

www.colsbleus.fr

Cols • bleus

MARINE NATIONALE

LE MAGAZINE DE LA MARINE NATIONALE

N°3048 — MAI 2016

RENCONTRE
**VICE-AMIRAL D'ESCADRE
PASCAL AUSSEUR**
PAGE 28

VIE DES UNITÉS
**JOURNÉE NATIONALE
DU RÉSERVISTE**
PAGE 34

IMMERSION
**AU CŒUR DE LA GESTION
DE CRISE**
PAGE 42



Défense maritime du territoire

Un dispositif en profondeur

Publicité

Éditorial

Trident



© PASCAL DAGOIS/MN

Capitaine de vaisseau
Didier Piaton
Directeur
de la publication

La défense maritime du territoire est sans doute – au sein de la fonction stratégique dite « protection » – la quintessence des missions de la Marine. Quoi de plus important en effet que de garantir la sécurité et la liberté des citoyens français et étrangers au sein des espaces sous la souveraineté –

donc la responsabilité – de la France, comme dans les espaces maritimes internationaux ? Il n'y a bien sûr pas de prééminence de la fonction protection sur les autres fonctions stratégiques. Toutes aussi importantes, elles sont toutes complémentaires. Mais leur finalité – défense des intérêts vitaux pour la dissuasion, préservation de la stabilité internationale pour l'intervention et la prévention, anticipation des crises et menaces pour la fonction connaissance – rejoint *in fine* celle de la défense du territoire national, qui leur donne un sens.

La défense maritime du territoire présente par ailleurs de nombreuses et fortes singularités. Elle se mesure essentiellement par ses effets et non ses points d'application : il n'y a pas de ligne Maginot en mer, car le dispositif, dynamique par les nécessités du milieu, se déploie dans la profondeur pour être efficace, depuis la côte et, en métropole, ses 59 sémaphores qui en matérialisent la limite ultime. Cette profondeur réalise une continuité physique et non plus seulement conceptuelle entre les missions intérieures et les interventions extérieures : les opérations conduites par la Marine d'une extrémité à l'autre de la Méditerranée l'illustrent bien. Elle

concerne toutes les unités de la Marine. Chacun de nos bâtiments, dès l'appareillage du port-base, y contribue. Par leur vocation et l'expérience acquise à la mer, nos équipages – « multimitions » – appliquent en mer les principes de vigilance, de surveillance, d'assistance à naufragés. Ils maîtrisent à la fois les outils juridiques propres à la haute mer, les règles de comportement adaptées aux situations rencontrées et bien sûr, si la mission ou les circonstances l'exigent, l'usage de la force. La défense maritime du territoire se heurte aussi à un paradoxe bien connu : quand ses effets sont produits, c'est-à-dire quand la défense n'est pas déjouée, un doute peut survenir sur son utilité, voire sur son existence. Fort heureusement, la défense maritime du territoire porte désormais un nom : « Trident ». C'est en effet le baptême de la nouvelle agrafe de la médaille de la protection militaire du territoire, créée l'été dernier par le ministre de la Défense. Cette médaille n'est pas réservée à la Marine car elle concerne toutes les unités engagées dans la surveillance et la protection des espaces aérien, maritime et terrestre. Pour la Marine, elle va ainsi pouvoir être décernée aux 3 700 marins qui participent quotidiennement à ces missions, avec une abnégation et un professionnalisme à la hauteur d'enjeux que les attentats de 2015 en France ont contribué à faire redécouvrir à nombre de nos concitoyens. Ces missions sont désormais justement mises en lumière, aux côtés de celles concourant à la protection des emprises militaires (« Egide ») et à la mise en œuvre de la dissuasion (« Jupiter »). ●



Cols • bleus
MARINE NATIONALE

LE MAGAZINE DE LA MARINE NATIONALE

Rédaction : Ministère de la Défense, SIRPA Marine Balard parcelle Est Tour F, 60 bd du général Martial Valin CS 21623 – 75509 Paris cedex 15 **Téléphone :** 09 88 68 57 17 **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 **Directeur de la rédaction :** LV François Séchet **Rédacteur en chef :** Stéphane Dugast **Rédactrice en chef adjointe :** EV1 Virginie Dumesnil **Secrétaire :** QM1 Jenny Belledant **Rédactrice :** EV1 Pauline Franco, Asp Marie Morel, Asp Élixa Philippot **Infographie :** EV1 Paul Sénard **Conception-réalisation :** Idé Edition, 33 rue des Jeûneurs 75002 Paris **Direction artistique :** Gilles Romiguière **Secrétaire de rédaction :** Céline Le Coq **Rédacteurs graphiques :** Bruno Bernardet, Nathalie Piliant **Photogravure :** Média Grafik **Couverture :** Loïc Bernardin/MN **• de couverture :** EV1 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



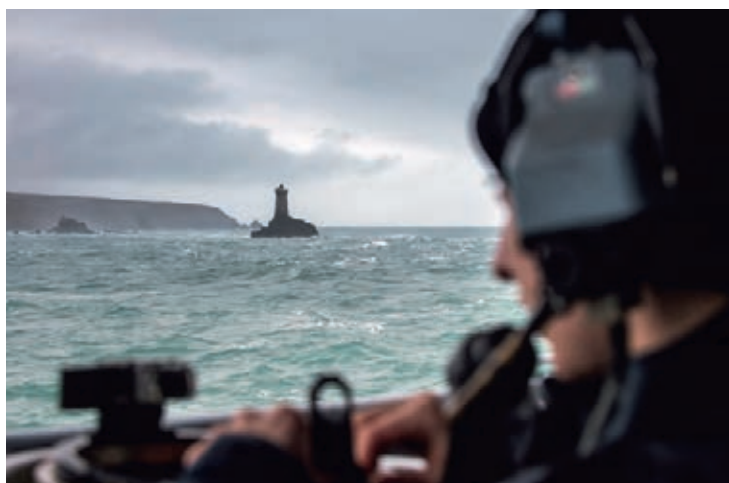
37 RH

Expérience et formation – Développement des compétences



Passion Marine 16

La Défense maritime du territoire – Un dispositif en profondeur



40 portrait

Premier maître Alan D., fusilier marin

42 immersion

Au cœur de la gestion de crise



focus 26

Défense maritime du territoire (DMT) – Sentinelles des mers

rencontre 28

- « L'équipage Cherbourg est au poste de combat ! »
Vice-amiral d'escadre Pascal Ausseur
- « C'est une nécessité pour moi d'embarquer pour côtoyer les marins *in situ* ! »
Patrice Franceschi



46 histoire

Yves Le Prieur (1885-1963) Marin et « poète actif »

48 loisirs

Toute l'actualité culturelle de la mer et des marins

actus

instantané

PROTECTION MILITAIRE DU TERRITOIRE : CRÉATION D'UNE DISTINCTION

Vendredi 8 avril, le ministre de la Défense, M. Jean-Yves Le Drian, s'est rendu à Brest pour rencontrer les marins, notamment ceux du groupement des fusiliers marins de la base navale. Lors de cette visite, il a annoncé la création des nouvelles agrafes Trident, Egide, Jupiter, afin de valoriser les missions conduites par les armées. Elles récompensent et valorisent la participation des marins à la sûreté de la dissuasion océanique (opération Épaulard/agrafe Jupiter), à la défense maritime du territoire (opération Poséidon/agrafe Trident) et à la protection des emprises stratégiques de la Marine (opération Vigie/agrafe Egide), telles que ses bases navales et aéronavales, les centres de commandement et de transmissions.





instantané

MÉDITERRANÉE : L'EV JACOBET PORTE ASSISTANCE À 132 NAUFRAGÉS

Dans la nuit du 29 au 30 mars, plusieurs appels de détresse en provenance des côtes libyennes sont reçus par le *Maritime Rescue Coordination Center* (MRCC) italien. Tôt dans la matinée, le patrouilleur britannique *HMS Enterprise*, engagé dans l'opération de l'Union européenne Sophia, demande le soutien du patrouilleur de haute mer (PHM) *Enseigne de vaisseau Jacobet* pour prendre en charge 132 personnes, dont 9 enfants et 23 femmes. Alors déployé en mission Frontex, l'*EV Jacobet* se positionne plus au sud de sa zone de patrouille pour être en mesure de porter assistance aux naufragés dans les meilleurs délais. En deux heures, tous ont été recueillis.

© MN



Amers et azimuth

Instantané de l'actualité des bâtiments déployés

DONNÉES GÉOGRAPHIQUES

Source Ifremer

ANTILLES

ZEE : env. 138 000 km²

GUYANE

ZEE : env. 126 000 km²

CLIPPERTON

ZEE : env. 434 000 km²

MÉTROPOLE

ZEE : env. 349 000 km²

NOUVELLE-CALÉDONIE - WALLIS ET FUTUNA

ZEE : env. 1 625 000 km²

SAINT-PIERRE-ET-MIQUELON

ZEE : env. 10 000 km²

TERRES AUSTRALES ET ANTARCTIQUES FRANÇAISES

ZEE : env. 1 727 000 km²

POLYNÉSIE FRANÇAISE

ZEE : env. 4 804 000 km²

LA RÉUNION - MAYOTTE - ÎLES ÉPARGES

ZEE : env. 1 058 000 km²

- Points d'appui
- Bases permanentes en métropole, outre-mer et à l'étranger
- Zones économiques exclusives françaises

1

OCÉAN ATLANTIQUE

OPÉRATION CORYMBE
PHM Cdt Blaison • Falcon 50 Mi

GRIFFIN STRIKE
BPC Dixmude • FASM La Motte-Picquet •
A FAA Cassard • BCR Var

PRÉPARATION OPÉRATIONNELLE
B CMT Céphée • Germinal + Panther

4

OCÉAN PACIFIQUE

MISSION ASIE
FS Vendémiaire + E Alouette III



42
BÂTIMENTS

10
AÉRONEFS

3 882
MARINS

LE 19 AVRIL 2016

MISSIONS PERMANENTES



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



Équipes spécialisées connaissance et anticipation



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

2

MER MÉDITERRANÉE

OPÉRATION CHAMMAL

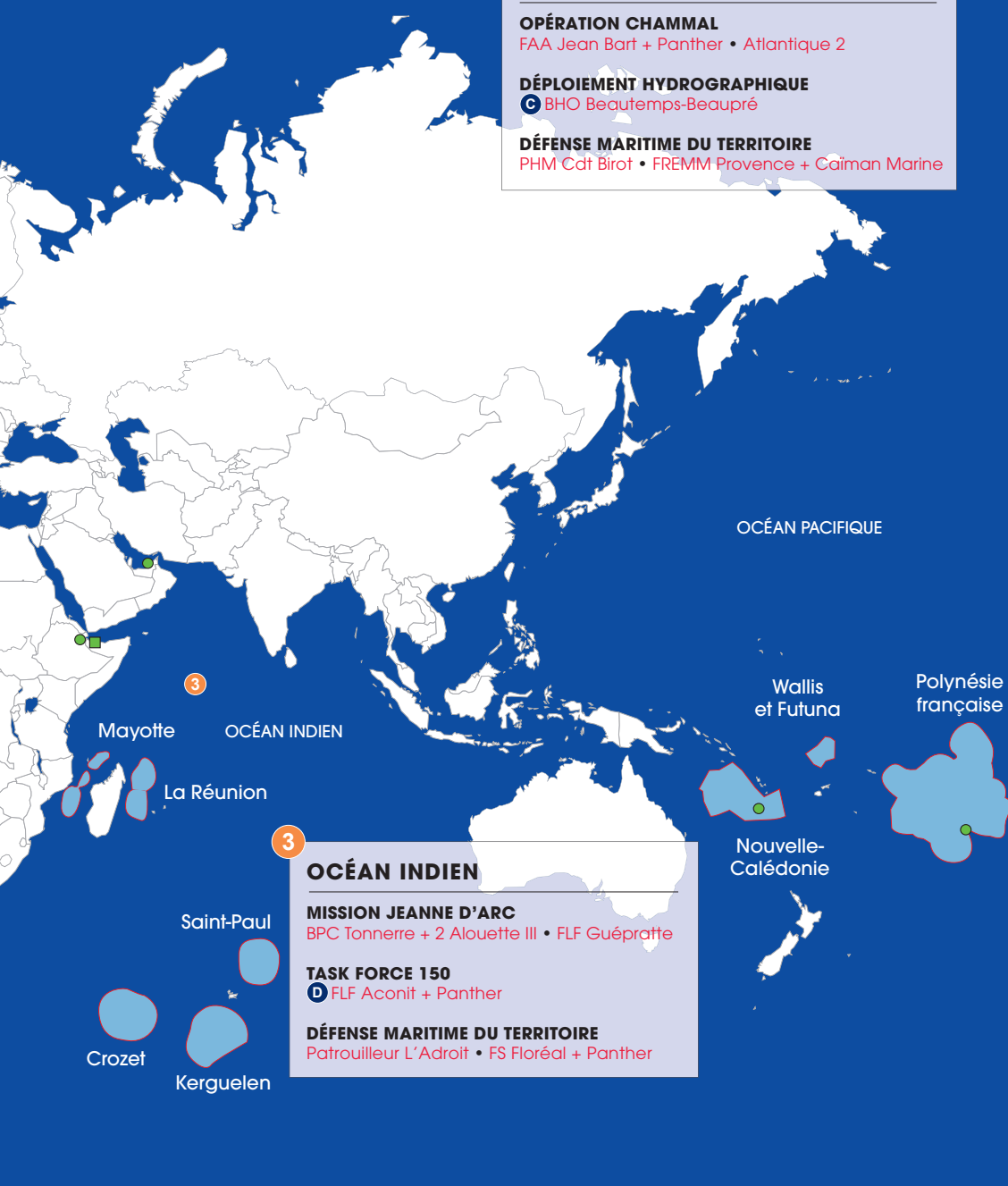
FAA Jean Bart + Panther • Atlantique 2

DÉPLOIEMENT HYDROGRAPHIQUE

ⓐ BHO Beautemps-Beaupré

DÉFENSE MARITIME DU TERRITOIRE

PHM Cdt Birot • FREMM Provence + Caiman Marine



3

OCÉAN INDIEN

MISSION JEANNE D'ARC

BPC Tonnerre + 2 Alouette III • FLF Guépratte

TASK FORCE 150

ⓓ FLF Aconit + Panther

DÉFENSE MARITIME DU TERRITOIRE

Patrouilleur L'Adroit • FS Floréal + Panther



A

© THIBAUT CLAISSE/MN



B

© PASCAL DAGOIS/MN



C

© ALAIN MONOT/MN



D

© VINCENT ORSINI/MN



E

© MN



en images

1 30/03/2016 MANŒUVRES FRANCO- JAPONAISES

Le bâtiment de projection et de commandement *Tonnerre*, la frégate japonaise *Suzunami* et la frégate type *La Fayette Guépratte* ont mené des manœuvres aéronavales dans le golfe d'Aden. Cet entraînement reflète l'intérêt porté par les marines niponne et française à l'approfondissement de leur coopération et confirme leur haut degré d'interopérabilité.

2 25/03/2016 BÂTIR

L'amiral Bernard Rogel, chef d'état-major de la Marine, a rencontré à Brest les équipages de la frégate multimission (FREMM) *Aquitaine* et du bâtiment multimission (B2M) *D'Entrecasteaux*. Une visite hautement symbolique puisque la FREMM *Aquitaine* rentrait, quelques heures plus tôt, de sa première mission opérationnelle dans le golfe Arabo-Persique et le B2M *D'Entrecasteaux* était réceptionné le jour même par la direction générale de l'armement, puis par la Marine.

3 14 AU 23/04/2016 GRIFFIN STRIKE

L'état-major franco-britannique commandé par le contre-amiral français Éric Chaperon assisté par le capitaine de vaisseau britannique David Beatties, a embarqué à bord du bâtiment de projection et de commandement *Dixmude*. Cet état-major constitue le commandement de la composante maritime (*Maritime Component Command / MCC*) de la force expéditionnaire interarmées (*Combined Joint*



2

© FLORIAN LEDOUX / MN

Expeditionary Force / C.JEF). Griffin Strike 2016 est l'entraînement de validation du concept de corps expéditionnaire franco-anglais initié par les accords de Lancaster House en 2010.

4 30/03/2016 ATALANTE

Le patrouilleur hauturier *L'Adroit* a appareillé pour une mission antipiraterie en océan Indien. Dans le cadre de l'opération européenne Atalante, le bâtiment a patrouillé dans une vaste zone entre la Corne de l'Afrique et les côtes malgaches.

5 29/03 AU 01/04/2016 SAGRE

Cet entraînement réalisé en Atlantique concerne l'ensemble des composantes de la Marine participant à la lutte sous la mer. Il permet une double qualification. Au point de vue tactique, il permet la qualification du commandant en tant que commandant de force de lutte sous la mer. Pour la conduite, il permet une qualification des officiers ASM en tant qu'OLASM/FN (officier de lutte anti-sous-marine pour une force navale).

6 07/04/2016 LE CEMA À TOULON

En visite à Toulon, le chef d'état-major des armées (CEMA), le général d'armée Pierre de Villiers, y a rencontré des marins qui se consacrent quotidiennement à la conduite des opérations, à l'entraînement et à la formation des équipages en Méditerranée. L'occasion pour lui de prendre le pouls du plus important centre de formation de la Marine : le Pôle écoles Méditerranée (PEM). Le CEMA s'est aussi intéressé à la préparation des opérations spéciales dans le domaine aquatique.



