, à se dépasser. Nous les aidons à réussir et à obtenir leur brevet PMM en leur inculquant le goût de l'effort, l'engagement, la persévérance. Nous attendons d'eux qu'ils s'investissent, qu'ils aient réfléchi à leur inscription en PMM afin de profiter pleinement de cette opportunité qui leur est offerte. »



© MN

Pour en savoir



Découvrez les PMM en images en flashant ici.

Autour de la PMM

Pourquoi pas une PMS ?

En plus des PMM, il existe les préparations militaires supérieures (PMS) : la PMS Maistrance, stage de 3 semaines s'adressant à des jeunes gens diplômés de bac à bac+2 ; la PMS État-major, destinée aux étudiants ou jeunes diplômés de bac à bac+3 ; la PMS Marine marchande qui s'adresse exclusivement aux élèves des écoles de formation de la marine marchande. Proposées aux jeunes âgés de 17 à 30 ans (au début du stage) qui souhaitent découvrir l'univers de la Défense et de la Marine nationale, les PMS apportent une formation maritime et nautique aux stagiaires.

Après les PMM... devenir marin d'active

ou de réserve
Vivier essentiel dans le dispositif de recrutement de la Marine, les stagiaires PMM qui le souhaitent ont la possibilité de s'orienter vers un engagement d'active ou au sein de la réserve opérationnelle. Ils peuvent ainsi contribuer pleinement aux missions de la Marine qu'ils ont découvertes durant une année de PMM.



© EWAN LEBOURDAIS

Lieutenant de vaisseau Ewan Lebourdais

Réserviste citoyen

Son parcours

2006: Obtention d'un double Master en finance et en gestion de patrimoine.

2014: Premier embarquement sur la frégate *Latouche-Tréville*. Engagement dans la réserve citoyenne.

2015: Stage de formation pour les officiers de réserve (FOR) à l'École navale.

Naissance du trimaran de course *Diam 24 West courtage* - École navale.

Meilleurs souvenirs

Mon premier embarquement, sur la frégate *Latouche-Tréville* à l'invitation du commandant. Cette immersion a révélé mon attrait pour la Marine. J'ai découvert le côté vrai des marins, leur polyvalence et le support exceptionnel qu'offre la Marine pour la photographie.

La première mise à l'eau du trimaran de course *Diam 24* fut un moment très émouvant. Il a marqué le début d'une grande aventure sportive liant l'École navale, ma passion pour les sports de glisse et mon entreprise.



© PHILIPPE GOACHET



© PHILIPPE GOACHET

Focus La réserve citoyenne

D'horizons professionnels divers, les 390 réservistes citoyens de la Marine ont vocation à devenir les ambassadeurs du monde maritime et de la Marine dans leurs cercles professionnels et sociaux. En fonction de leur profil et de leurs souhaits, ils se voient confier une mission individuelle (conseil notarial, conférences...). Des réservistes citoyens se réunissent une fois par mois au Centre d'études straté-

giques de la Marine, autour de différents thèmes (Europe, environnement, Arctique...) au sein des groupes Allidade, afin d'enrichir les réflexions, d'apporter des expertises et d'élaborer des propositions concrètes aux problèmes soulevés par la Marine. Les agréments des réservistes citoyens sont délivrés en fonction des besoins de l'institution et pour une durée de trois ans renouvelable.



© EWAN LEBOURDAIS

Féru de sports de glisse et de photographie, Ewan Lebourdais est un hyperactif passionné. Lorsqu'il est arrivé dans la région de Brest il y a 15 ans, la mer est devenue son vaste terrain de jeu. En 2003, il crée à Brest son cabinet de gestion patrimoniale et de courtage de crédits, West courtage. Il avait depuis longtemps l'idée de mettre à disposition de la Marine ses photos artistiques maritimes et c'est une rencontre sportive qui va accélérer cette rencontre et son engagement envers cette institution. Ewan Lebourdais va proposer son trimaran de course *Diam 24*, ainsi qu'une partie des fonds pour son fonctionnement, à l'École navale pour le Tour de France à la Voile en juillet. Ce partenariat permet d'aller chercher les fonds nécessaires pour effectuer la saison complète de voile 2015 et marque le début d'une grande aventure sportive. C'est alors qu'Ewan Lebourdais s'engage dans la réserve citoyenne. Pour le lieutenant de vaisseau (R) Ewan Lebourdais, la réserve est un échange gagnant-gagnant qui donne une plus grande dimension aux actions menées en coopéra-

tion et augmente leur rayonnement. En parallèle, il conduit une autre de ses missions de réserviste citoyen en mettant au service de la Marine ses talents de photographe. Ses clichés artistiques illustrent ainsi un livre sur la navigation. Une exposition itinérante, qui regroupe une vingtaine de ses photos, est également en cours de création en collaboration avec la préfecture maritime de l'Atlantique. Passionné, le LV (R) Ewan Lebourdais parle au quotidien de la Marine et de son engagement. *«J'ai trouvé, par le biais de la réserve citoyenne, un moyen de servir mon pays, à ma façon, et j'ai toujours ressenti qu'il était important d'être patriote et de le dire.»* Très motivé, le LV (R) Ewan Lebourdais voit son engagement dans la réserve citoyenne sur du long terme, sa relation avec la Marine ne fait que commencer.

CLAIRE BEAUJOUAN

© EWAN FOTOGRAFIK/WWW.FLICKE.COM/PHOTOS/EWANFOTOGRAFIK/



Opération Chammal: 24h à bord du Hawkeye

Ceil de la coalition contre Daech au-dessus du territoire irakien, le *Hawkeye*, avion conçu spécialement pour être embarqué sur porte-avions, effectue quotidiennement des missions opérationnelles. Comme il est chargé de la détection et de la gestion de l'espace aérien, aucun aéronef militaire n'entre sur le théâtre sans un contact radio préalable avec « l'œil de faucon » qu'est le *Hawkeye*, ou bien avec l'*E-3F Awacs*, qui conduit actuellement, depuis une base à terre, la mission de Command & Control. La mission des marins de la flottille 4F qui arment le *Hawkeye*: assurer le commandement et le contrôle de tous les aéronefs au profit des forces de la coalition en Irak. Ils sont ainsi en lien direct avec le porte-avions *Charles de Gaulle* et le Centre de commandement des opérations aériennes (CAOC) et rapportent en temps réel ce qui se passe. Embarquement pour le ciel irakien. EVI VINCENT L.



© FRÉDÉRIC DUPLOUICH/MIN

1



© FRÉDÉRIC DUPLOUICH/MIN

2



© FRÉDÉRIC DUPLOUICH/MIN

3



1 La journée du *Hawkeye*, ou E-2C, commence au hangar. La veille, après son dernier vol, les techniciens ont passé des visites de contrôle ou repris les éventuelles avaries. Les «avioniques», techniciens spécialisés dans l'électronique, se sont occupés du système d'armes (radar) alors que les «porteurs», de leur côté, se sont focalisés sur les systèmes qui font voler l'avion, comme les moteurs. Leur travail s'est prolongé jusque tard dans la nuit afin que le *Hawkeye* soit prêt pour ses missions du lendemain.

2 Les ailes du *Hawkeye* se replient, lui permettant de réduire son envergure de 25 à 9 m, pour faciliter son rangement sur le pont d'envol ou dans le hangar du *Charles de Gaulle*. Afin d'être préparé pour son premier vol du jour, le *Hawkeye* rejoint les *Rafale* de la 11F et les *Super Étendard Modernisé* de la 17F sur le pont d'envol.

3 Les techniciens de la «Glorieuse 4F» s'activent pour préparer l'avion. Tous les marins de la flottille portent fièrement l'écusson de la plus vieille des flottilles embarquées, représentant l'aigle des mers qui se pose sur une tortue (symbolisant le porte-avions).

4 Avant le vol, les cinq membres d'équipage effectuent un tour de l'avion, les deux pilotes et le chef de mission à l'extérieur, les deux autres tacticiens d'aéronautique à l'intérieur. Le but est de vérifier une dernière fois l'intégrité de l'appareil. Pendant son tour de l'avion, le pilote vérifie en particulier qu'il n'y a pas de corps étrangers à l'intérieur des entrées d'air des moteurs.

1 Le *Hawkeye* est un avion multipilote. Celui de gauche s'occupe du pilotage et celui de droite gère les communications radios et déroule les nombreuses check-lists nécessaires à la mise en œuvre de l'avion. Le commandant d'aéronef peut être indifféremment à gauche ou à droite. Les instruments de bord à aiguille sont omniprésents et les aides au pilotage rudimentaires, ce qui nécessite donc une parfaite maîtrise technique, notamment pour l'appontage à bord du porte-avions *Charles de Gaulle*.