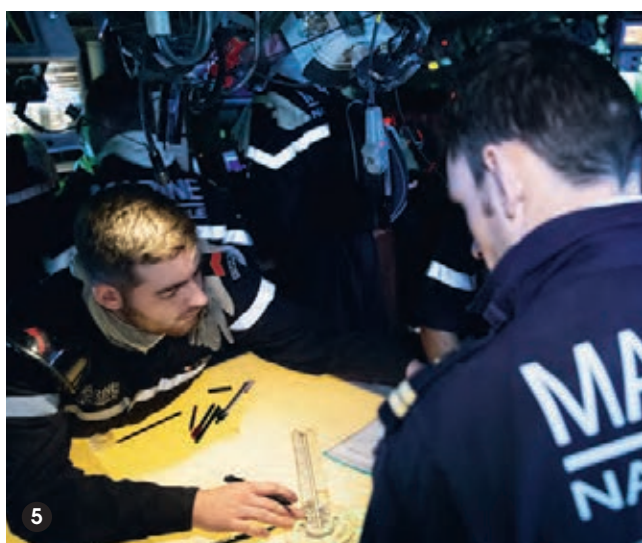
3

© MATHIEU MULLER / MN



4

© MN



5

© FLORIAN LEDOUX / MN



6

© LAURENT BOUILLON / MN

dixit ●

«C'est enfin ma volonté de voir reconnaître ces opérations, à travers une décoration que les armées souhaitaient depuis longtemps. J'ai le plaisir de vous annoncer que je viens de signer l'arrêté de création de trois nouvelles agrafes sur la médaille de protection militaire du territoire : Egide, pour la protection des emprises militaires ; Trident, pour la surveillance et la protection des espaces maritime, aérien et terrestre ; enfin Jupiter, pour la sûreté et sécurité des forces de dissuasion sur le territoire. Ces agrafes étaient attendues par les marins engagés depuis fort longtemps et en permanence dans ces missions de protection. Je me réjouis qu'elles viennent saluer, d'une manière symbolique, leur engagement essentiel pour la Nation et que je trouve personnellement digne d'admiration.»

Jean-Yves Le Drian, ministre de la Défense, lors d'une visite de la base navale de Brest.

« Nous progressons dans la prise en compte des enjeux maritimes, mais il reste encore des voies de progrès. La maritimisation des consciences est en marche mais nous devons poursuivre inlassablement et ensemble nos efforts pour préparer l'avenir. La Marine que nous construisons aujourd'hui sera encore en service en 2040. »

Amiral Bernard Rogel, chef d'état-major de la Marine, à l'occasion du séminaire de la réserve citoyenne.

FREMM Provence

Saisie d'armes



© MN

LE 20 MARS, LA FRÉGATE MULTIMISSIION (FREMM) *PROVENCE* A EFFECTUÉ UNE IMPORTANTE SAISIE D'ARMES SUR UN BOUTRE AU LARGE DE L'ÎLE DE SOCOTRA, DANS LE NORD DE L'OcéAN INDIEN. Cette opération a été menée par la Combined Task Force 150.

Au cours d'une mission de surveillance maritime, l'hélicoptère *Caiman Marine* embarqué sur la *Provence* a détecté un boutre au comportement suspect.

L'équipe de visite de la frégate a été dépêchée pour effectuer une enquête de pavillon et fouiller ce boutre.

Cette investigation a permis de trouver plusieurs centaines de fusils d'assaut AK47, des fusils de précision, des mitrailleuses et des roquettes antichar. Cette cargaison d'armes était cachée sous plusieurs tonnes de filets de pêche. L'armement a été saisi, en vertu de la résolution 2182 du Conseil de sécurité des Nations unies, interdisant le trafic d'armes vers la Somalie.

La FREMM *Provence* a été engagée au sein de la coalition navale multinationale (Combined Maritime Forces), dont la mission principale est d'assurer la sécurité de l'espace maritime dans le golfe Arabo-Persique et l'océan Indien en luttant contre le terrorisme et contre la piraterie. Aujourd'hui, 31 pays y participent et fournissent des moyens, qu'il s'agisse de ressources humaines, de bâtiments militaires, mais aussi d'aéronefs de patrouille maritime.

Comh@bi
Flash habillage

UN MARIN AFFECTÉ OUTRE-MER OU À L'ÉTRANGER bénéficie automatiquement d'une avance de deux années d'allocation sur son compte de points Comh@bi. Il peut ainsi compléter les effets dont il aura besoin durant son affectation. Une fois sur le territoire, le marin aura uniquement recours au magasin du groupement de soutien de la base de défense (GSBdD) de rattachement (COMH@BI non utilisable outre-mer).

Depuis mars 2016, le personnel du service de santé affecté dans une unité de la Marine peut percevoir des effets marine. La délivrance initiale à celui n'ayant jamais reçu de dotation se fait dès maintenant auprès de son GSBdD. Le renouvellement des effets en ligne (à partir de e-DPC/SILOSCA) pour tout le personnel concerné est autorisé à compter du 1^{er} septembre 2016. Les tenues de protection de base (TPB) avec complétifs et les effets spéciaux sont délivrés sur les stocks détenus par les bords.



© VANESSA ELISABETH/MN

le chiffre ●

2677

c'est le nombre de militaires composant la force maritime franco-britannique de l'entraînement opérationnel Griffin Strike, déployés au large de la Grande-Bretagne.

CCRO-M édition 2016 Une journée d'échange

LA DEUXIÈME COMMISSION CONSULTATIVE DE LA RÉSERVE OPÉRATIONNELLE DE LA MARINE (CCRO-M) s'est réunie à Toulon le 31 mars dernier sous la présidence du capitaine de vaisseau Benoît Courau, chef du bureau des réserves militaires et représentant le chef d'état-major de la Marine. Créée par le ministre de la Défense dans le but d'améliorer la concertation au sein de la réserve opérationnelle, cette instance permet annuellement un dialogue en direct avec les représentants des réservistes opérationnels.

Les vingt représentants des réservistes sur le territoire métropolitain ont échangé à propos de leur emploi, leur gestion et leur administration, et débattu sur les enjeux et l'évolution de la réserve opérationnelle de la Marine.

Gardian Opération de sauvetage au Vanuatu

LE 6 AVRIL AU MATIN, une opération de sauvetage en mer a été menée pour porter assistance à neuf naufragés du navire de pêche *Zhong Shui 607*, dans laquelle est intervenu un avion de surveillance maritime *Gardian* basé en Nouvelle-Calédonie. Après avoir reçu un signal d'une balise de détresse maritime, le centre de coordination de sauvetage maritime (MRCC) de Nouméa a rapidement contacté l'armateur du navire de pêche. Celui-ci a déroté sept de ses bâtiments sur zone pour porter assistance aux membres d'équipage. Les conditions météorologiques étaient difficiles, l'opération se déroulant à proximité de l'œil du cyclone Zena (vents de 75 km/h). Les naufragés ont été rapidement localisés par le *Gardian*, qui a ainsi pu guider un navire de pêche chinois vers leur canot de sauvetage.



© MN

Chammal

Destruction d'un groupe terroriste en Irak grâce à l'ATL2

LE 3 AVRIL, POUR LA PREMIÈRE FOIS, L'ATLANTIQUE 2 (ATL2), équipé de sa caméra Wescam, a effectué une illumination laser d'une cible pour permettre à un avion de la coalition de frapper un groupe armé terroriste (GAT). Au cours de cette action, l'aéronef de patrouille maritime a contribué à la destruction d'un groupe de combattants qui s'opposait aux forces irakiennes. Ce procédé n'ayant auparavant jamais été utilisé par l'ATL2 en opération, celui-ci ajoute ainsi une nouvelle corde à son arc.

Alors qu'il réalisait un vol de reconnaissance, l'équipage de l'avion a repéré un groupe de combattants de Daech qui s'opposait aux forces irakiennes. Évoluant rapidement, les terroristes cherchent systématiquement à se cacher des observations aériennes. L'observateur embarqué dans l'ATL2 a transmis les renseignements au contrôleur aérien avancé (*Joint Terminal Attack Controller, JTAC*). Des chasseurs de la coalition en patrouille ont pris en compte cette information et se sont rapprochés de la zone. Un dialogue s'est alors établi entre l'équipage de l'aéronef et le JTAC pour suivre la progression masquée des terroristes. Les combattants se sont regroupés à couvert, de sorte que seul l'ATL2 pouvait parvenir à les suivre de visu.

Les conditions favorables étant réunies et répondant à l'ordre du JTAC, l'ATL2 a conduit une désignation laser des cibles pour permettre à la frappe d'un chasseur allié d'être guidée sur l'objectif.

en bref

BMPM NOUVELLE EMBARCATION D'INCENDIE ET DE SAUVETAGE



© SÉBASTIEN CHENAL/MN

La nouvelle embarcation d'incendie et de sauvetage vient compléter les moyens à disposition du bataillon de marins-pompiers de Marseille, du maire de la cité phocéenne et du préfet maritime, en matière de secours en mer.

MINISTRE DES OUTRE-MER VISITE DE LA BASE NAVALE DE DÉGRAD DES CANNES



© MN

Dans le cadre de son déplacement officiel en Guyane, le ministre des Outre-Mer, M^{me} George Pau-Langevin, a effectué une visite à la base navale de Dégrad-des-Cannes. Accompagnée par le préfet de Guyane, M. Martin Jaeger, elle a observé le dispositif engagé dans la lutte contre la pêche illégale par la Marine dans ce département d'outre-mer.

RCMN NOUVEAU CONSEIL D'ADMINISTRATION

L'assemblée générale de l'association du rugby club de la Marine nationale s'est déroulée le 22 mars dernier à Toulon. Elle a élu un nouveau conseil d'administration : Alexis Latty (secrétaire

général), Jérôme Régnault, Fiona Si-moneau-Byrne, Jean-Claude Soulé, Stéphanie Valéra, Laurent Vilette. Le conseil d'administration a ensuite élu, à l'unanimité, le contre-amiral Alexis Latty nouveau président de l'association.

RENCONTRE DÉFENSE/ ÉDUCATION NATIONALE




© MN

Le 31 mars, le lycée Beaupré d'Haubourdin (Nord) accueillait la Marine à l'occasion de la 12^e rencontre Défense/Éducation nationale. Les 650 lycéens ont participé à des ateliers thématiques et ont pu dialoguer avec des marins.

CENTENAIRE DE LA GRANDE GUERRE LE TRAIL DES TRANCHÉES

En cette année du Centenaire de la Grande Guerre, et plus précisément de la bataille de Verdun, 1 916 participants se sont élançés dans la grande aventure du Trail des Tranchées. Parmi eux, le premier maître François G. et le maître Steve A., affectés tous les deux dans des CIRFA de l'Est de la France (Nancy et Metz), étaient sur la ligne de départ du 30 km. Le parcours de ce trail a permis de découvrir les sites historiques retraçant la bataille de Verdun.



La protection du territoire national et de ses habitants s'inscrit pour les armées dans le cadre du renforcement de la fonction stratégique protection. Depuis les attentats survenus à Paris l'an dernier et dans le contexte sécuritaire actuel, le dispositif de protection a été renforcé et adapté, dans l'Hexagone et outre-mer. En mer comme à terre, par les approches maritimes, depuis le littoral jusqu'à la haute mer, la Marine participe activement à la protection du territoire national grâce à un dispositif permanent et polyvalent mobilisant l'ensemble de ses unités, dont celles de la gendarmerie maritime. Pleins feux sur la Défense maritime du territoire, la DMT.

LA DÉFENSE MARITIME DU TERRITOIRE

Un dispositif en profondeur

Surveiller,
renseigner, s'opposer

Modes d'emploi

La Défense maritime du territoire (DMT) repose sur le triptyque : surveiller, renseigner, s'opposer. Définie dans le code de la Défense, la DMT « concourt à assurer la sécurité du territoire national, et notamment la protection des installations prioritaires de Défense ». La

DMT se décline en trois actions principales :

- Surveiller dans la profondeur les approches du territoire national sur ses façades maritimes, déceler et évaluer la menace qui peut s'y exercer sur ou dans la mer ;
- Renseigner les autorités civiles et militaires sur les activités suspectes ou hostiles en mer et les menaces d'origine maritime ;
- S'opposer aux actions menées par voie de mer contre le territoire national et aux actions contre les intérêts nationaux dans les approches de ce territoire, en particulier contre les activités illicites dans toutes les zones littorales et maritimes où la France dispose de droits d'exploitation. Le domaine couvert est large et va de la capacité à déminer l'accès à un port à la capacité de contre-terrorisme maritime.

Au-delà de cet engagement, la Marine a renforcé son dispositif dans la profondeur pour anticiper, prévenir, voire contrer les menaces au plus loin du territoire national.

DU LITTORAL À LA HAUTE MER

La Défense maritime du territoire s'étend par couches successives du littoral à la haute mer, avec une vigilance toute particulière accordée à l'interface des milieux terrestres et aéromaritimes. Les objectifs sont clairement définis : il s'agit d'assurer en permanence la liberté d'action de la Force océanique stratégique, l'absence d'entrave à la circulation des approvisionnements, ainsi que la maîtrise des approches maritimes, tout en protégeant le littoral depuis la mer et plus particulièrement les installations d'importance prioritaire ou vitale. Approuvée par l'autorité militaire (CEMA) et mise en œuvre sous la responsabilité du commandant de zone maritime (CZM) en métropole et du COMSUP outre-mer, la DMT s'exerce, par souci d'efficacité, en coordination avec les autres administrations et en cohérence avec le plan Vigipirate qui comprend un volet maritime. Pour



© JEAN-MARC CASANOVA/MN



© MN



© CINDY LUIU/MN

1, 2 et 3 Pour mettre en œuvre la Défense maritime du territoire (DMT), la Marine

s'appuie sur une défense en profondeur organisée en trois niveaux d'alerte et en couches successives. Tous les moyens déployés sont, en majorité, polyvalents depuis ses installations à terre jusqu'à la haute mer dans ses eaux sous souveraineté ou juridiction française et ses approches littorales.

la Marine nationale, les défis sont immenses et le périmètre d'action est très large. Il s'agit de surveiller 19 000 kilomètres de côte (dont 5 800 kilomètres en métropole, littoral corse inclus) et de faire respecter le droit dans les espaces maritimes sous souveraineté et juridiction française. Ceux-ci représentant

près de 11 millions de km², ils constituent ainsi la deuxième zone économique exclusive mondiale. Espaces maritimes auxquels il convient désormais d'ajouter le plateau continental, récemment étendu (Extraplac) d'une superficie équivalente à celle de la France métropolitaine.



La PPSM : enjeux et chiffres clés

Des mouvements réguliers d'unités précieuses à protéger, en particulier dans les approches maritimes à Brest (plus de 50 mouvements de SNLE par an); 70% des échanges économiques de la France (importations et exportations) transitent par la mer; 94% des importations françaises en hydrocarbures empruntent la voie maritime. La France est dotée du 2^e domaine maritime mondial, grâce notamment aux territoires outre-mer: un domaine maritime de 11 millions de km². Une superficie 20 fois plus grande que le territoire hexagonal ou l'équivalent de la superficie de l'Europe continentale. Son plateau continental vient en outre d'être étendu

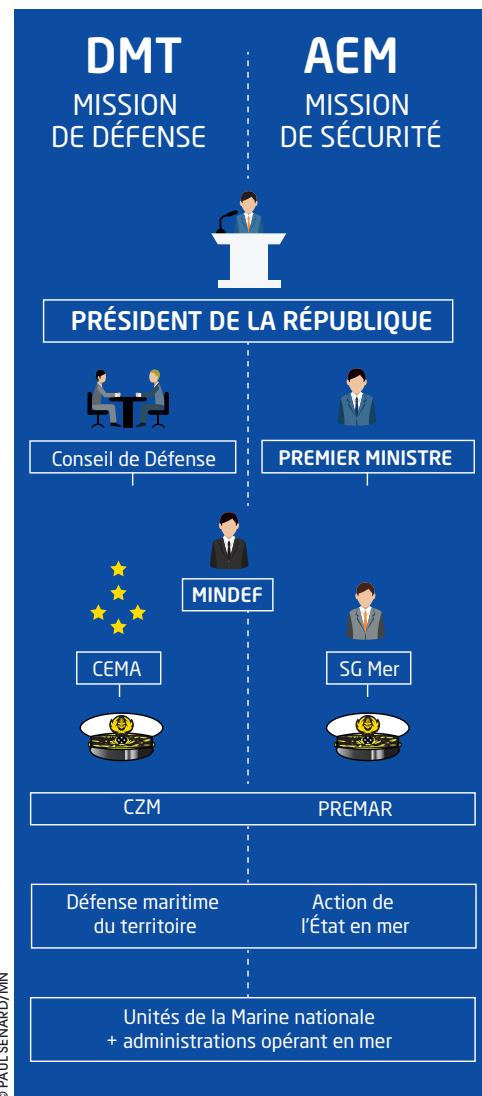
d'une superficie égale à celle du territoire national dans le cadre du projet Extraplac. Près de 3 700 marins sont engagés dans le cadre de la posture permanente de sauvegarde maritime et de la protection du territoire national et de ses approches en métropole et outre-mer, dont 2 000 sont déployés en permanence pour surveiller, renseigner, agir avec pour finalité d'apporter des réponses opérationnelles immédiates en cas de gestion d'une crise majeure en mer, y compris terroriste. 3 700 marins, c'est près de 10% de l'ensemble des effectifs de la Marine nationale, un effort important et continu.

LES DEUX PILIERS DE POSTURE PERMANENTE DE SAUVEGARDE MARITIME (PPSM)

La Défense maritime du territoire (DMT) répond aux objectifs de défense nationale, elle constitue le pendant militaire de l'action de l'État en mer (AEM) qui vise au maintien de l'ordre et à la sauvegarde des biens et des personnes. Les unités de la Marine nationale, dont celles de la gendarmerie maritime assurent en permanence la surveillance des approches maritimes dans le cadre aussi bien de l'AEM que de la DMT, afin d'assurer le long des façades maritimes françaises le continuum terre-mer et défense-sécurité. Une mission réalisée en lien avec la Défense opérationnelle du territoire (DOT), la Défense aérienne (DA), la sécurité intérieure et les activités économiques. La DMT forme donc avec l'AEM ce que l'on appelle la « Posture permanente de sauvegarde maritime »: la PPSM.

LA PPSM (DMT + AEM) DANS LE DÉTAIL

La PPSM n'est pas une mission unique, mais un large panel de missions dont l'objectif commun est la surveillance et la protection des approches maritimes. Le domaine d'action de la PPSM est vaste à double titre, puisqu'il comprend une large gamme de missions réalisées dans un espace géographique s'étendant des côtes vers le large. Ce dispositif contribue de manière permanente à la défense maritime du territoire, ainsi qu'au volet maritime du plan Vigipirate, dans un contexte où la menace en mer ou venant de la mer, doit faire l'objet de la plus grande attention. Les bâtiments d'alerte PPSM assurent également des missions relevant davantage de l'action de l'État en mer comme la police des pêches, la lutte contre les pollutions, la lutte contre les trafics illicites et enfin la recherche et le sauvetage en mer (plus d'une personne secourue en moyenne par jour). La Marine met en œuvre



une partie considérable de ses moyens pour assurer en permanence cette posture. Sa capacité d'action repose sur un bâtiment d'alerte PPSM par façade, les vedettes et patrouilleurs de la gendarmerie maritime, des avions de surveillance maritime et hélicoptères d'alerte SAR⁽¹⁾ (deux par façade), mais aussi une chaîne sémaphorique. Les unités de la Marine sont enfin renforcées par des moyens des autres administrations intervenant en mer comme les douanes ou les affaires maritimes. Dans le cadre du volet maritime du plan Vigipirate une coordination de l'ensemble de ces moyens étiatiques est assurée depuis le COM de Brest, de Cherbourg ou de Toulon en métropole. Le COM est à la fois centre des opérations de la Marine au profit de l'autorité militaire et le centre des opérations maritimes du préfet maritime. ●

(1) Search and rescue.

De la haute mer
aux approches littorales

Enjeux et modes opératoires

Surveiller les approches maritimes, en métropole comme outre-mer, consiste d'abord à acquérir un renseignement d'intérêt maritime de « première main » et de qualité. Pour ce faire, le partage du renseignement d'intérêt maritime a été amélioré aussi bien en interministériel – au niveau des différentes façades maritimes grâce à une entité : la Cellule de coordination de l'information maritime (CCIM) – qu'à l'échelon central sous l'égide du Centre de renseignement de la Marine (CRMar) et de la Direction du renseignement militaire (DRM). Parce que les menaces ne sont pas nationales, il s'agit également de développer dans ce domaine la coopération internationale, en particulier avec les pays riverains présentant des zones maritimes adjacentes aux nôtres.

CIBLAGE DES NAVIRES ET CONTRÔLE NAVAL VOLONTAIRE

Améliorer la coopération et le partage de renseignement certes, mais pour quoi faire et comment ? En amont, il s'agit avant tout pour les marins de cibler les navires à contrôler avant leur arrivée au port. Ces contrôles de sûreté sont réalisés par la gendarmerie maritime. Deuxième objectif ? Orienter la surveillance en mer pour déceler au plus tôt toute menace. Cette mission est menée en mer par les bâtiments de la Marine, en coordination avec le COM et en lien avec le Centre d'opérations et de renseignement de la gendarmerie maritime (CORGMAR).

Les renseignements liés à la sûreté maritime et portuaire sont partagés sur la base du volontariat avec des acteurs civils du monde maritime. C'est ce renforcement du contrôle naval volontaire (CNV) qui permet aux armateurs et compagnies maritimes de disposer d'une évaluation de la menace dans les zones à risques. Interface entre la Marine et les entités interarmées et interministérielles, le Centre de renseignement de la Marine joue à ce titre un rôle clé dans ce dispositif d'échange de renseignements d'intérêt maritime.



© OLIVIER NICOLAS/MN



© MATHIEU MULLER/MN

Le volet maritime du terrorisme

La Marine joue un rôle central dans la lutte contre les menaces terroristes en mer comme à partir de la mer. Elle est notamment chargée en mer du contrôle des navires pouvant constituer des menaces terroristes. Lorsque nécessaire, la Marine participe à la mise en œuvre des forces d'intervention spécialisées (commandos, médecins urgentistes, marins-pompiers...), ainsi qu'à la gestion de crise et à l'élaboration des situations tactiques. Dans les cas extrêmes, et dans le cadre du plan Pirate-Mer, la Marine agit conjointement avec le GIGN auquel elle apporte son expertise du milieu. À ce titre, la Marine travaille, dans un cadre interministériel et avec tous les acteurs concernés, aux évolutions à apporter dans le traitement de la menace terroriste. De nouvelles dispositions ont été testées lors de l'exercice Esterel 2016.

Témoignage CV Gilles Boidevezi, adjoint opérations de CECMED



© MN

«La Méditerranée est une mer proche de nombreux foyers de crise comme la Libye ou la Syrie mais également très fréquentée. Il y existe aujourd'hui un fort trafic de migrants, avec les fortunes de mer et les drames que nous rappellent régulièrement les médias. C'est également une mer par laquelle transite une grande part du commerce maritime mondial avec de nombreux navires naviguant entre les ports de l'Europe du Nord et l'océan Indien via le canal de Suez. La Méditerranée est un espace maritime complexe qui nécessite une vigilance particulière de la part des armées, et plus spécialement de la Marine. De nombreuses unités y sont déployées en permanence. Le spectre des missions est très large et s'inscrit dans une logique de défense dans la profondeur du territoire national : missions de connaissance-anticipation au plus près des théâtres de crise, missions de surveillance de nos approches maritimes. Compte tenu des menaces pesant sur notre territoire, le dispositif Vigipirate et de DMT a été durci et la recherche de renseignement en mer renforcée. À terre, les Français se sentent sécurisés par les militaires qui patrouillent. Bâtiments hauturiers, avions et hélicoptères, chaîne sémaphorique, moyens de la gendarmerie maritime... En mer, le dispositif de la Marine est certes moins visible mais tout aussi dense et permanent (H24). La Marine contribue ainsi activement, au quotidien, à la protection de nos concitoyens.»

1, 2, 3 et 4 La maîtrise des approches maritimes et leur contrôle sont opérés depuis la terre jusqu'en haute mer et dans les airs grâce aux moyens polyvalents de la Marine que complètent d'autres entités, dont la gendarmerie maritime, les douanes ou encore les affaires maritimes.



3

© LOÏC BERNARDIN/MN



3

© JEAN-JACQUES LE BAILL/MN

SÛRETÉ PORTUAIRE ET MARITIME

Si la Marine n'est pas en charge de la sûreté portuaire, elle est concernée dans la mesure où des lacunes dans ce domaine auraient un impact important sur la sûreté maritime. En cas d'incident, la Marine est responsable de la projection des moyens d'intervention et de la coordination de l'action des forces spécialisées (GIGN et commandos marine pour le contre-terrorisme maritime). La difficulté d'une intervention en mer, qui exige une connaissance fine du milieu, plaide pour renforcer la prévention. À ce titre, la Marine alerte les autorités en charge de la sûreté portuaire pour renforcer le niveau de sûreté dans les ports en particulier vis-à-vis d'une éventuelle menace à l'embarquement de passagers sur les ferries.

UN DISPOSITIF COMPLET DE PRÉVENTION

Il s'agit *in fine* de conseiller la Direction des affaires maritimes (DAM) pour adapter

les plans de sûreté des navires à la menace et prévoir des dispositions en cas d'incident (consignes aux passagers, zones refuge...). Autant de réflexes et de gestes visant à réduire au maximum les risques d'incident à bord d'un navire en mer, tout en permettant d'assurer une continuité satisfaisante du dispositif de prévention entre le port et le navire. Il s'agit également en filigrane, en cas d'acte terroriste, de limiter les effets (principalement le nombre de victimes) et de faciliter l'intervention des professionnels.

UNE SURVEILLANCE EN PROFONDEUR

À partir de la mer comme à terre, il est essentiel de surveiller le littoral de façon continue (notamment grâce à la chaîne sémaphorique) et d'assurer une surveillance des points d'importance vitale du littoral. En particulier les ports de commerce d'intérêt majeur et les installations militaires sensibles (dont celles de la dissuasion),

les nombreux sites SEVESO (60 à proximité du littoral de la Manche), les centrales nucléaires présentes en zone côtière ou les aéroports. ●

Un dispositif permanent

Des moyens et des hommes

Plus de 3 200 marins en métropole (et 500 outre-mer) sont engagés dans les missions permanentes de protection et d'action de l'État en mer. Ces marins participent tous à un dispositif permanent de renseignement, de surveillance et d'action, à terre comme en mer, de mise en sécurité globale du littoral métropolitain et de ses approches sur 5 853 km de côtes.

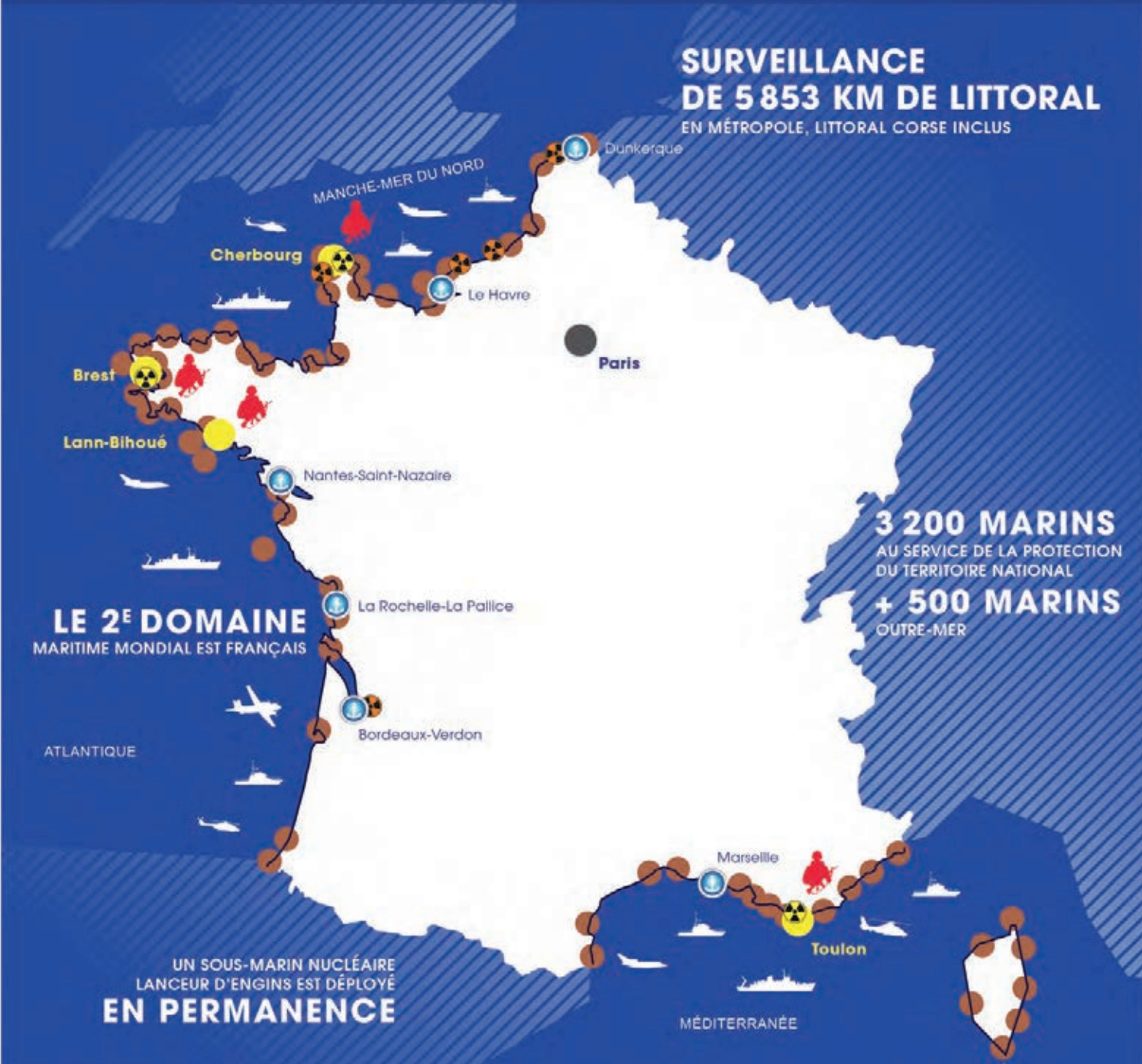


ZONES D'ACTION PRIVILÉGIÉES	MOYENS DE LA MARINE NATIONALE	MISSIONS CORRESPONDANTES
HAUTE MER	<ul style="list-style-type: none"> • Les bâtiments porte-hélicoptères (FS, FLF, FASM/ FREMM, FAA/FDA...) déployés avec un détachement hélicoptère et parfois des commandos marine. • Les bâtiments hauturiers déployés dans le cadre de leurs missions spécifiques (BPC, RHM, PHM, BHO...). • Les SNA. • Les avions de patrouille et de surveillance maritime (ATL2, F50). 	<ul style="list-style-type: none"> • Surveillance et intervention dans la profondeur. • Contre-terrorisme maritime. • Connaissance-anticipation. • Protection des lignes maritimes de communication assurant l'approvisionnement énergétique et marchand de la métropole et des DOM-COM. • Lutte contre les trafics illicites en application des conventions internationales. • Sauvetage en haute mer.
EAUX SOUS SOUVERAINETÉ OU JURIDICTION FRANÇAISE	<ul style="list-style-type: none"> • Les unités de la PPSM (PHM, PSP, B2M, CMT, BH, BRS, BE...). • Les hélicoptères de sauvegarde maritime (Dauphin SP, EC225, Alouette III...). • Les patrouilleurs ou vedettes de la gendarmerie maritime (patrouilleurs côtiers, VCSM). • La chaîne sémaphorique formant un réseau sur les différentes façades maritimes. • Les chasseurs de mines et leurs groupes de plongeurs démineurs ou les bâtiments remorqueurs de sonar. • Les SNA. • Les avions de patrouille et de surveillance maritime (ATL2, F50). 	<ul style="list-style-type: none"> • Défense et exercice de la souveraineté dans les eaux territoriales. • Préservation des droits de la France dans les espaces sous juridiction. • Surveillance des chenaux d'accès aux ports civils et militaires catégorisés Points d'intérêts vitaux (PIV) et des routes prioritaires OTAN. • Capacité de déminer l'accès aux ports militaires et aux ports de commerce d'intérêt majeur. • Préservation des ressources de la mer (police des pêches) et des fonds marins dans les zones placées sous juridiction nationale. • Participation à la protection du centre spatial guyanais. • Lutte contre les trafics illicites. • Sauvetage en mer, côtier et hauturier.
LITTORAL	<ul style="list-style-type: none"> • L'ensemble des sémaphores reliés entre eux et formant une chaîne de surveillance et de renseignement des façades maritimes. • Les fusiliers marins, organisés en 2 groupements (GFM) et 7 compagnies (Cifusil). • Les unités de la guerre des mines en métropole, réparties en 3 groupements sur chaque façade maritime, et outre-mer avec, dans certains ports, des peloton de sûreté maritime et portuaire (PSMP). 	<ul style="list-style-type: none"> • Surveillance continue et permanente du littoral. • Mission de protection des ports militaires et des ports de commerce d'intérêt majeur. • Protection maritime des PIV côtiers.
INSTALLATIONS DE LA MARINE À TERRE	<ul style="list-style-type: none"> • Fusiliers marins avec renforts de la gendarmerie maritime. • Marins affectés dans l'unité GIR expert en cyber-défense (entité interarmées). 	<ul style="list-style-type: none"> • Protection des emprises (protection des personnes et des biens). • Contribution de la Marine à l'opération Sentinelle. • Contribution à la cyber-défense.

LA PROTECTION DES APPROCHES MARITIMES ET DES SITES SENSIBLES EN MÉTROPOLE

SURVEILLANCE DE 5 853 KM DE LITTORAL

EN MÉTROPOLE, LITTORAL CORSE INCLUS



3 200 MARINS
AU SERVICE DE LA PROTECTION
DU TERRITOIRE NATIONAL
+ 500 MARINS
OUTRE-MER

LE 2^E DOMAINE
MARITIME MONDIAL EST FRANÇAIS

UN SOUS-MARIN NUCLÉAIRE
LANCEUR D'ENGIN EST DÉPLOYÉ
EN PERMANENCE

- Bases navales et aéronavales centres des opérations maritimes
- 59 Sémaphores
- ♠ Fusiliers marins
- ⓘ Ports de commerce d'intérêt majeur
- ☢ Ports nucléaires
- ☢ Centrales nucléaires
- Chaîne SPATIONAV

DISPOSITIF RENFORCÉ PAR
L'ACTION DE LA MARINE DANS
LA PROFONDEUR

Sur le terrain

Cas pratiques

Au total, 3 700 marins œuvrent en métropole et outre-mer, au service de la protection du territoire national et de la sécurité des Français depuis la terre, jusqu'en haute mer, *via* nos approches maritimes. Échos du terrain de deux missions de la Défense maritime du territoire, parmi bien d'autres.