© FRÉDÉRIC DUPLOUICH/MIN

2 Le *Hawkeye* ne dispose pas de moyens autonomes de remise en œuvre sur terrain extérieur. Pour mettre en route son premier moteur, il a besoin d'un groupe électrique et d'un groupe de démarrage à air surnommé «palouste».



© FRÉDÉRIC DUPLOUICH/MIN

3 Une fois l'avion paré sur la catapulte, le pilote salue et allume ses feux de roulage dans le nez de l'avion. L'officier de lancement, en jaune, baisse alors son drapeau vert, ordonnant ainsi le lancement de la catapulte à vapeur. Le *Hawkeye* est alors tracté par sa barre de catapultage et passe de 0 à 230 km/h en 75 m seulement.



© FRÉDÉRIC DUPLOUICH/MIN

4 Au-dessus du ciel irakien, il effectue des missions de 5h au profit de la coalition. Des relèves ont lieu sur zone avec un *Hawkeye* américain pour assurer la continuité de l'action. Ce dernier décolle du porte-avions américain qui évolue aux côtés du *Charles de Gaulle* dans le golfe Arabo-Persique.



© FRÉDÉRIC DUPLOUICH/MIN



© FRÉDÉRIC DUPLOUICH/MIN



© FRÉDÉRIC DUPLOUICH/MIN



© FRÉDÉRIC DUPLOUICH/MN

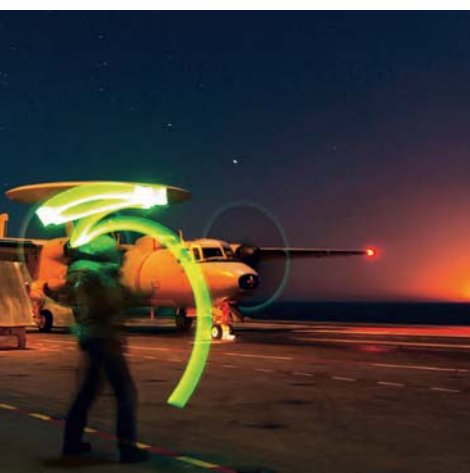
5

5 Les trois tacticiens d'aéronautique présents dans la tranche arrière du *Hawkeye* sont les yeux de la coalition. Chacun devant son scope radar contrôle les avions de chasse et les ravitailleurs de la coalition au-dessus de l'Irak.

6 Le *Hawkeye* rentre à bord du *Charles de Gaulle*. Le circuit d'appontage de jour est identique à celui des chasseurs. Le *Hawkeye* se présente à 250 nœuds (460km/h), à la verticale du *Charles de Gaulle*, et effectue un virage serré en palier à 60° d'inclinaison, pour casser rapidement sa vitesse, pouvoir sortir son train, ses volets et sa crosse. Dans le dernier virage, le pilote annonce aux officiers d'appontage qu'il a un visuel du «miroir», ce qui lui donnera la bonne pente pour venir accrocher le brin n°2 (celui du milieu) en toute sécurité. Le *Hawkeye* apponte ainsi à la vitesse de 115 nœuds, soit environ 215km/h.



7 Le *Hawkeye* vole le jour comme la nuit. De nuit, le pilote allume ses feux de navigation vert et rouge pour indiquer qu'il est paré. L'officier de lancement brandit alors son bâton lumineux vert pour faire catapultier l'avion. Les 25 tonnes de l'appareil se retrouvent ainsi dans les airs en moins de 4 sec, en vol pour une nouvelle mission, nocturne cette fois-ci...



© FRÉDÉRIC DUPLOUICH/MN

8

8 Sans réelle référence visuelle à l'extérieur, les vols de nuit se pilotent principalement aux instruments. Pour l'appontage de nuit, le *Hawkeye* est guidé par un contrôleur aérien. Les échanges avec l'officier d'appontage sont précieux pour venir accrocher l'un des trois brins du porte-avions.

Interdire la mer ou s'interdire la mer ?

La Marine et le blocus de l'Adriatique (août 1914 – mai 1915)

Dès le début de la Première Guerre mondiale, le franchissement du détroit d'Otrante par les flottes ennemies menace la maîtrise de la Méditerranée par l'Entente⁽¹⁾.