© LOÏC BERNARDIN/MN

1



© LOÏC BERNARDIN/MN

2



© LOÏC BERNARDIN/MN

3



© LOÏC BERNARDIN/MN

4

LE BH LA PÉROUSE SUR LA BRÈCHE

Pendant son alerte PPSM en janvier dernier sur la façade Atlantique, la mission du bâtiment hydrographique (BH) *La Pérouse* ne s'est pas limitée à la surveillance des côtes. Le Centre des opérations maritimes (COM) de Brest a ainsi demandé au bâtiment de suivre un navire de commerce en route vers le port de Nantes. Cette désignation du bâtiment ciblé n'était pas le fruit du hasard, comme l'explique son commandant, le lieutenant de vaisseau Pierre Sithamma : « *Nous avons*

1 et 2 Au large de Belle-Île (Morbihan). D'alerte PPSM en janvier dernier, le bâtiment hydrographique (BH) *La Pérouse* a effectué un contrôle de pavillon sur un navire de commerce ciblé par le COM Brest, puis le bâtiment de la Marine l'a accompagné jusqu'à l'entrée des eaux territoriales.

3 et 4 Au large du port de Saint-Nazaire (Loire-Atlantique), les gendarmes maritimes sont montés à bord du cargo *Ardmore Sealion* pour un contrôle de sûreté maritime et portuaire.

été orientés par la cellule de coordination de l'information maritime du COM Brest (CCIM). Le bâtiment ciblé était un navire en provenance du Nigéria. Nous l'avons pisté dans les eaux internationales un long moment. Nous l'avons également interrogé par radio pour en savoir un peu plus sur son équipage, sa cargaison et recueillir du renseignement. Mon équipage est resté à l'affût de tout événement suspect. Nous avons pu compter sur le concours d'un Falcon 50 de la flottille 24F. Les informations et photos

recueillies par mon équipage ont été transmises en temps réel au COM Brest. » Lorsque le navire de commerce a jeté l'ancre devant le port de Saint-Nazaire, c'est le peloton de sûreté maritime et portuaire (PSMP) de Brest qui a mené une enquête approfondie. Deux officiers de police judiciaire sont montés à bord du bâtiment de commerce. Les opérations effectuées en PPSM s'inscrivent dans un cadre juridique dépendant de la zone où elles ont lieu. Dans les eaux territoriales, les visites de sûreté sont habituellement menées par des officiers de police judiciaire (OPJ). C'est pourquoi l'équipe de visite intervenue à bord du navire cible était composée de gendarmes maritimes du PSMP de Brest plutôt que de marins du *La Pérouse* comme le détaille l'adjutant Stéphane P., OPJ au PSMP de Brest : « Pour assurer préventivement la sûreté des transports maritimes et des opérations portuaires qui s'y rattachent, les gendarmes maritimes OPJ et APJ (agent de police judiciaire) procèdent à des contrôles de sûreté des navires de commerce soumis à la réglementation ISPS (Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires). La visite permet de contrôler les passeports avec la liste d'équipage, de consulter les documents administratifs du navire et ainsi d'identifier les changements de nom, de propriétaire ou de pavillon. Nos échanges avec le capitaine permettent également de recueillir du renseignement d'intérêt maritime. Ces informations tiennent compte du contexte international et portent notamment sur l'ambiance à bord, les difficultés rencontrées lors des escales, les risques d'intrusion voire d'attaque dans certaines régions du monde, les tensions avec les autorités locales... »

Ce contrôle documentaire peut être complété dans le même temps par une visite de coque réalisée par les plongeurs de bord du PSMP, par une recherche de produits explosifs avec notre équipe cynophile ARDE (Aide à la recherche et à la détection d'explosifs) et par des investigations effectuées dans les différentes zones du navire à l'exception des parties privatives. Si aucun élément particulier ou suspect n'a attiré notre attention et que les documents recueillis sont conformes à la réglementation, il est mis fin au contrôle de sûreté. » En ce qui concerne les eaux internationales, le commandant d'un bâtiment de la Marine a toute légitimité pour intervenir sur un spectre aussi large que l'enquête de pavillon (en cas de doute sur la nationalité du navire), la lutte contre la piraterie ou le narcotraffic dans le cadre des conventions de Montego Bay et de Vienne. ●

CC THOMAS LETOURNEL



© VALÉRIE GUYOTON/MN



© FLORENT LE BIHAN/MN

BRÉHAT ET SON SÉMAPHORE

Au total, 300 000 visiteurs par an, 5 marins d'État : l'île des fleurs et rochers roses n'est pas un paradis pour tout le monde. Il n'y a qu'un nautique entre le continent et le Port-Clos, mais c'est une vraie coupure. Surtout quand viennent les « mois noirs » de l'hiver. Ne restent guère que 200 insulaires, il faut réserver le pain... Celui du sémaphore est mis de côté par principe. La bicyclette perd son charme dans le vent et la pluie, et fait regretter l'abri des voitures. À 40 mètres au-dessus de la mer, 16 mètres au-dessus du sol, on ne voit qu'eux, ou plutôt leur lieu de travail, et ils voient tout, ce sont les sémaphoristes. Professionnels confirmés, leurs affectations changent tous les trois ans, sauf remplacements. La population les connaît et les estime. Un précédent chef était gendre du radio du canot de la SNSM. Les marins des sémaphores n'agissent plus les bras pour transmettre les messages, ils

1 et 2 La navigation est réputée piègeuse et difficile autour de l'archipel de Bréhat dans les Côtes-d'Armor. Depuis 1861, la Marine « veille au grain » grâce à un sémaphore construit sur la butte Saint-Michel.

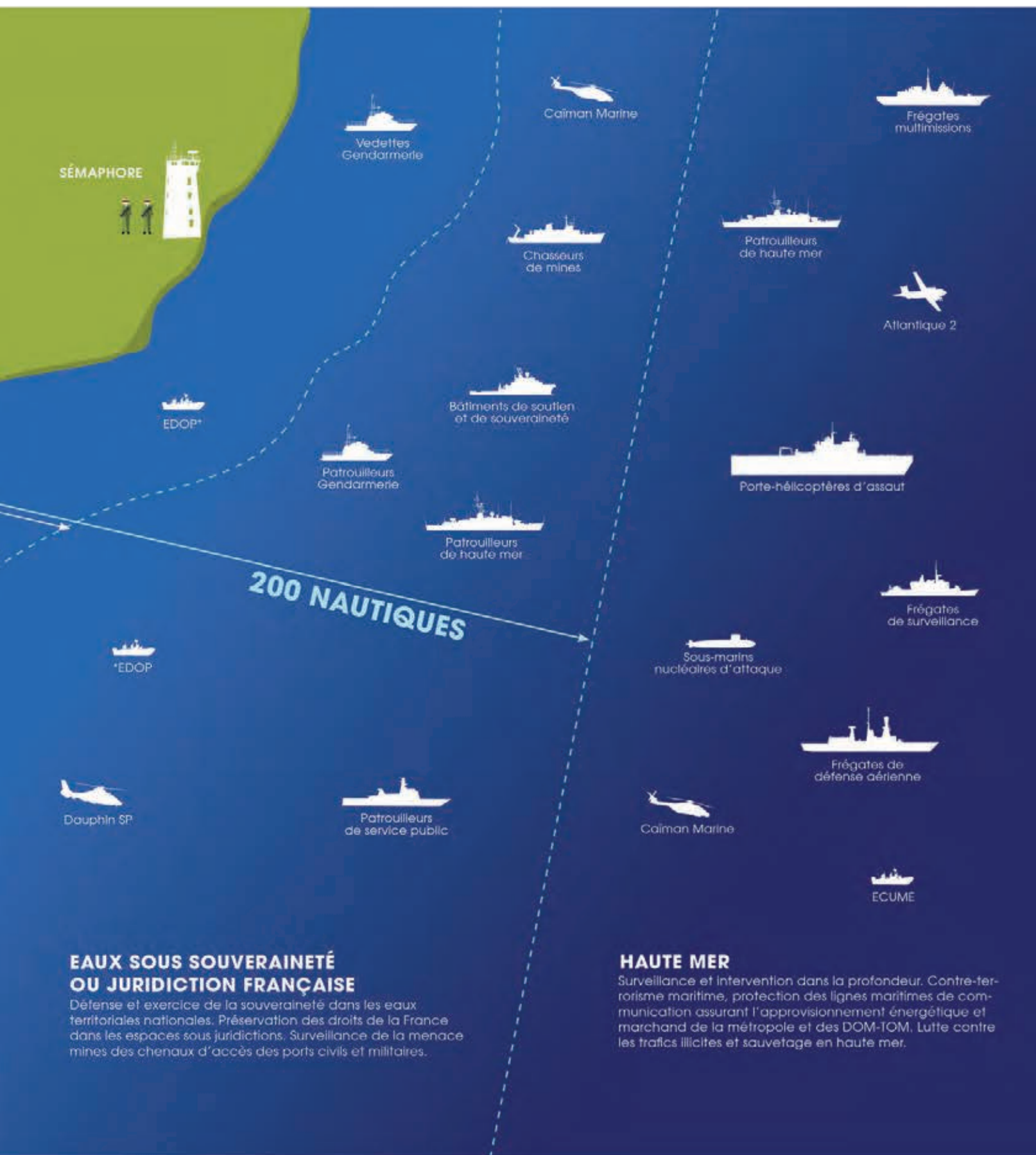
maîtrisent les techniques les plus avancées de l'informatique, de la radio et du radar. Bréhat a connu un « vrai » sémaphore, installé sur le piton de la chapelle Saint-Michel, pendant les guerres de la Révolution et de l'Empire. La chapelle était en ruines, mais un petit bâtiment, toujours debout, gardait au sec des branches pour allumer un feu d'alarme. Aujourd'hui, il n'est pas rare de voir les lumières allumées dans la chambre de veille : chacun comprend qu'une urgence est en cours. Nos marins anticipent les situations. « *L'estuaire du Trieux est fréquenté par la pêche et la plaisance, notre rôle d'assistance aux secours est irremplaçable* », souligne le SM Pierre-Yves T. La qualité des communications, l'expérience des moyens et la connaissance de la mer sont au service de la fonction garde-côte. Gendarmes, inspecteurs, douaniers ont accès aux moyens de la Marine. Cet été fut marqué par un drame avec l'accident mortel d'un stagiaire de l'Île Verte, car la navigation est surtout celle de plaisanciers et de la pêche artisanale. Si les pêcheurs sont experts, les autres ont tendance à vouloir imposer à la mer leur agenda de vacances. Les courants et les cailloux ne pardonnent pas à cet endroit où le marnage est très important. Société de marins au long cours, Bréhat garde des traditions d'entraide et de débrouillardise avec les moyens du bord. Les anciens se souviennent que le seul téléphone de l'île était celui de la Marine. Les services rendus restent dans la mémoire collective, d'autant plus reconnaissante que les guetteurs sont discrets. Pour l'observatoire le plus au nord de la Bretagne, devant les Roches Douvres, phare le plus éloigné des côtes en Europe, le prix de l'isolement insulaire est justifié. C'est en tout cas la conviction des Bréhatins. ●

CC (R) ERIC LEBEC

Défense maritime du territoire (DMT) Sentinelles des mers

Pour répondre aux besoins opérationnels qui entrent dans le cadre de la fonction stratégique protection, la Marine a développé une posture permanente de sauvegarde maritime (PPSM), mettant en œuvre la défense maritime du territoire. Celle-ci s'appuie sur un continuum terre-mer et air qui s'étend du littoral à la haute mer.





200 NAUTIQUES

**Eaux sous souveraineté
OU JURIDICTION FRANÇAISE**

Défense et exercice de la souveraineté dans les eaux territoriales nationales. Préservation des droits de la France dans les espaces sous juridictions. Surveillance de la menace mines des chenaux d'accès des ports civils et militaires.

HAUTE MER

Surveillance et Intervention dans la profondeur. Contre-terrorisme maritime, protection des lignes maritimes de communication assurant l'approvisionnement énergétique et marchand de la métropole et des DOM-TOM. Lutte contre les trafics illicites et sauvetage en haute mer.

« L'équipage Cherbourg est au poste de combat ! »

Vice-amiral d'escadre Pascal Ausseur,

commandant militaire de zone et d'arrondissement maritimes Manche-mer du Nord,
préfet maritime de la Manche-mer du Nord

Depuis le 1^{er} août 2015, le vice-amiral d'escadre Pascal Ausseur est à la tête de la façade maritime de la Manche et de la mer du Nord. « *Souvent mal connue de nos concitoyens, cette façade est pourtant aujourd'hui particulièrement exposée aux risques sécuritaires et le concept de défense maritime du territoire (DMT) y prend tout son sens.* »



© OLIVIER NICOLAS/MIN

COLS BLEUS: Amiral, quelles sont les spécificités de votre façade maritime ?

VAE PASCAL AUSSEUR: La Manche-mer du Nord est une zone resserrée et très encombrée. Sur près de 900 km de long, du Mont-Saint-Michel à la frontière belge, cet espace concentre 20 à 25 % du trafic maritime mondial. C'est le détroit le plus fréquenté au monde, composé de deux dispositifs de séparation du trafic où passent 80 000 navires en moyenne par an, auxquels il faut ajouter les transits transmanche (16 millions de passagers), ainsi qu'une forte

activité de pêche et de plaisance.

La zone est rendue particulièrement dangereuse par une météo souvent difficile, des courants importants et de nombreux hauts fonds. Par ailleurs, je supervise la sécurité maritime de grands sites industriels et commerciaux tout le long de ce littoral : des ports internationaux comme Le Havre, Dunkerque, Rouen ou Calais, qui traitent plus de 50 % de l'activité de fret de la métropole, mais aussi 4 centrales nucléaires, 70 installations Seveso⁽¹⁾ et bien sûr des emprises militaires majeures, comme la base navale de Cherbourg ou le site des écoles de Querqueville.

CB: S'agissant de Cherbourg justement, quels sont les enjeux et les particularités du port militaire ?

VAE P. A.: Depuis la sortie du dernier sous-marin nucléaire lanceur d'engins en 2008, Cherbourg s'était recentré sur l'action de l'État en mer. Aujourd'hui, les choses sont en train de changer. D'abord parce qu'avec l'arrivée prochaine du *Suffren*, premier sous-marin nucléaire d'attaque (SNA) de type *Barracuda*, et le retrait progressif des SNA type *Rubis*, Cherbourg réamorce pour les années à venir un cycle d'activité nucléaire, industriel et technologique majeur. Nous sommes aujourd'hui dans une phase soutenue de montée en puissance pour

replacer le nucléaire au cœur des enjeux du bassin cherbourgeois. 2016 sera l'année où nous achèverons la « renucléarisation » complète du port militaire afin d'être prêts pour l'arrivée du *Suffren*, en 2017.

Ensuite, parce qu'avec le site des écoles de Querqueville, Cherbourg est devenue un pôle de formation interarmées de premier plan. Regroupant l'École des Fourriers, l'École des applications militaires de l'énergie atomique et l'École des matelots, ce centre forme chaque année plusieurs milliers de civils et militaires dans des domaines variés, allant du génie atomique aux métiers de bouche. En septembre prochain, le site accueillera une quatrième école par la création d'une antenne de l'École des mousses. Enfin, parce que cette façade est impactée de plein fouet par la situation sécuritaire, la montée du phénomène migratoire et la menace terroriste agissant sur notre territoire depuis la Belgique. Cherbourg doit donc renforcer son aptitude opérationnelle à planifier et conduire des opérations militaires tournées vers la Défense maritime du territoire. Nous devons nous adapter à ce nouvel environnement, qui va être le nôtre pour la décennie à venir.

CB: Quels sont justement les nouveaux enjeux ?

VAE P. A.: Cette façade, qui était en « sommeil opérationnel » depuis la fin de la guerre



Le port de Cherbourg entre dans un cycle d'activités nucléaires soutenues avec la montée en puissance des SNA de type *Barracuda*, dont le premier, le *Suffren* arrivera en 2017.



Entraînement de projection de l'alerte territoriale renforcée (février 2016).

froide, est aujourd'hui particulièrement exposée aux risques sécuritaires et le concept de Défense maritime du territoire y prend tout son sens. Il s'agit du trafic maritime le plus dense du monde. Le flux de passagers, les milliers de migrants présents sur le littoral et les réseaux criminels qui les entourent, l'importante concentration de sites sensibles sont autant d'enjeux qui nous imposent de tout mettre en œuvre pour sécuriser nos approches maritimes, pour limiter les activités illégales qui menacent directement notre sécurité, pour renforcer le contrôle des navires et la surveillance des points d'intérêts vitaux du littoral.

CB: En quoi est-ce un défi à relever?

VAE P. A.: C'est un véritable défi pour deux raisons principales : les moyens et les délais d'intervention. La zone maritime est grande au regard de nos moyens, qui ne peuvent être partout, tout le temps. Il faut donc les articuler en optimisant

leur potentiel. Il faut aussi créer des synergies et savoir travailler en inter-administrations avec la gendarmerie, la douane, les affaires maritimes, la sécurité civile, mais aussi les autorités judiciaires, la police de l'Air et des Frontières, les services de renseignements et des unités plus spécialisées comme le Groupe d'intervention de la gendarmerie nationale (GIGN). Ensuite, les délais d'intervention en mer sont plus importants qu'à terre. Dans une situation d'urgence, il faut trouver des modes d'action efficaces qui nous permettent d'agir le plus rapidement possible.

CB: Comment participez-vous concrètement à la Défense maritime du territoire ?

VAE P. A.: Au lendemain des attentats de novembre 2015, nous avons renforcé de façon significative notre dispositif. Sur le terrain, nous avons augmenté la présence de nos moyens, nautiques et aériens, aux abords des sites sensibles, notamment les emprises nucléaires, industrielles et militaires. Nous avons également déclenché la mission Poséidon – côtes de Flandres qui consiste en une quasi-permanence de patrouilleurs à l'extrémité nord de notre zone, devant les ports de Dunkerque et Calais, qui requièrent une attention particulière. Nos 14 sémaphores travaillent jour et nuit à identifier et prévenir les risques et les éventuelles menaces, en prise directe avec les 2 centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS) de Jobourg et de Gris-Nez qui assurent une surveillance globale du trafic maritime.

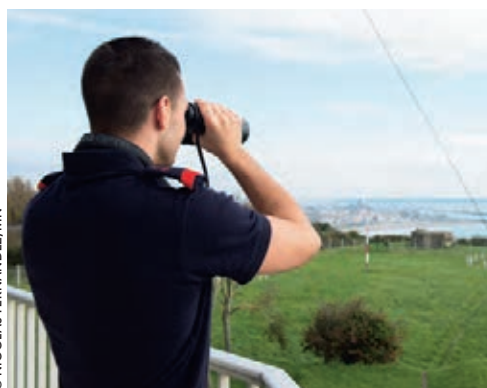
La gendarmerie maritime et la douane sont des éléments importants de ce dispositif en mer et à terre. Elles contribuent largement aux nombreuses opérations de contrôle de navires en mer, au mouillage et à quai, qui ont été renforcées. En 2015, près de 1 000 contrôles ont été réalisés,

dont une partie dans le cadre de l'ISPS (*International Ship and Port Facility Security*). Sur le plan de la préparation des forces, nous avons intensifié nos entraînements, notamment les projections de l'alerte territoriale (capacité d'intervention par projection de marins à tout instant sur n'importe quel point de la façade maritime), et nous conduisons fréquemment des exercices. Nous avons conçu un plan d'alerte et d'intervention spécifique en cas d'attaque terroriste sur un ferry que nous testons régulièrement, en coopération avec les compagnies de transport maritime, et que nous adaptons, avec l'expertise des fusiliers-commandos et du GIGN. Enfin, la Défense maritime du territoire passe par un renforcement de la coopération entre les services de l'État, sur toute la façade, que ce soit en matière de renseignement ou de conduite d'opérations communes dans les zones portuaires et en mer. Je n'oublie pas la dimension internationale. Le dialogue avec les Belges et les Britanniques, nos voisins directs, est permanent et nous approfondirons encore notre coopération en 2016.

CB: 2016 est donc une année clé ?

VAE P. A.: La Marine a de vrais défis à relever à Cherbourg, où toutes les missions s'accroissent : le volume de formations, les enjeux économiques en mer, l'activité nucléaire, la sécurisation du littoral. 2016 sera donc une année forte pour le port militaire et pour l'ensemble des acteurs de la zone. Je suis confiant, « l'équipage Cherbourg » est au poste de combat ! » ●

PROPOS RECUEILLIS PAR LE LV PIERRE-JOACHIM ANTONA



Les marins qui arment les sémaphores de la zone Manche-mer du Nord, en véritables sentinelles de la côte, travaillent 24 h/24 à identifier et prévenir les risques, ainsi qu'à traiter les éventuelles menaces.

« C'est une nécessité pour moi d'embarquer pour côtoyer les marins *in situ* ! »

Patrice Franceschi,

écrivain de marine

Patrice Franceschi est un homme en perpétuel mouvement. De passage sur l'espace Marine du stand du ministère de la Défense lors du dernier Salon du Livre de Paris, l'écrivain de marine est intarissable. Outre la promotion de son dernier ouvrage⁽¹⁾ et des conférences-débats sur la littérature d'aventures maritimes, il évoque un combat qui lui est cher : celui mené par les kurdes en Syrie et en Irak contre Daech.



© DR

COLS BLEUS : Patrice, vous voilà de retour sur la terre ferme ! Quelles sont les motivations qui vous ont poussé à embarquer récemment sur le porte-avions *Charles de Gaulle* ?

PATRICE FRANCESCHI : L'idée était double ! Comme je suis beaucoup sur le terrain avec les Kurdes en Irak et en Syrie, et qu'il y a des frappes qui soutiennent leur action contre

Daech, je voulais voir l'autre versant des frappes, soit celles conduites par nos marins militaires au profit de ceux d'en bas. Ma seconde motivation, c'était de faire une découverte complète de ce bâtiment sur lequel je n'avais jusqu'à présent jamais embarqué. Cet embarquement a été une véritable immersion auprès de l'équipage qui m'a fort bien accueilli. Si j'ai pu me faire expliquer la vie du bord et les frappes aériennes, j'ai pu raconter à l'équipage comment leurs frappes étaient vécues au sol. Lorsque mes amis kurdes ont su que j'embarquais sur le porte-avions, ils m'ont confié un message, celui de dire aux marins et aviateurs français combien leurs frappes sont importantes et efficaces. Chaque fois que des frappes sont menées, ce sont les capacités de Daech qui sont amoindries, et *de facto* des vies de combattants kurdes sauvées. S'il n'y avait pas ces frappes, cela serait encore plus de morts côté kurde. J'ai ainsi transmis aux marins le message de cette perception quasi charnelle et émotionnelle de leurs frappes par mes amis, les combattants kurdes. La vraie question selon moi, ce n'est pas de savoir si ces frappes sont efficaces mais c'est de savoir combien de vies elles épargnent.

CB : De cet embarquement sur le *Charles de Gaulle*, que reprenez-vous d'autre ?

P. F. : Ce qui est frappant, c'est le décalage entre l'actualité dans nos médias, très anxigène, et le quotidien en mer de nos marins. Lors de mon dernier embarquement sur le *Charles*, j'ai été frappé par la réaction des marins qui vivent leur mission avec sang-froid et un recul quasi parfait. Ils font le boulot avec passion, motivation et compétences mais sans le côté anxigène véhiculé par nos médias pour faire de l'audimat ou vendre du papier ! Nos marins arrivent à rester en décalage avec ça pour faire leur boulot, et c'est tant mieux ! On ne peut qu'être fier de nos soldats en général quand on passe du temps en mission avec eux. Ils « font le taf » comme on dit. Mon seul regret, c'est qu'il manque à notre pays un deuxième porte-avions !

CB : Pour quelles raisons embarquez-vous régulièrement sur les bâtiments de la Marine ?

P. F. : Parce que je suis écrivain de marine et que c'est une nécessité pour moi d'embarquer pour côtoyer les marins *in situ* ! J'ai embarqué l'an dernier sur le *Dixmude* pour la mission Jeanne d'Arc. Et je pars quatre semaines sur



© STÉPHANE DUGAST



© STÉPHANE DUGAST

De passage sur l'espace Marine du stand du ministère de la Défense lors du dernier Salon du Livre de Paris, l'écrivain de marine est intarissable.

le *Tonnerre* pour la mission Jeanne d'Arc de cette année. J'y embarque lors de l'escale d'Oman à destination de Singapour, via Cochin. Ce qui m'intéresse ? Comme sur le *Charles de Gaulle*, je vais m'immerger dans la vie du bord mais je vais également donner des conférences aux jeunes officiers-élèves, c'est génial ! De surcroît, ces embarquements me laissent du temps pour écrire. Il y a maintenant un an et demi, j'ai embarqué sur le Batral *La Grandière* en mission de souveraineté et de protection dans les îles Éparses. J'y ai découvert ces vastes espaces océaniques sous juridiction française et ces îles – Juan de Nova, Europa, Glorieuses... – sur lesquelles vivent des mini garnisons qui ont pour mission de protéger, de nettoyer et de garder ces îles et les espaces maritimes autour. J'ai ainsi découvert ces îles mais également le travail de la Marine nationale – évidemment totalement différent de celui mené sur le porte-avions –

un travail colossal, et dont on ne parle jamais. Cette expérience embarquée a été une nouvelle découverte !

CB : Sur le stand Marine du Salon du Livre en mars dernier, vous avez débattu de littérature et de mer. Comment les écrivains-voyageurs vous guident-ils ?

P. F. : Sachez que le voyage ne m'intéresse pas ! Le voyage, c'est une dimension de l'aventure parmi beaucoup d'autres. Donc « écrivain-voyageur », ce n'est pas une terminologie qui parle à mes yeux, ou alors elle parle à des gens qui se contentent de voyager et d'écrire, tant mieux pour eux ! Je préfère parler d'écrivain-aventurier, et je classe là-dedans : Ernest Hemingway, Joseph Conrad, Graham Green, André Malraux... C'est la métaphysique de l'aventure portée par ces auteurs qui m'intéresse parce qu'elle touche à la condition humaine. Et l'aventure est le moyen de toucher au plus pro-

fond de ce qu'est possible la condition humaine. L'aventure, c'est autre chose que le voyage, elle n'a pas besoin d'exotisme. Elle peut même ne pas se déplacer. L'engagement des résistants français pendant cinq ans sans bouger, durant la Seconde Guerre mondiale, a été une formidable et une incroyable aventure.

CB : *La Boudeuse*, le *Charles de Gaulle*, les embarquements dans la Marine, les Kurdes... Comment toutes ces expériences vous nourrissent-elles sur le plan littéraire ?

P. F. : Sachez d'abord qu'il y a des années où j'écris beaucoup et d'autres où je n'écris pas. Avant 2012, je n'ai pas publié pendant trois ou quatre ans. 2012 : un livre. Et depuis : trois ou quatre ! En fait, l'écriture de mes livres s'étale dans le temps. Ainsi, l'écriture de mon dernier récit a démarré en 2009. Il y a des livres que je mets cinq ou six ans à écrire, et d'autres que j'écris en quelques mois. Je publie mes écrits quand ils arrivent à maturité. Si je suis prolifique depuis trois ans, c'est plus par les hasards de l'écriture, des déplacements, des rencontres et des opportunités. Ça tombe comme ça tombe ! J'ai de nombreux projets en chantier, dont le *Dictionnaire amoureux de la Corse* à paraître chez Plon. J'ai terminé à moitié de mon prochain roman. Je finalise actuellement un essai qui s'intitulera *Éthique du Samouraï moderne*. J'embarque bientôt sur le *Dixmude*. Il y a mon bateau : le trois-mâts *La Boudeuse*, nous bouclons son financement. Il y a mes amis kurdes... Je suis sur tous les fronts et je vis toutes ces vies en même temps. Je suis fatigué mais il faut toujours accélérer la cadence avec le temps qui passe. Il ne faut surtout pas refroidir ! » ●



© DR

Patrice Franceschi lors de l'un de ses séjours au Kurdistan syrien en compagnie des femmes Peshmergas.

PROPOS RECUEILLIS PAR STÉPHANE DUGAST
(1) *Il est minuit, monsieur K*, de Patrice Franceschi, éditions Points, 191 pages, 12 €. La chronique de ce livre est à lire dans le *Cols Bleus* n°3047 d'avril 2016.

vie des unités

Les B2M Des bâtiments polyvalents au service de l'outre-mer
Flottille 24F De la métropole aux départements d'outre-mer
Journée nationale du réserviste Servir et s'engager
Patrouilleur maritime Atlantique Un demi-siècle d'opérations

Les B2M Des bâtiments polyvalents au service de l'outre-mer

Actuellement en période d'essais, le bâtiment multimission (B2M) *D'Entrecasteaux* sera réceptionné définitivement par la Marine au printemps. Son départ outre-mer est attendu quelques semaines plus tard, avec une arrivée à Nouméa courant juillet.

UN FLEURON DE LA MARINE NOUVELLE GÉNÉRATION

Au cours des prochaines années, la Marine va se doter de quatre bâtiments multimissions. Entérinés par la loi de programmation militaire de 2013, les B2M ont pour objectif d'assurer une présence française outre-mer, succédant ainsi aux bâtiments de transport léger (Batal) et aux patrouilleurs P400. Comme leurs homologues, ces navires robustes et endurants sont destinés à naviguer dans les vastes espaces ultramarins. Ils se distinguent de leurs prédécesseurs grâce à une polyvalence renforcée. Ils conservent une capacité amphibie légère grâce à leur drome. Avec ces bâtiments polyvalents, adaptés aux normes civiles et aux exigences militaires, la Marine s'adapte et se renouvelle pour répondre aux besoins opérationnels de l'outre-mer. Ces unités vont bénéficier des dernières innovations



© MÉLANIE DENNIEL/IMN

Le directeur d'intervention en collaboration avec un marin-pompier organise la lutte contre le sinistre lors d'un Securex à bord du B2M.

technologiques grâce au savoir-faire industriel français, permettant une adaptation constante aux nouvelles menaces.

DES MISSIONS MILITAIRES ET INTERMINISTÉRIELLES

Dans un cadre interministériel, les B2M assureront des missions de souveraineté outre-mer au profit des ministères de l'Intérieur, de l'Économie et des Finances, ainsi que de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer. Ils interviendront lors de missions spécifiques de surveillance, d'assistance et de sauvetage. Au plan militaire, ces bâtiments assureront des missions d'intervention maritime en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française, à La Réunion et aux Antilles. Ils pourront être projetés à l'intérieur du théâtre, en appui des forces de police et de gendarmerie. Ils sont équipés de deux mitrailleuses de 12,7 mm, de deux canons à eau, d'embarcations de drome opérationnelle de nouvelle génération (EDO NG) pour les interceptions et contrôles.

PREMIER MAÎTRE DAVID C., CHEF DE SERVICE PONT - OFFICIER DE MANŒUVRE

«Je voulais découvrir quelque chose de nouveau et le défi d'un bâtiment en armement m'a tout de suite attiré. Après un travail documentaire et sur plan, la première visite m'a vraiment impressionné. Je me projetais déjà à la manœuvre. L'effectif réduit du bâtiment impose de maîtriser des connaissances dans tous les domaines et d'être polyvalent. Ce n'est donc pas seulement le navire qui est multitâche, c'est aussi l'équipage! Autre avantage: l'effectif resserré à bord nous a permis de développer rapidement un excellent esprit d'équipage. Ayant déjà effectué un séjour en Nouvelle-Calédonie il y a trois ans, je n'ai pas hésité une seule seconde quand j'ai appris que le *D'Entrecasteaux* serait basé à Nouméa, ce qui allait me permettre d'y travailler et d'y vivre avec ma famille. C'est une sacrée aventure que j'ai hâte de vivre!»

Les B2M peuvent aussi mettre en œuvre des commandos avec leurs embarcations (Ecume).

Avec deux équipages de 20 marins qui permureront à bord tous les quatre mois, les B2M pourront assurer une activité soutenue, soit plus de 250 jours de mer par an. L'un des équipages sera dédié à la conduite du bâtiment en mer, pendant que l'autre sera employé pour des tâches organiques, de renfort ou de soutien.

DERNIERS TESTS À BREST ET EN TRANSIT, AVANT L'ARRIVÉE À NOUMÉA

Première étape qui confirme la navigabilité du bâtiment, la mise en condition de navigation (MECNAV) s'est déroulée au mois de janvier. Une phase d'entraînement individuel a ensuite permis une prise en main du bâtiment par le premier équipage marine.

Fin mars, le B2M est entré en phase de mise en condition opérationnelle (MECO) au cours de laquelle il a testé l'ensemble des domaines opérationnels du bâtiment, en mer comme à quai: remorquage, tir, visite, évacuation de ressortissants...

En parallèle de ces phases de stage et d'entraînement, le bâtiment effectue actuellement sa vérification des capacités militaires (VCM) en testant l'adéquation matérielle à ses fonctions militaires: manœuvre, navigation et sécurité sont à l'ordre du jour pour vérifier l'autonomie du navire en mission et ses no-go (limites). Des interactions avec l'armée de Terre sont également planifiées: entraînements à la récupération en mer de soldats, de matériel et de véhicules.

Le deuxième équipage du *D'Entrecasteaux* arrivera à Nouméa en juillet. L'équipage A aura en charge de le former, de lui fournir un retour d'expérience, pour lui donner les clés du navire en octobre. ●

ASP CÉCILE LEBRETON



© CÉLINE POINOT/MIN

Le Falcon 50Mi n°36 au large des côtes bretonnes.

Flottille 24F De la métropole aux DOM

Recherche et sauvetage, surveillance des approches, police des pêches, lutte contre les pollutions, les trafics illicites et l'immigration clandestine : les missions de la flottille 24F sont nombreuses et variées. Composée de 120 marins, civils et militaires, elle a atteint son format final de huit Falcon 50M en mars dernier. Les équipages et avions partent régulièrement de la base d'aéronautique navale (BAN) de Lann-Bihoué pour assurer leurs missions au profit des commandements supérieurs (COM-SUP) d'outre-mer, souvent confrontés à des problèmes d'immigration clandestine et de pêche illégale dans les zones économiques exclusives (ZEE) françaises.

C'est dans ce cadre qu'un équipage de Falcon 50M (5 personnels navigants et 2 techniciens) a été déployé sur l'île de Mayotte du 4 au 14 février.

PROTÉGER LES ZEE, UNE MISSION NÉCESSAIRE

Employé au profit des Forces armées dans la zone Sud de l'océan Indien (FAZSOI), le Falcon 50M s'est posé début février sur l'aéroport de Dzaoudzi, situé sur la Petite Terre de l'île mahoraise,

en plein cœur du canal du Mozambique, au large de Madagascar, près des Comores.