Au regard du droit international, le contrôle du débouché de l'Adriatique ne peut être toutefois qualifié de blocus. Pourtant, cet engagement opérationnel relève bien de ce type d'opération. Il sera même l'une des contributions majeures de la Marine nationale à la guerre sur mer qui surviendra entre août 1914 et le printemps 1915. Retour sur un épisode méconnu de l'histoire.

Le 16 août 1914, peu après le déclenchement de la guerre entre la France et l'Autriche-Hongrie, le corps de bataille de la Marine, alors appelé « l'Armée navale », pénètre en Adriatique. Son commandant en chef, le vice-amiral Boué de Lapeyrière, souhaite provoquer la sortie du corps de bataille ennemi pour l'anéantir, ce qui lui assurerait la maîtrise de la mer. Mais le seul résultat tangible de cette opération est la destruction d'un croiseur léger austro-hongrois au cours du combat d'Antivari. En effet, confiants dans la sécurité de leur corps de bataille, mouillé à Pula, et forts de la menace que

leurs unités légères, basées dans les bouches de Kotor, font peser sur les bâtiments français, les Austro-Hongrois se dérobent et adoptent une stratégie de flotte en vie.

LE BLOCUS RAPPROCHÉ (AOÛT - DÉCEMBRE 1914)

Un blocus fermé des bases austro-hongroises est exclu, en raison des dépenses de charbon nécessaires au maintien de l'Armée navale à la mer et de la menace que font peser les torpilleurs ennemis. L'objectif est d'exercer un blocus ouvert et rapproché du débouché de l'Adriatique, cette mer étant elle-même assimilée à un grand port.

Conscients de l'infériorité de leurs forces face aux bâtiments français, les Austro-Hongrois se dérobent à chaque occasion, d'autant que leurs forces sont à l'abri derrière des champs de mines mouillés depuis la déclaration de guerre. De son côté, l'amiral de Lapeyrière ne désespère pas d'affronter le corps de bataille ennemi. Pour provoquer sa sortie, il multiplie les incursions au nord du canal d'Otrante.

Ainsi, au cours des six premiers mois de guerre, l'Armée navale pénètre à dix reprises en Adriatique, mais à chaque fois sans résultat. En parallèle, le commandant en chef de l'Armée navale tente d'interdire l'Adriatique à l'Autriche-Hongrie. Dès le 28 août, des sous-marins français patrouillent aux abords de Cattaro. Toutefois, l'autonomie restreinte de ces unités n'autorise pas la permanence à la mer indispensable à cette forme de blocus fermé. En outre, la seule tentative organisée en Adriatique nord tourne au drame.

Le 20 décembre, le sous-marin *Curie* pénètre en plongée dans la rade de Pula, mais se prend dans un filet de protection. Enfin, à la grande surprise des officiers français,



Le vice-amiral Boué de Lapeyrière, commandant en chef de l'Armée navale.

Boué de Lapeyrière ne lance aucune opération de guerre des mines contre les atterrages austro-hongrois, probablement afin de ménager l'Italie, alors neutre.