CHRONOLOGIE D'UNE JOURNÉE TYPE DE L'ÉQUIPAGE XÉNON HOTEL

06:00 Charlie : Départ des deux techniciens de l'équipage vers l'avion pour effectuer une visite journalière (VJ) et le préparer pour le vol. Le décollage est prévu dans 2 heures.

06:30C : Le pilote termine de télécharger les derniers éléments météorologiques. Il retrouve les quatre autres membres d'équipage pour se rendre à l'avion.

06:45C : Arrivé à l'avion, le pilote débute sa visite avant-vol (VAV) et chacun se prépare pour le briefing qui aura lieu dans l'avion.

07:05C : Début du briefing, le pilote présente les NOTAM (*Notice To Airmen*, messages aux navigants aériens) et la météo, élément impactant en cette saison des pluies (présence de nombreux cumulonimbus sur le trajet nécessitant des changements de route). Le radariste et le commandant d'aéronef (CDA) déterminent alors les trajectoires idéales en fonction des zones d'immigration et celles de pêche, du temps imparti et de la météo.

07:25C : Check-lists, mise en route de la turbine de puissance auxiliaire puis des trois moteurs, les routes et zones sont entrées dans l'ordinateur de bord (FMS), les paramètres de décollage déterminés. « *Ready for taxi* ».

08:00C : L'avion aligné décolle. Une fois stabilisé, le travail de surveillance

RÉCEPTION DU HUITIÈME ET DERNIER FALCON 50M

Équipée au début des années 2000 de 4 Falcon 50 Mi (I pour « Intervention ») utilisés notamment pour les missions de surveillance et d'intervention maritime, de recherche et sauvetage (SAR), de lutte contre le narcotrafic, la flottille 24F bénéficie d'une nette montée en puissance. Son parc aura doublé entre 2013 et 2016 en réceptionnant le huitième Falcon 50MS (S pour « Surveillance ») au mois de mars.

Ces quatre derniers aéronefs – qui appartiennent à l'escadron de transport, d'entraînement et de calibration (EETEC) – ont subi des modifications chez l'avionneur Dassault Aviation à Mérignac afin de les adapter aux missions de la flottille 24F. Actuellement, ces aéronefs ne disposent pas de trappe de largage et ne peuvent donc pas intervenir directement en cas d'homme à la mer. Cette distinction est faite dans l'appellation MS versus MI du Falcon 50M. Un futur chantier octroiera à ces quatre Falcon 50MS la possibilité de larguer des chaînes SAR de taille réduite puisqu'une mini trappe sera installée à l'horizon 2017-2018.

débute. Vue, radar et FLIR (Imagerie infrarouge) constituent les moyens de recherche à bord. L'équipage est concentré sur la recherche de « kwassa-kwassa », ces barques locales qui arrivent des îles voisines des Comores, chargées de clandestins.

À l'issue de cette première phase de travail, départ vers les zones de pêche à surveiller. En l'occurrence ce jour, c'est la ZEE d'une des îles Éparses françaises, Europa.

10:00C : Sur zone, l'équipage du Falcon 50M scrute les alentours de l'île. Les bateaux recherchés sont de petite taille en règle générale, souvent d'origine malgache, parfois asiatique.

10:47C : Se rapprochant progressivement de l'île, l'équipage perçoit la présence de plusieurs barques en situation de pêche. Passe photo et compte-rendu vers le contrôleur opérationnel, le COMSUP de La Réunion.

Une intervention ultérieure du patrouilleur *Le Malin* permettra d'appréhender les contrevenants.

11:20C : Cap vers Mayotte, la tranche arrière commence à préparer les messages de compte-rendu.

12:20C : Nouveau créneau de surveillance migratoire à proximité du lagon mahorais. Les cinématiques sont analysées en détails, de nombreuses barques de pêche nécessitent un passage pour les discriminer visuellement des « kwassa-kwassa ».

13:00C : L'avion se pose sur l'aéroport de Dzaoudzi. Moteurs éteints, les techniciens prennent le relais et configurent l'avion pour le lendemain.

14:00C : Repas pris, l'équipage se rend au PC « action de l'État en mer » de la base navale de Dzaoudzi pour y envoyer les messages afférents au vol à peine terminé.

15:00C : Mission accomplie. Déjà la préparation de la mission du lendemain débute ! ●

LV FLORIAN LE HIR



© LOÏC BERNARDIN/MIN

Journée nationale du réserviste Servir et s'engager

La Journée nationale du réserviste (JNR) s'est déroulée du 6 mars au 2 avril sur l'ensemble du territoire français. À la suite des attentats de l'année 2015 et de leurs conséquences opérationnelles, le thème retenu pour cette JNR 2016 était « Une nouvelle réserve pour de nouvelles menaces », pour répondre aux nouveaux besoins d'emploi des forces. Cette manifestation s'est tenue sur plusieurs semaines pour multiplier les occasions de rencontres entre les réservistes et le public.

ASSISES DE LA RÉSERVE MILITAIRE

La première édition des Assises de la réserve militaire, réunissant réservistes opérationnels et citoyens de tout le territoire national, a eu lieu le jeudi 10 mars à l'École militaire, en présence du ministre de la Défense. Cet événement a permis de lancer une nouvelle dynamique en faveur des réservistes. Cette journée s'est articulée autour de conférences, de témoignages et de tables rondes. « Je viens aujourd'hui préciser ses objectifs de 40 000 réservistes opérationnels avec une capacité permanente de déploiement de 1 000 réservistes par jour pour les missions de protection sur le territoire national, que je veux voir atteints à la fin de l'année 2018 au plus tard », a déclaré Jean-Yves Le Drian, ministre de la Défense.

À cette occasion, le 2^e accessit individuel du prix réserve jeunesse a été décerné à l'aspirant (R) Guillaume Yout, réserviste opérationnel auprès de la délégation au rayonnement et à l'image de la Marine en Méditerranée (DRIM-M). Ce prix réserve jeunesse a pour but de mettre à l'honneur les actions menées par des réservistes au profit de la jeunesse française dans le cadre de l'enseignement de défense. Plus de 400 réservistes opérationnels et citoyens, dont 50 marins, accompagnés par une centaine d'élèves d'établissements scolaires d'Île-de-France ont ensuite participé à la cérémonie du ravivage de la flamme, sur la tombe du Soldat inconnu.



© STÉPHANE MARC/JMN

Transmission de savoirs entre réservistes citoyens et marins du chasseur de mines *Cassiopée* à Brest en février.

PARRAINAGE CITOYEN

Autre événement qui a ponctué la JNR : le parrainage citoyen. Il permet de mettre en relation des jeunes français récemment recensés avec des réservistes. Initié en 2015, ce parrainage vise à accompagner les jeunes volontaires tout au long de leur parcours de citoyenneté dès le lendemain de la Journée Défense et Citoyenneté (JDC). Cette année, 8 des 20 parrains parisiens portaient les couleurs de la Marine.

Parmi les 350 activités organisées dans le

cadre de cette JNR, on peut recenser, en région, le concours organisé par la base navale de Brest pour gagner une immersion dans la Marine au profit de jeunes étudiants. À Papeete, plusieurs présentations sur le plan Réserve 2019, l'arrivée des B2M et les nouvelles techniques de surveillance de la zone économique exclusive étaient proposées avant une cérémonie de remise des insignes aux stagiaires de la promotion QM Maxime Aubry de la PMM Bougainville. ●

EV1 EMILIE LAHAYE



© CESM

Affiche pour la Journée nationale du réserviste 2016.



© SG CSRM

Dimanche 6 mars, 150 réservistes (dont 20 marins) se sont élancés au départ de la 3^e édition du Trophée des réserves.



Retrouvez les portraits de réservistes de la Marine.

LA RÉSERVE CITOYENNE

La réserve citoyenne est composée d'un peu plus de 400 volontaires de la société civile, agréés en raison de leurs compétences ou de leur intérêt pour les questions relevant de la défense nationale. Elle contribue à promouvoir le lien entre les armées et la société civile par une double mission : véhiculer les valeurs et l'esprit de la Marine et apporter une expertise ponctuelle.

Les volontaires signent un engagement à servir dans la réserve (ESR), c'est-à-dire un contrat d'une durée de 1 à 5 ans. Ces hommes et ces femmes, âgés d'au moins 17 ans, reçoivent une formation et un entraînement spécifiques afin d'apporter un renfort temporaire de quelques dizaines de jours par an aux forces armées et formations rattachées. Dans la Marine, ces réservistes sont intégrés aux effectifs. Ils constituent une ressource précieuse pour mener certaines missions opérationnelles.

Patrouilleur maritime Atlantique

Un demi-siècle d'opérations

Toulouse, 21 octobre 1961. Bernard Witt, pilote d'essai, pousse la manette des gaz, les deux moteurs Rolls Royce Tyne Mk21 vrombissent et le *Breguet 1150 Atlantic* numéro 1 prend son envol. Son successeur, l'*Atlantique 2 (ATL2)*, débutera sa carrière en 1991. Retour sur cinquante années de vie d'une figure emblématique de l'aéronautique navale et de la patrouille maritime occidentale.

UN AVION BIEN NÉ

Pur avion de patrouille maritime (Patmar), l'*Atlantic* naît au début des années 50 en pleine guerre froide. La France propose alors à l'Otan un programme de coopération interalliée pour un appareil capable de détecter et détruire tout sous-marin hostile. L'Allemagne, les Pays-Bas et l'Italie la rejoignent pour ce projet. Ses capacités techniques, conjuguées à la synergie humaine propre aux équipages de Patmar, en font un vecteur d'une redoutable efficacité. L'*Atlantic* assure pendant plus de trente ans les missions de lutte anti-sous-marin (ASM), lutte au-dessus de la surface et sauvegarde maritime. Sa polyvalence constitue son ADN, et s'il excelle dans le combat aéromaritime (armé de torpilles L4, Mk44, MK46, de mines ou grenades ASM), il devient aussi incontournable au-dessus de la terre comme pour le secours en mer (grâce à sa capacité d'emport de chaîne SAR). Bête noire des sous-marins soviétiques, son endurance, ses capacités d'observation et de communication sont aussi appréciées en milieu désertique, comme au Tchad dans les années 70 et 80.

DE L'ATLANTIC À L'ATLANTIQUE

Après près de 400 000 heures de vol, l'*Atlantic* est progressivement remplacé par l'*Atlantique 2* (dès 1991 à la 23F). S'il reprend le design de l'*Atlantic*, l'avion est véritablement nouveau (système de combat, FLIR⁽¹⁾, SADANG⁽²⁾, MAD⁽³⁾, ESM⁽⁴⁾, missile antinavire Exocet). La guerre froide se poursuit et



© MIN

la mission première des *ATL2* est bien la protection et le soutien de la Force océanique stratégique et de ses SNLE.

DE LA MER VERS LA TERRE

En parallèle, ses qualités intrinsèques rappellent rapidement l'*ATL2* au-dessus de la terre, les conflits africains requérant de plus en plus de moyens de renseignement. Les équipages vont donc s'appuyer sur leur méthode et leur maîtrise de la lutte anti-sous-marin pour détecter, identifier, pister et engager un ennemi qui, à l'instar du sous-marin, est intelligent, maîtrise son environnement et l'utilise pour s'y fondre. Ainsi, en 1998, l'*ATL2* est engagé dans les opérations Condor⁽⁵⁾ et Khor Angar⁽⁶⁾. Les missions de l'*ATL2* évoluent encore, allant au-delà du renseignement image (IMINT⁽⁷⁾) et du recueil. Lors des phases offensives, notamment des missions de *Close Air Support (CAS)*, l'*ATL2* assure désormais le guidage des chasseurs, grâce à ses contrôleurs aériens avancés (FAC-A). L'intérêt d'un appareil couvrant les opérations de la mer vers la terre est souligné lors de la libération des otages du Ponant (Thalathine, 2008) puis au cours de l'opération Harmattan (2011). En 2008, l'*ATL2* se voit doté d'une capacité supplémentaire avec l'emport de bombes à guidage laser (GBU12).

EN CONSTANTE ÉVOLUTION

Les missions évoluent, l'expérience devient expertise. Aujourd'hui, l'*ATL2* est engagé dans l'opération Chamal, avec de nouvelles évolutions de

Le poste de pilotage, rénové pour inclure une architecture Glass cockpit et deux FMS (*Flight Monitoring System*), est dorénavant compatible avec les dernières normes de l'aviation générale.

ses capacités, sans oublier sa mission première et quotidienne de lutte anti-sous-marin. Un grand programme de rénovation est en marche. Les sous-marins, même les plus modernes, resteront pour longtemps encore ses proies favorites! ●

LV JEAN-MICHEL R.

- (1) Caméra infrarouge (*Forward Looking InfraRed*).
- (2) Système acoustique (lutte ASM).
- (3) Détecteur d'anomalie magnétique.
- (4) Guerre électronique (*Electronic Support Measures*).
- (5) De juin 1996 à décembre 1998, les forces navales françaises ont participé à l'opération de surveillance Condor des îles Hanish dans le cadre de la médiation entre le Yémen et l'Érythrée qui fut confiée à la France par les Nations unies.
- (6) De décembre 1998 à mars 2001, des moyens navals et aériens français ont été mis en œuvre pour assurer la protection des atterrages de Djibouti en raison du conflit qui opposait l'Érythrée à l'Éthiopie.
- (7) Renseignement d'origine électro-magnétique (*Electronic Intelligence*).

Interview

CF Jean-Michel A.

commandant de la flottille 21F



© MIN

50 ans d'histoire ! Quel est aujourd'hui l'héritage d'une telle expérience ?

L'éventail des missions nécessite des connais-

sances pointues, de la curiosité et de l'humilité. Le retour d'expérience est primordial : ce que nous faisons aujourd'hui en Syrie et en Irak prend sa source dans l'expérience de nos anciens au Tchad ou au Liban. Cette culture Patmar d'adaptation et de synergie humaine est notre meilleur atout pour progresser.

Quel rôle joue aujourd'hui la patrouille maritime ?

En plus des missions au profit de la Marine, nous opérons aujourd'hui en Syrie et en Irak dans un contexte interarmées et international. Nous intervenons dans les cinq domaines stratégiques, en offrant des capacités complémentaires, sur mer et au-dessus de la terre.

Publicité

Expérience et formation

Développement des compétences

Par la définition de parcours professionnels individualisés, la Direction du personnel militaire de la Marine (DPMM) souhaite développer les compétences nécessaires à l'accomplissement des missions de la Marine, tout en offrant aux marins une meilleure visibilité sur l'évolution de leur carrière au sein de l'institution. Dans la continuité de la réforme des autorités gestionnaires d'emploi (AGE) et des autorités de domaines de compétences (ADC), c'est un jalon nécessaire pour assurer la transition d'une « marine d'effectifs » à une « marine de compétences ». **CF EMMANUEL M. ET ASP MANON P.**



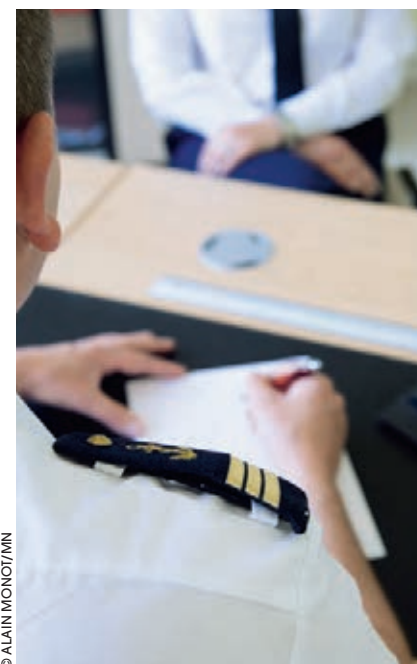
© YANNICK BISSON/MN

Horizon 2025 : le défi de la génération des compétences

La Marine se transforme. Les frégates multimitions (FREMM), les sous-marins nucléaires d'attaque de type *Barracuda* et les hélicoptères de combat aéromaritime *Caiman Marine* viennent moderniser et remplacer la flotte existante. La complexité des nouveaux systèmes, combinée à des formats d'équipages qui ont considérablement évolué ces dernières années, implique la transformation de notre modèle RH. La Marine

2025 a besoin de marins à la fois spécialistes de technologies de pointe et polyvalents pour répondre à l'exigence d'autonomie des unités à la mer.

Le rôle de la DPMM est de créer les conditions nécessaires pour que les marins développent la multitude de savoir-faire indispensables à la réalisation des missions. En définissant la politique de génération de compétences, elle décrit les modalités qui doivent permettre à chacun de progresser



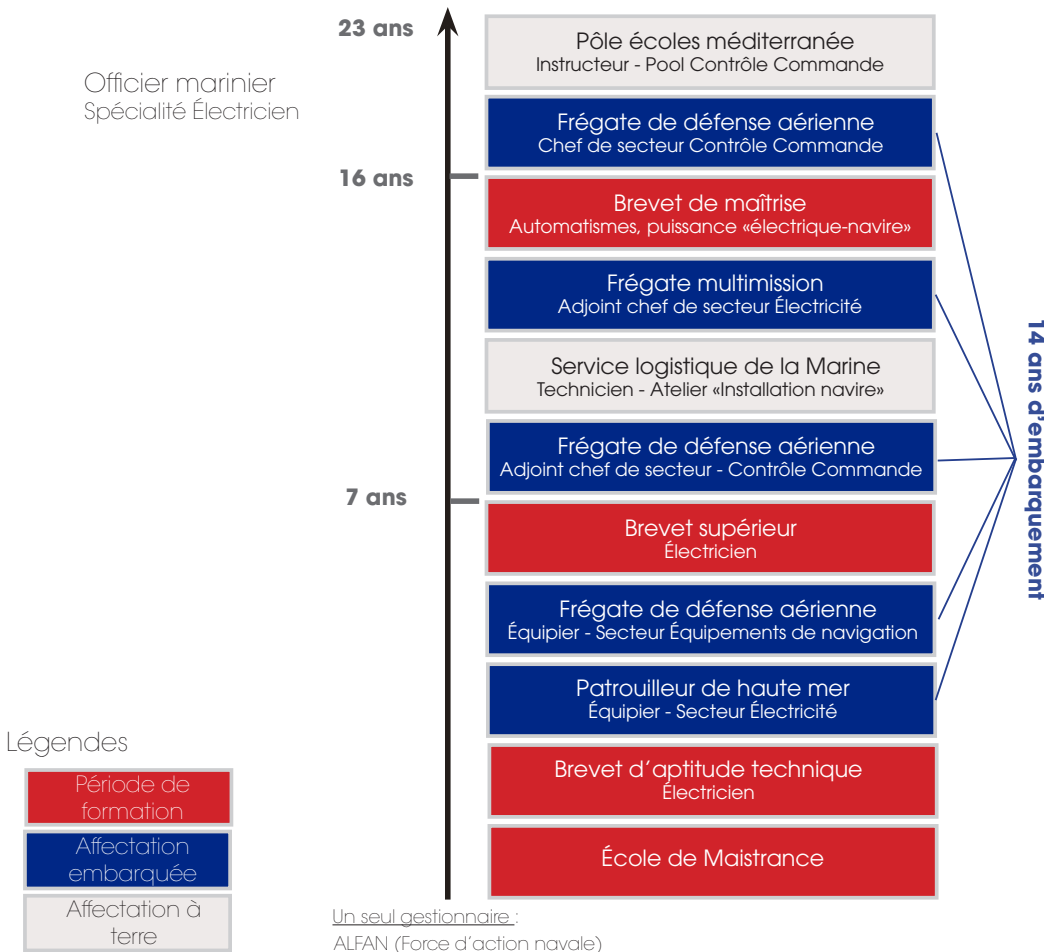
© ALAIN MONGOT/MN

selon un cursus alternant passages en écoles et en unités, périodes de formation et d'acquisition d'expérience. La Marine, auparavant centrée sur la gestion globale des effectifs, est devenue aujourd'hui une marine de compétences qui nécessite de définir des parcours professionnels précis.

Un parcours professionnel individualisé

Cette évolution s'accompagne du souhait pour les marins de pouvoir mieux concilier vies personnelle et professionnelle. La DPMM souhaite donc proposer à chaque marin un parcours sur mesure. L'objectif ? Un parcours-type défini en amont, de l'engagement dans la Marine jusqu'à la reconversion, répondant aux besoins de la Marine tout en étant attractif et valorisant. Les autorités de domaines de compétences (ADC), en tant qu'experts des métiers de la Marine, sont responsables de la construction et de la

Exemple de parcours type



formalisation de ces parcours professionnels. Une fois ceux-ci définis, les autorités gestionnaires d'emploi (AGE) les mettent en œuvre en proposant des postes en fonction des compétences acquises. La réforme des ADC initiée en 2014 et celle des AGE effective depuis le 31 août 2015 ont vocation à renforcer leurs rôles respectifs et la complémentarité de leurs actions pour dynamiser les carrières des marins en plaçant le développement des compétences au cœur de la progression professionnelle.

Cinq AGE pour 31 000 marins d'active non-officiers

À l'image de la gestion actuelle des officiers, les officiers mariniers et équipages ont désormais un gestionnaire unique tout au long de leur carrière et défini en fonction de leur spécialité ou métier. Les marins sont répartis au sein de cinq AGE : ALFAN pour les 10 000 marins des spécialités liées à la surface, ALFOST pour les 2 500 sous-marinières, ALAVIA pour les 5 000 marins de l'aéronautique navale, ALFUSCO pour les 2 500 fusiliers et commandos, DPMM pour les marins des spécialités les plus transverses.

Les entretiens de gestion individuels pour le personnel en fin d'affectation constituent un des outils importants des nouvelles AGE : le retour d'expérience des 7 532 entretiens réalisés cette année montre que ces rencontres doivent être mieux préparées pour en tirer tous les bénéfices attendus en termes de parcours professionnels.



© MÉLANIE DENNIEL/MN



© SIMON GHESQUIERE/MN



© VINCENT ORSINI/MIN

Entre besoin et compétences

Les autorités de domaine de compétences garantissent l'adéquation des compétences aux besoins des employeurs. Elles assurent une double expertise, l'une relative à l'ingénierie des compétences et l'autre aux emplois des marins. Depuis 2014, leur nombre est resserré⁽¹⁾ tout en créant la fonction d'expert métier, améliorant la cohérence et la réactivité pour répondre au besoin des forces. Les experts métiers disposent de la connaissance exhaustive des emplois et du vivier. L'ADC de tutelle quant à elle apporte tout l'appui nécessaire à l'expert métier dans le domaine de l'ingénierie des compétences.

Les ADC, et leurs experts métiers, ont un rôle de veille ; elles se projettent sur l'avenir. Acteurs majeurs de la gestion prévisionnelle des emplois, des effectifs et des compétences (GPEEC), elles entretiennent une vision prospective des besoins en compétences de la Marine et des viviers en personnel nécessaire.

Les ADC doivent donc définir les parcours professionnels d'aujourd'hui et de demain. Ces parcours ainsi clairement établis faciliteront le rôle du gestionnaire.

(1) ALFAN, ALFOS, ALAVIA, ALFUSCO, PM2, BMPM, ALNUC, EMM/SIC.

Envie de dynamiser votre parcours professionnel ?

Depuis dix ans, la validation des acquis de l'expérience (VAE) permet l'obtention d'un diplôme d'État et, selon les besoins de la Marine, du brevet militaire associé. En parallèle, la validation des compétences acquises (VCA) permet l'attribution, sans suivre le cours correspondant, d'un brevet, d'un certificat ou d'une mention militaire, fondée sur l'expérience et la valeur professionnelle du marin.



Info
Pour plus d'informations, consultez le portail RH/ Formation/ VAE et VCA.

Témoignages

« De nouvelles perspectives RH »

CF Emmanuel M., officier traitant au sein du bureau PRH

« Dans la conduite des réformes des ADC, la place du bureau « politique des ressources humaines » (PRH) est centrale. En étroite collaboration avec le bureau PM2, nous avons piloté ces projets de réformes et adapté notre modèle RH aux exigences d'une Marine en pleine transformation. Le marin a désormais un gestionnaire unique durant toute sa carrière, qu'il soit à bord d'un bâtiment, comme dans un organisme de soutien. Ce suivi individualisé permettra une plus grande connaissance du marin pour lui proposer un parcours en adéquation avec ses compétences et ses ambitions. Chaque nouvelle fonction, chaque nouvelle affectation est une nouvelle brique qui permet au marin de construire son mur de compétences dont l'expérience et la maturité sont le mortier. Chaque marin est l'artisan de sa propre carrière ; l'ADC par l'intermédiaire du gestionnaire lui fournit les différents plans pour y parvenir. »

« Parcours professionnel et compétences »

CF Fabrice L., chargé du domaine des compétences auprès de l'amiral commandant la Force d'action navale (ALFAN).

« Pour chaque marin des spécialités dont il a la charge, l'ADC s'assure que les compétences sont en adéquation avec les fonctions qu'il va tenir. Ces compétences sont acquises en formation, dans les écoles, mais également à travers le parcours professionnel que le marin va suivre durant toute sa carrière.

Le marin est au cœur des évolutions RH et du rapprochement ADC et AGE. La définition de ce parcours lui permettra de développer ses compétences tout au long de sa carrière, suivant les besoins de la Marine, tout en prenant en compte ses propres aspirations.

Ce parcours professionnel doit être suivi par des outils permettant l'enregistrement de tout ce que sait faire le marin, les fonctions qu'il a tenues et les qualifications acquises, dans le but de sélectionner le bon marin, au bon moment et pour le bon poste. C'est ce que fait le logiciel COMETE. Le gestionnaire bénéficie ainsi d'une vision globale du vivier et gère plus aisément l'ensemble de la ressource. »

« 70 gestionnaires, 8 000 entretiens »

CF Sébastien P., chargé d'étude et adjoint au capitaine de vaisseau commandant le bureau « gestion des équipages de la flotte et marins des ports » (PM2)

« La réforme des AGE est effective depuis le 31 août 2015. Le moteur de cette réforme est le passage d'une gestion de masse à une gestion individualisée du personnel non-officier, afin de préserver les compétences d'aujourd'hui et de construire celles dont la Marine aura besoin demain.

Concrètement, cette nouvelle gestion représente près de 8000 entretiens à mener chaque année par les 70 gestionnaires des autorités organiques et des bureaux de gestion en ressources humaines (BGRH) de Paris, Brest et Toulon, au profit des marins arrivant en fin d'affectation. Les entretiens se veulent avant tout un dialogue ; ils permettent un recueil consolidé des

projets professionnels et des aspirations personnelles des marins.

Ainsi, les gestionnaires, s'appuyant sur les cursus de carrière, peuvent affiner les parcours qualifiants en cours d'entretien, tout en favorisant l'alternance terre-mer. Ce rendez-vous doit donc être préparé pour qu'il ne se limite pas à de simples questions sur l'affectation suivante. »



© FRANCOIS ETOURNEAU/MIN



© JEAN-PHILIPPE PONS/MN

Premier maître Alan D. Fusilier marin

Son parcours

2001: Entrée dans la Marine, certificat d'aptitude technique (CAT) fusilier marin à l'école des fusiliers marins à Lorient. Affectation à la compagnie de fusiliers marins de l'île Longue.

2004: Chef d'équipe fusilier marin. Affectation à bord de la frégate *Primauguet*, chef de la brigade de protection et de l'équipe de visite.

2008: Brevet supérieur, affectation au groupement des fusiliers marins (GFM) de Toulon.

2011-12: Déploiement dans le cadre de l'opération Atalante comme chef de détachement, et dans le cadre d'une opération Narcops.

Depuis 2012: Affecté au GFM de Brest, il est aujourd'hui adjoint opérations et effectue des missions dans le cadre de déploiements d'équipes de protection embarquées (EPE), Atalante et protection à Djibouti.

Meilleur souvenir

Les missions! Toutes les missions!

«Le premier départ bien-sûr, en 2003 pour une mission de protection à La Réunion, reste un souvenir important. Mais chaque mission, chaque déploiement en opération m'a apporté une grande satisfaction. C'est un des avantages de la spécialité : les missions sont variées. Et puis ce sont des occasions extraordinaires de voir des choses et des cultures différentes, et d'apprécier le retour à la maison. Très franchement, je m'éclate tous les jours dans ce job, sinon, je serais parti depuis longtemps!»



© JEAN-PHILIPPE PONS/MN



© JEAN-PHILIPPE PONS/MN

Focus

Fusiliers marins, la force spécialisée de la protection défense de la Marine au sein de la FORFUSCO

Depuis 2014, les fusiliers marins connaissent une réorganisation profonde. Nécessitant jusqu'à présent la mise en œuvre de modes d'action militaires face à une menace de nature militaire, les engagements de la protection défense des activités liées à la dissuasion, des unités précieuses et des sites stratégiques ont changé de contexte. Les fusiliers marins sont aussi engagés dans la protection défense des bâtiments en mission, des unités engagées en opérations extérieures, des sites stratégiques de la Défense en outre-mer et à l'étranger, et enfin dans la protection défense des navires civils sensibles. Cette réorganisation affecte aussi les équipements et les matériels, grâce à un investissement prévu pour les tenues de combat, les embarcations et les véhicules. Aujourd'hui, les fusiliers marins

sont également engagés dans l'opération Sentinelle, à Paris. C'est cette aisance à la fois aquatique et terrestre qui fait d'eux des spécialistes uniques des modes d'action offensifs ou défensifs, au large, en va-et-vient entre terre et mer, et en milieu portuaire et maritime. Tout au long de leur carrière, ils alternent des cycles de protection des sites Marine et Défense en métropole, entraînements, déploiements opérationnels et récupération. Depuis les attentats de 2015 et la pérennisation de la menace, le rythme des engagements s'est encore densifié. Le recrutement et la fidélisation des fusiliers marins sont plus que jamais des défis importants.

Tout juste de retour de son dernier déploiement en EPE sur un câblé, le premier maître Alan D. prend ses nouvelles fonctions d'adjoint opérations au groupement des fusiliers marins (GFM) de Brest. Une fonction qui devrait le conduire à partager sa riche expérience mais également à moins s'absenter – c'est aussi un souhait personnel pour ce fusilier marin aguerri. Quand il repense à son entrée dans la Marine, il se souvient avoir fait son service militaire puis avoir travaillé dans le civil mais avoir aspiré « à autre chose, quelque chose de différent ». C'est alors qu'il voit à la télévision un reportage sur les fusiliers marins commandos. « Je me suis dit que c'était ça que je voulais faire. » Pas de chance au stage commando, blessé, le jeune fusilier marin renonce au béret vert. Douze ans plus tard, aucun regret. Ce qui le marque le plus dans cette vie de fusilier marin c'est la chance de vivre des expériences hors normes, de participer à des missions valorisantes : « Lors d'une opération Narcops, j'ai été chargé avec mon équipe de ramener les trafiquants, la cargaison et le bateau au port pour les transférer à la police

judiciaire. J'ai reçu deux témoignages de satisfaction pour cette mission. Il y a quelques jours, j'étais engagé dans une mission de protection embarquée sur un câblé. Nous avons eu plusieurs alertes pendant le transit et avons dû réaliser un tir de semonce. La responsabilité que nous assumons dans ces missions est énorme. Nous sommes isolés et devons être autonomes, l'usage de la force doit être bien pesé. » Cette responsabilisation ne déplaît pas au premier maître. « Je suis passé de matelot à premier maître en 12 ans de service ! » Une progression exemplaire. Aujourd'hui, à 37 ans, il envisage de présenter le concours des officiers spécialisés de la Marine (OSM). « Je veux continuer à progresser et à prendre plus de responsabilités, être décisionnaire. »

ASP KATHLEEN GERVAIS

© JEAN-PHILIPPE PONS/MN



Au cœur de la gestion de crise

Du 2 au 4 février, la Marine nationale a participé à un entraînement interarmées et interministériel de gestion de crise baptisé Esterel 2016. Organisé par la préfecture maritime de la Méditerranée, il simulait la prise de contrôle d'un navire à passagers par un groupe terroriste. Ce type d'entraînement permet aux services et administrations spécialisés (unités des trois armées, gendarmerie maritime et territoriale, forces d'intervention de la police, SAMU, Service de santé des armées, marins-pompiers de Marseille, Groupe de plongeurs démineurs de la Marine en Méditerranée, et ministère de la Justice) de consolider leurs savoir-faire collectifs face à ce type d'agression terroriste.

JÉRÔME KUPCZAK



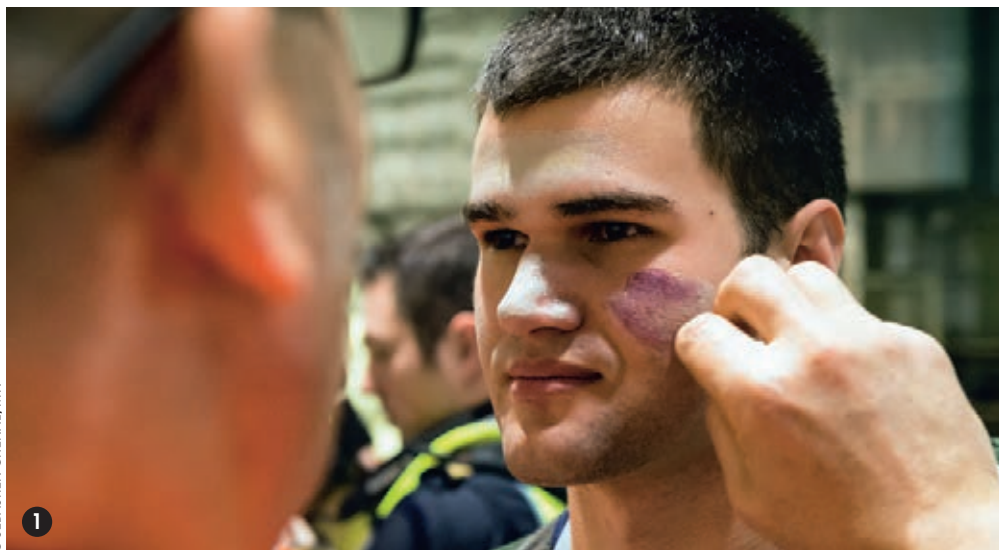
© SÉBASTIEN CHENAL/MN

2



© AXEL MANZANO/MN

4



© SÉBASTIEN CHENAL/MN

1

1 À bord du navire, une centaine d'adolescents, stagiaires de préparations militaires marine (PMM), s'apprête à jouer le rôle des otages. Séance de grimage des victimes pour permettre aux unités concernées de s'entraîner dans les conditions les plus proches d'un cas réel.

2 Alors que le faux commando terroriste se prépare à conduire son opération, le dispositif d'intervention est déployé sur le terrain de soutien avancé (TSA) sur la base d'aéronautique navale de Hyères. Il se prépare en vue de son intervention.

3 Après avoir étudié les différentes options d'intervention avec son état-major, le vice-amiral d'escadre Yves Joly, préfet maritime de la Méditerranée, fait un point de situation lors d'une visioconférence entre le COM Toulon et l'état-major des armées à Paris.