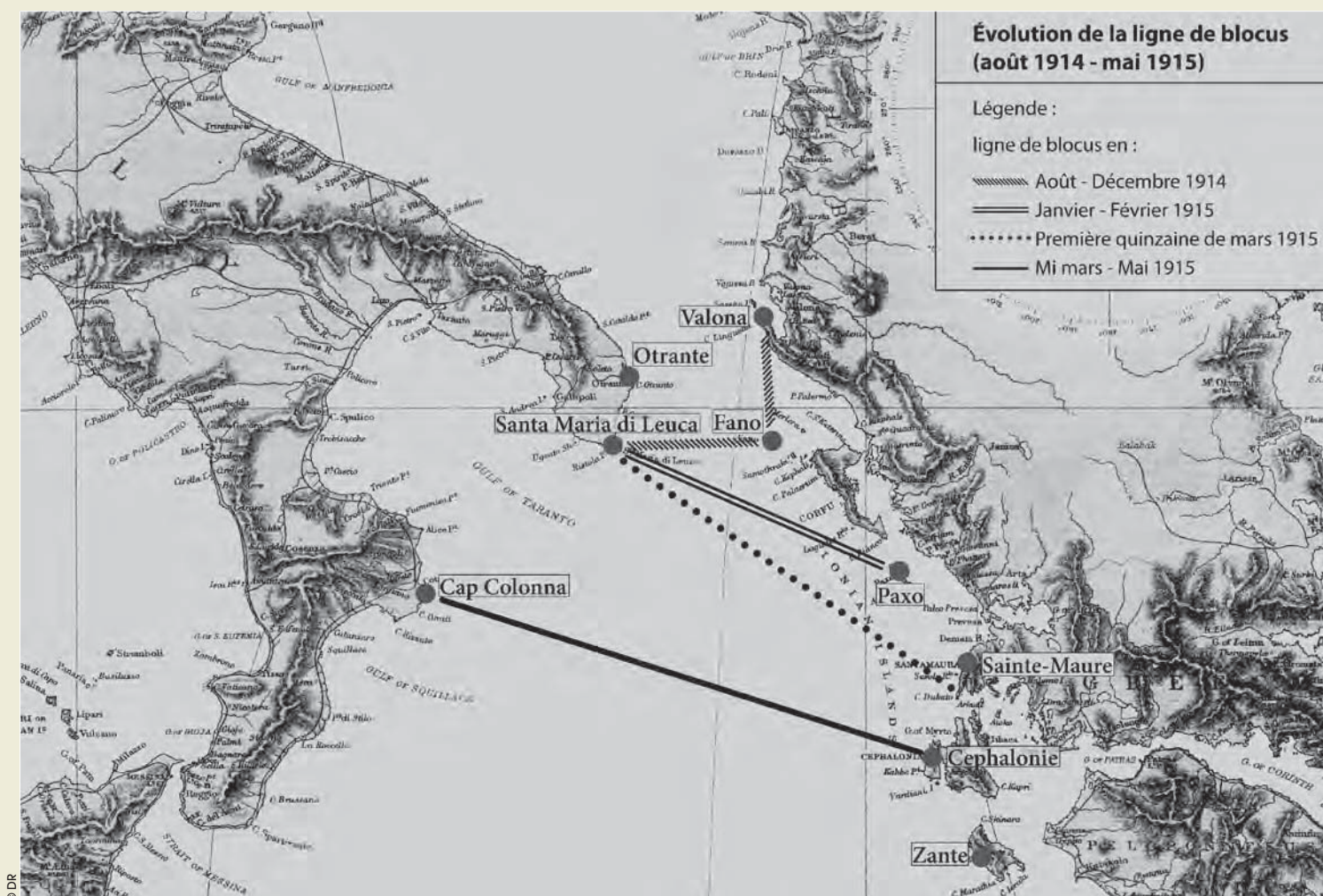
L'ADRIATIQUE INTERDITE (DÉCEMBRE 1914 - MAI 1915)

Dès l'automne 1914, les sous-marins austro-hongrois sont redéployés vers le bassin méridional de l'Adriatique, passant de Pula à Kotor, au plus près de la ligne de blocus et à l'abri d'une base imprenable depuis la mer. Le 21 décembre, le cuirassé *Jean Bart*, sur lequel le commandant en chef a posé sa marque, est torpillé dans le canal d'Otrante. Malgré les voies d'eau, le bâtiment parvient à regagner Malte. À partir de cette date, plus aucun cuirassé français n'entre en Adriatique.

En outre, le danger change d'échelle au printemps 1915, avec l'extension des zones de patrouille des sous-marins austro-hongrois. Ces nouvelles alarmantes entraînent une réorganisation du blocus côté français, car, selon Lapeyrière, à vouloir croiser aux abords d'Otrante, l'Armée navale risque en fait de perdre le contrôle de la Méditerranée.



Le 21 décembre, le cuirassé *Jean Bart* est torpillé dans le canal d'Otrante.



Évolution de la ligne de blocus (août 1914 - mai 1915)

Légende :

ligne de blocus en :

----- Août - Décembre 1914

==== Janvier - Février 1915

..... Première quinzaine de mars 1915

———— Mi mars - Mai 1915

Après avoir été placée au début du conflit sur la ligne Fano – Santa Maria di Leuca, la ligne de blocus est reportée, en mars 1915, entre le cap Colonna, en Calabre, et l'île de Céphalonie. Ainsi, d'un blocus rapproché de l'entrée de l'Adriatique, la Marine se trouve à tenir un blocus à distance, en pleine mer Ionienne. Ces modifications offrent la maîtrise de l'Adriatique à l'Autriche-Hongrie.

5 dates marquantes

- **16 août 1914** : première incursion de l'Armée navale en Adriatique et mise en place du blocus rapproché de cette mer.
- **20 décembre 1914** : le sous-marin français *Curie* pénètre en plongée dans la rade de Pula, mais se prend dans un filet.
- **21 décembre 1914** : torpillage du *Jean Bart*. Le blocus de la flotte austro-hongroise se fait désormais à distance.
- **26 - 27 avril 1915** : torpillage du *Léon Gambetta*.
- **23 mai 1915** : l'Italie entre en guerre et prend en charge le blocus du canal d'Otrante.

Les grandes unités de sa flotte s'entraînent librement, sans craindre la moindre menace, et ses bâtiments légers circulent de manière très active le long de la côte dalmate. En avril, les abords mêmes du canal d'Otrante deviennent périlleux pour les bâtiments et les bases de l'Armée navale. Dans la nuit du 26 au 27 avril 1915, le croiseur *Léon Gambetta* est torpillé à proximité des atterrages italiens. Sur 821 officiers, officiers mariniers et hommes d'équipage, on dénombre 684 morts et disparus. D'août 1914 à mai 1915, le blocus du canal d'Otrante s'est révélé être pour la Marine nationale une improvisation constante, car la guerre imaginée – celle en face à face – ne s'est jamais produite. La flotte française, construite dans une stricte orthodoxie mahanienne⁽²⁾, n'est ni homogène techniquement ni suffisamment diversifiée pour s'adapter à la situation. De plus, la menace sous-marine lui fait totalement perdre l'initiative dès décembre 1914. Ces opérations prouvent qu'il est impossible pour

une puissance navale, à l'âge de la vapeur, de tenir le blocus d'un littoral sans base avancée. Ainsi, l'Adriatique devient, tout à la fois, une mer autrichienne et un piège pour les escadres françaises. Cependant, la mer Ionienne étant solidement tenue par la Triple Entente, il est impossible pour la flotte de l'Alliance d'accéder à la Méditerranée. Au printemps 1915, les marines austro-hongroise et française se font toujours face de part et d'autre du canal d'Otrante. Seule l'entrée en guerre de l'Italie modifiera la situation et déchargera la France de ses responsabilités sur ce théâtre. ●

THOMAS VAISSET
Agrégé et docteur en histoire,
chargé de recherche et d'enseignement
au service historique de la Défense.

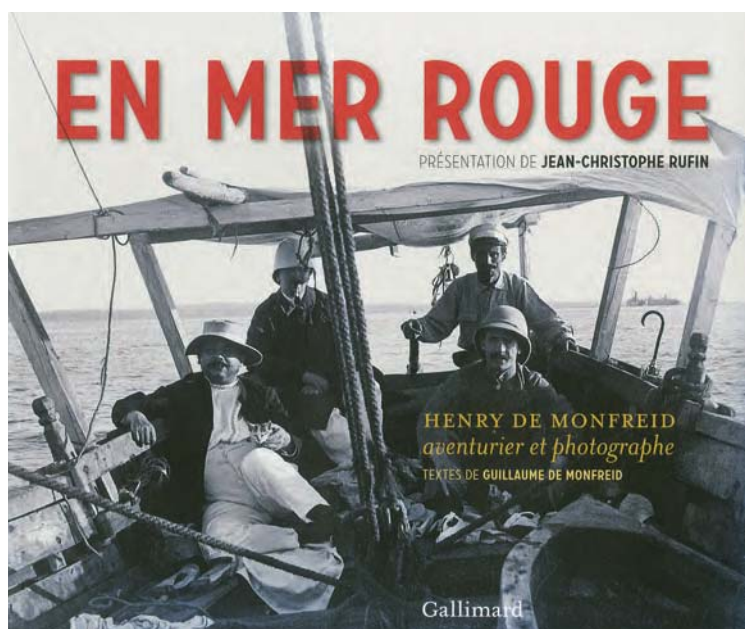
(1) La Triple Entente est l'alliance militaire de la France, du Royaume-Uni et de la Russie, par opposition à la Triple Alliance conclue en 1914 entre l'Empire allemand, l'Empire austro-hongrois et le royaume d'Italie, puis l'Empire ottoman.
(2) Dans son ouvrage *The Influence of Sea Power upon History*, l'amiral américain Mahan développe l'idée que la maîtrise de la mer s'acquiert par une bataille décisive entre les flottes de surface des belligérants.

loisirs

Musique | Livres | Cinéma | Expos | Spectacle

STÉPHANE DUGAST ET EV2 PAULINE FRANCO

En mer Rouge Monfreid et ses 500 plaques



LA VIE EMBARQUÉE SUR LES BOUTRES DE LA MER ROUGE, LE COMMERCE DES PERLES OU DES ARMES, LES CARAVANES DE CUIR ET DE CAFÉ PASSANT SUR LES HAUTS PLATEAUX ÉTHIOPINIENS, DJIBOUTI AU DÉBUT DU XX^E SIÈCLE...

Des témoignages d'un autre siècle, des clichés délicieusement surannés signés Henry de Monfreid. Le négociant, trafiquant, marin et écrivain se révèle être aussi un bon photographe. Pendant ses pérégrinations dans la Corne de l'Afrique, Henry de Monfreid avait dans ses bagages un appareil photographique, des plaques de verre vierges et tout le matériel nécessaire pour faire ses propres développements. Sa fascination pour l'Abyssinie, ses décors et ses peuples, va inspirer le « vieux pirate » qui réalisera ainsi près de 500 photographies stéréoscopiques, c'est-à-dire en relief. Ce sont ces clichés historiques que nous propose cette réédition de ce bel ouvrage agrémenté des écrits de Guillaume de Monfreid, ardent défenseur de l'œuvre de son aïeul. La préface est signée Jean-Christophe Rufin, académicien et écrivain de Marine. Quant à l'effet stéréoscopique des plaques d'origine, le lecteur peut en apprécier la richesse grâce à des lunettes spéciales. Effets garantis !

En mer Rouge. Henry de Monfreid, aventurier et photographe, textes de Guillaume de Monfreid, éditions Gallimard, 135 pages, 29,90€.

le saviez-vous ?

Nautique/naval

Deux termes marins naviguant souvent de conserve. Des synonymes interchangeables à souhait, pas vraiment ! Concentrons-nous d'abord sur « nautique », un terme faisant autant référence aux activités qu'aux événements pratiqués sur l'eau. La preuve en est avec la « base nautique » ou les « sports nautiques ». Un terme qui est aussi abondamment utilisé dans la navigation, *via* les cartes ou les instructions nautiques. Quant à « naval », c'est un synonyme, mais en plus viril, estampillé 100 % marine de guerre. « École navale », « base navale » ou encore « Force (d'action) navale », les marins militaires n'en font-ils pas constamment usage au cours de leur carrière ? Notons que le qualificatif « nautique » ou « naval » donne toute sa connotation à certains termes comme par exemple « base ». Un matelot nouvellement affecté devant ainsi plutôt se rendre à la base navale qu'à la base nautique pour se présenter à son « pacha » ! Le terme « naval » occupe, de surcroît, une place de choix dans la langue populaire grâce à un jeu : la bataille navale !



Géographie des mers Les océans disséqués

Ne vous fiez surtout pas à sa couverture un brin surannée, cet ouvrage très volumineux propose une intéressante géographie des mers et des océans. Fourre-tout en apparence, ce livre-kaléidoscope (rédigé par 18 auteurs) n'en recèle pas moins des chapitres très documentés et aussi variés que l'économie littorale, la climatologie, les routes maritimes, l'imaginaire des marins, les ressources énergétiques, les écosystèmes ou encore l'univers des courses au large. Certains de ces chapitres sont des plus étonnants, comme celui consacré à l'ornithologie ou au développement international des croisiéristes. On peut toutefois regretter que la dimension historique ou géographique des océans prenne le pas sur leur dimension militaro-stratégique.

Géographie des mers et des océans, sous la direction d'Alain Miossec, presses universitaires de Rennes - PUR, 496 pages, 20€.



Les écumeuses des mers Pirates au féminin

QUEL EST LE POINT COMMUN ENTRE ALFHILD DE GOTLAND, MARY READ, CHING YIH SAOU, JEANNE DE BELLEVILLE ET JULIENNE DAVID ? Ce sont toutes des femmes qui ont été pirates ou corsaires. Le rôle des femmes dans l'univers pirate ne s'est en effet pas toujours limité au repos du guerrier. Les femmes pirates en sont la preuve, écumeuses des mers parfois travesties, souvent impitoyables et toujours éprises de liberté. Si beaucoup nous sont inconnues à jamais, quelques-unes, rares, sont entrées dans l'histoire : celles qui ont été démasquées, arrêtées, condamnées ou ont laissé une trace dans des documents historiques. L'ouvrage de Marie-Ève Sténuît nous propose d'embarquer aux côtés de ces aventurières de l'ombre, femmes flibustiers au destin extraordinaire. Un ouvrage historique, loin des jambes de bois et des barbes noire et rousse de l'image populaire. Un ouvrage d'aventure sur les traces de ces femmes de légende qui surent s'imposer dans un univers essentiellement masculin.

Femmes pirates. Les écumeuses des mers, de Marie-Ève Sténuît, éditions du Trésor, 200 pages, 16€.

Marins de nos vies La vie, ce voyage en mer

La vie est comparable à un voyage en mer et la navigation en mer est le voyage d'une vie. Toutes deux sont mouvementées, jalonnées de tempêtes et d'écueils. La mer est un monde mouvant, dans lequel il faut toujours s'adapter, toujours avancer et sans cesse affronter les courants et les vents contraires. Les creux de la mer sont parfois comparables à ceux de la vie et ce livre nous invite à tenir la barre pour arriver à bon port. Un guide empli de sagesse pour vivre pleinement ce voyage en mer qu'est la vie.

Marins de nos vies. Une spiritualité du bonheur, de Christian Buchet, éditions du Cerf, 126 pages, 9€.

Un septième continent ? Expédition

Quelques chiffres évocateurs – 6 fois la taille de la France, 30 m de profondeur par endroit, 5 kg de plastique pour un kilo de plancton – pour parler d'un nouveau continent : celui des déchets produits par l'homme et rejetés dans les océans. Une expédition à destination de ce « 7^e continent » mène l'enquête, depuis un voilier équipé d'une balise satellite de type Argos, autant pour localiser que pour alerter. Une aventure maritime d'utilité publique !

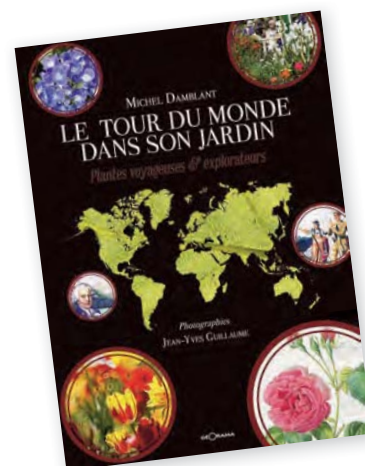
RDV sur le site de l'expédition 7^e continent et pour voir le film :
<https://vimeo.com/120301286>



De l'open space à l'île déserte Un webrobinson heureux

Travailler en open space... sur une île déserte du Pacifique, une affectation de rêve ? C'est l'expédition menée par le chef d'entreprise Gauthier Toulemonde sur une île indonésienne 40 jours durant. Grâce à sa technologie embarquée (téléphone satellitaire, ordinateurs, panneaux solaires), M. Toulemonde est resté en lien avec le monde des terriens, vivant cependant intensément sa robinsonnade. Un récit sans fiorflons et une aventure régénérante !

Robinson volontaire. De l'open space à l'île déserte, de Gauthier Toulemonde, éditions Arthaud, 244 pages, 19,90€.



Le tour du monde Dans son jardin

Saviez-vous que 90% des plantes de nos jardins proviennent de l'hémisphère sud ? Elles ont été les héroïnes des découvertes des marins-explorateurs et des botanistes des siècles passés, aventures aussi instructives que rocambolesques. Michel Damblant nous invite à regarder autrement les hortensias de Bretagne ou les mimosas de l'arrière-pays toulonnais. « Le jardin est la plus petite parcelle du monde, mais aussi la totalité du monde », écrivait le philosophe Michel Foucault. Ce beau-livre paru chez un éditeur breton en est la preuve !

Le Tour du monde dans son jardin, un récit de Michel Damblant et des photographies de Jean-Yves Guillaume, éditions Géorama, 288 pages, 39€.

Où est le bachi ?

Retrouvez le quartier-maître caché dans l'image.



PERMUTATIONS

QM BAT ELECT, affecté
Toulon terre, cherche
permutation Brest embarqué
ou terre.
Contact : 06 79 65 77 72.

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.)

ABONNEZ-VOUS !

Envoyez ce bon de commande complété et accompagné de votre règlement à :
ECPAD - PC/DPDE 2 À 8, ROUTE DU FORT 94205 IVRY-SUR-SEINE CEDEX



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

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

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

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

Publicité

JOURNÉE DU MARIN

DANS TOUTES
LES UNITÉS DE LA MARINE

20 MAI 2015