© THIBAUT CLAISSE/MIN

3



4 L'ensemble des moyens spécialisés dans le contre-terrorisme maritime est mobilisé. Des commandos marine et des hommes du Groupe d'intervention de la gendarmerie nationale (GIGN) sont alors héliportés à bord du BPC *Tonnerre* par des hélicoptères de la Marine et de l'armée de l'Air.

immersion

1 L'assaut des forces d'intervention (commandos marine et GIGN) s'effectue à bord du navire « plas-tron », où les terroristes fictifs se sont retranchés avec les otages dans différents locaux du navire.

2 Une fois l'assaut des forces d'intervention achevé, les moyens médicaux du bataillon de marins-pompiers de Marseille (BMPM) sont hélitreuillés à bord pour prendre en charge les blessés.

3 La gravité des blessures de certaines victimes fictives a nécessité une évacuation médicale d'urgence par hélicoptère. Le *Caiman Marine* a effectué plusieurs rotations pour

© SÉBASTIEN CHENAL/MN

1



© SÉBASTIEN CHENAL/MN

2



© SÉBASTIEN CHENAL/MN

3



© SÉBASTIEN CHENAL/MN

4

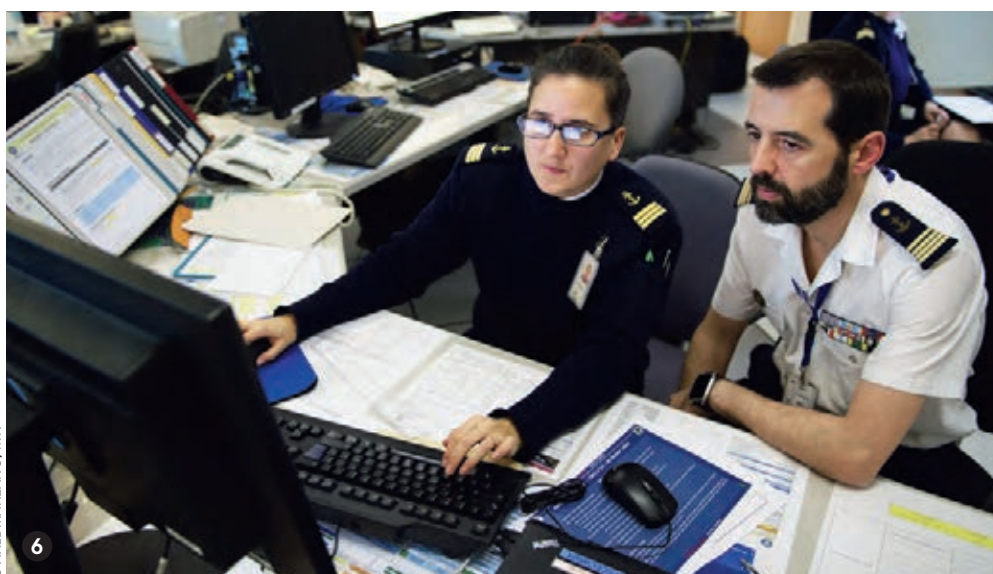


© SÉBASTIEN CHENAL/MIN

5

transporter ces blessés vers des hôpitaux à terre.

4 Après l'assaut, plusieurs représentants d'administrations de l'État (police judiciaire, gendarmerie nationale et maritime, ministère de la Justice) sont hélicoptérés sur les scènes de crime à bord pour effectuer les constatations nécessaires au travail d'enquête. Ils vont procéder aux premières auditions et effectuer des relevés d'empreintes ou de balistique pour conduire l'instruction.



© AXEL MANZANO/MIN

6

5 Le navire «plastron» vient d'accoster dans le port de commerce de Marseille. Les otages sont alors libérés et les équipes médicales à quai se préparent à accueillir les victimes et les rescapés.

6 Les marins du centre opérationnel de la Marine (COM) en Méditerranée, situé à la préfecture maritime de Toulon, assurent la coordination des moyens participant à l'opération et rendent compte en direct au préfet maritime de l'avancée de la situation.



© AURÉLIE PUGNET/MIN

7

7 Au centre de traitement de crises (CTC) installé à la préfecture maritime, les appels extérieurs de la pression médiatique simulée n'ont pas cessé. Pour répondre aux demandes d'informations sur l'opération en cours, aux inquiétudes des familles et des riverains, les différents services de la préfecture maritime, y compris le bureau de communication régionale, sont rapidement renforcés.



YVES LE PRIEUR (1885-1963)

MARIN ET «POÈTE ACTIF»



© SERVICE HISTORIQUE DE LA DÉFENSE

1

Le 22 mai 1916 à l'aube, huit aviateurs français se préparent pour appuyer une contre-attaque audacieuse destinée à reprendre le fort de Douaumont (près de Verdun) occupé par les Allemands depuis le 25 février. Parmi eux, l'intrépide Charles Nungesser. Leur mission : détruire les ballons d'observation allemands, les Drachen, pour empêcher l'ennemi de régler ses tirs d'artillerie. Grâce à des fusées installées sur les aéronefs, les aviateurs vont faire mouche. Et tout ça grâce à... un marin : Yves Le Prieur. Un pionnier en matière d'armement aéronaval, d'aviation et de plongée sous-marine. Un personnage aujourd'hui étrangement tombé dans les oubliettes de l'histoire.

Le 22 mai 1916, en moins d'une minute, entre 4h50 et 4h51 du matin, six Drachen sur huit sont abattus par les aviateurs français sur la rive droite de la Meuse. Surpris, les Allemands descendent alors en toute hâte leurs ballons sur une ligne de front de 200 kilomètres. Les Français ont réussi leur coup grâce à une invention d'un marin dénommé Yves Le Prieur. Né en 1885 à Lorient, fils d'un officier de marine, Yves Le Prieur suit la tradition familiale.

Il entre à l'École navale en 1902. Après un premier service en mer en Extrême-Orient entre 1905 et 1907 à bord de deux croiseurs⁽¹⁾ où il découvre la plongée sous-marine, il est envoyé les deux années suivantes au Japon comme élève-interprète. Il y découvre les arts martiaux, notamment le judo et le jiu-jitsu, dont il traduit en français un manuel publié en 1911. Passionné d'aviation, il décide de construire sur fonds propres un aéroplane en structure de bambou à partir de plans de Gabriel Voisin. Le 5 décembre 1909, aidé

de la population, il décolle et vole quelques mètres. Le 9 décembre, il parcourt une centaine de mètres, tiré par une voiture. Yves Le Prieur devient ainsi le premier homme à décoller du Japon, voire d'Extrême-Orient⁽²⁾.

UN INVENTEUR INGÉNIEUX

En 1910, il revient en France par le Trans-sibérien. L'année suivante, il intègre l'École des officiers canonniers à Toulon. Son esprit ingénieux le porte à travailler sur les calculateurs de tir qui vont bientôt équiper les bâtiments de la Marine et qu'il expérimente à Lorient et à Saint-Raphaël. À propos de ses travaux, le directeur militaire des services des travaux est formel : « *Son conjugateur de tir a permis de résoudre dans de bonnes conditions pratiques l'un des plus importants problèmes qui se posait au département pour arriver à la solution du tir de concentration.* » Au cours de la Grande Guerre, Le Prieur réfléchit à un système d'arme permettant



© SERVICE HISTORIQUE DE LA DÉFENSE

2



© SERVICE HISTORIQUE DE LA DÉFENSE

3

de contrer les incursions de Zeppelin qui bombardent les lignes sans riposte efficace. Il invente ainsi des fusées sur avions. Après des études à Gennevilliers puis à Chalais-Meudon, il entreprend ses premiers essais en vol au Bourget. Le 24 février 1916, le pilote Joseph-Henri Guiguet⁽³⁾ fait une démonstration réussie en présence du Président Raymond Poincaré.

Les fusées incendiaires, longues de 50 centimètres et munies d'une baguette de 2 mètres, sont placées dans des tubes fixés aux mâts de l'avion. Elles sont amorcées électriquement, les bouts d'ailes étant protégés par une tôle en aluminium. Les premiers avions qui seront armés de ce système sont les *Farman* et les *Caudron*. Viendront ensuite les *Nieuport*, les *Sopwith*, et les *Spad*. Les « avions-torpilleurs » emportent entre huit et dix fusées.

Un livret d'instruction spécifique, destiné aux groupes de chasse, est édité en septembre 1916, illustrant comment il faut attaquer les Zeppelin et les Drachen. Les pilotes ont interdiction d'emporter en mission ce livret classé « secret ».

Au soir du 22 mai 1916, après le succès de la mission, Yves Le Prieur est décoré de la Croix de Guerre avec étoile de bronze. Le grand quartier général décide de renouveler cette tactique dans les combats de la Somme. Elle sera conduite en juin par Georges Guynemer. Le 20 juin, le major général britannique

1. Les huit pilotes français ayant mené l'attaque du 22 mai 1916. À gauche de dos, l'enseigne de vaisseau Yves Le Prieur.
2. Yves Le Prieur. Un pionnier dans l'armement aéronaval, l'aviation et la plongée sous-marine.
3. Détail des fusées installées sur un *Farman*.

Hugh Trenchard remet à Yves Le Prieur la *Military Cross*. Au cours de la Première Guerre mondiale, une cinquantaine de ballons allemands sont détruits par les fusées Le Prieur. Elles sont tirées par de célèbres pilotes comme Charles Nungesser, Georges Guynemer, Jean Navarre, le belge Willy Coppens, le britannique Albert Ball ou encore l'américain Norman Prince.

À la suite de problèmes de conditionnement et à l'élaboration d'un nouveau treuil permettant aux Allemands de descendre plus rapidement les ballons, cette arme sera remplacée par des balles incendiaires. Il n'en demeure pas moins que l'esprit pionnier d'Yves Le Prieur donnera aux futures roquettes françaises leurs lettres de noblesse⁽⁴⁾.

« JE TROUVE D'ABORD, APRÈS JE CHERCHE »

En 1917, le Président Poincaré nomme Le Prieur à la tête du Bureau des inventions, ancêtre du CNRS. Cette même année, il décroche son brevet de pilote. L'année suivante, il reçoit la Légion d'honneur. Entre 1920 et 1939, il rejoint la société Precimo comme directeur technique, puis ingénieur conseil. En 1937, il est promu au grade de capitaine de frégate dans la réserve. En 1922, il entre à l'académie de Marine. Il participe en 1925 à une mission aérienne entre Paris et Gao (Mali), expérimentant ainsi son « navigraphe ». Le Prieur poursuit sa quête

d'innovations militaires, notamment sur les mitrailleuses Hotchkiss de 13,2 et 25 mm, sur une bombe avec Brandt et Laboureur. Ses recherches s'orienteront également vers la plongée sous-marine, ce qui le fera rencontrer Jacques-Yves Cousteau. Il développera le premier scaphandre autonome à partir de 1926. Yves Le Prieur s'éteint à Nice le 1^{er} juin 1963, quatre mois avant Jean Cocteau, avec qui il s'était lié d'amitié. Un ami qui écrira à son sujet : « *Votre vie de poète actif illustre sous l'angle de la science la belle phrase de Picasso : « Je trouve d'abord, après je cherche ».*

CC (R) STÉPHANE GAUDIN
Créateur et rédacteur en chef du site web
« Theatrum Belli
L'esprit citoyen de Défense »

(1) Le croiseur cuirassé *Dupetit-Thouars* et le croiseur *D'Entrecasteaux*.

(2) Le capitaine Tokugawa fut le premier Japonais à décoller du sol du Japon le 19 décembre 1910.

(3) (1891-1979) Aviateur français de la Première Guerre mondiale réputé pour ses aptitudes au pilotage et pour la mécanique. Par la suite, il deviendra architecte, inventeur et mécanicien.

(4) Un siècle plus tard les roquettes à induction, fabriquées par TDA Armements qui arment l'hélicoptère *Tigre* et qui sont éprouvées au combat depuis 2009, restent les plus modernes au monde. Prochainement les forces françaises seront dotées de la roquette à guidage laser.

Yves Le Prieur en 6 dates

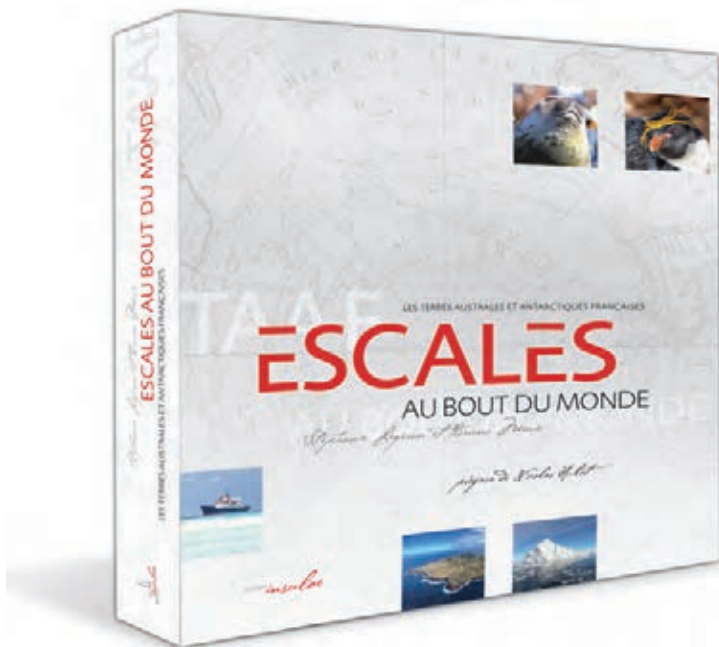
- **23 mars 1885** : Naissance à Lorient.
- **1910** : Épouse Françoise Marie à Lorient avec qui il aura deux filles : Simone (1912-2015) et Monique (1918-1975).
- **1920** : Nommé directeur technique à la Précision Moderne, où il consacre ses inventions à la sécurité de l'aviation.
- **Mai 1935** : La Marine adopte le scaphandre autonome Le Prieur sur tous ses bâtiments, suivie par les sapeurs-pompiers de Paris.
- **1956** : Publie ses mémoires *Premier de plongée* aux Éditions France-Empire.
- **1^{er} juin 1963** : Décès à Nice.

loisirs

Musique | Livres | Cinéma | Expos | Spectacle

STÉPHANE DUGAST

■ | Escales au bout du monde Jolies Taaf !



UN VÉRITABLE PAVÉ DANS LA MARE : 3,24 KG À LA PESÉE ! CONÇU ET FABRIQUÉ PAR DEUX PASSIONNÉS BASÉS À LA RÉUNION, CE « GROS LIVRE » MET EN LUMIÈRE LES TERRES AUSTRALES ET ANTARCTIQUES FRANÇAISES, LES TAAF. Des îles et des archipels français régulièrement visités par des bâtiments de la Marine. En près de 500 pages, 1 200 photos, 65 portraits historiques et contemporains, cet ouvrage raconte ces terres du bout du monde où l'océan règne en maître : qu'il s'agisse des îles ou archipels de l'océan Indien en milieu « chaud » – les Éparses – ou de ceux en zone « froide » – Crozet, Kerguelen, Saint-Paul et Amsterdam – sans oublier la Terre Adélie sise sur le continent antarctique. Une invitation à découvrir l'outre-mer le plus sauvage de France, seulement peuplé de logisticiens, scientifiques et militaires. À noter que cet ouvrage est autoédité. La gestion du projet et des partenaires, les recherches iconographiques et documentaires, la quasi-totalité des photographies, la rédaction des textes, ainsi que la mise en page ont ainsi été entièrement réalisées par ses deux auteurs. Une performance rare et inédite pour un vrai beau-livre transpirant la passion.

Escales au bout du monde,
Stéphanie Legeron et Bruno Marie, préfacé par Nicolas Hulot, Éditions Insulæ, 448 pages, 49 €.

le saviez-vous ? ●

Pavillon (épisode 2)

Pavillon de poupe, de beau-pré, de conseil... Les marins distinguent les pavillons en fonction de leur emplacement ou de leur usage. Placé au mât de l'arrière, le pavillon indique toujours la nationalité d'un navire de guerre (et de commerce). Le terme pavillon va donner lieu dans le parler populaire à nombre d'expressions comme « baisser pavillon, mettre pavillon bas » pour signifier que l'on reconnaît son infériorité. Par abus de langage, un pavillon peut désigner la Marine ou encore la puissance maritime d'une nation. Quant à l'étymologie du terme, elle proviendrait du latin *papilionem* au sens de « tente » par analogie aux tentes ou tentures battues par les vents, faisant alors penser à des papillons. Ainsi, les marins d'antan auraient-ils vu dans le drapeau flottant fièrement au vent et éclatant dans ses couleurs vives, un lépidoptère. Assurément imagée et poétique, la langue maritime emprunte souvent des figures fleuries. Une tendance faisant mentir la phrase culte de Michel Audiard, scénariste et dialoguiste des *Tontons Flingueurs* : « C'est curieux chez les marins ce besoin de faire des phrases ! »

■ | Le Cassard et le Jean Bart Ô mes belles fré gates !

Les fré gates antiaériennes (les FAA dans le jargon) protègent le porte-avions *Charles de Gaulle* des menaces venues du ciel quand elles n'opèrent pas en autonomie pour des missions de renseignement et de soutien. Bâtiments de premier rang et fortement armées, les FAA sont donc souvent et logiquement déployées dans les zones de tension sur tous les océans du globe. Leur armement et leurs moyens de détection et de renseignement électroniques en font des outils puissants et efficaces que les récentes opérations mettent en lumière. Le *Cassard* et le *Jean Bart*, deux fiers bâtiments que dissèquent avec précision les deux auteurs spécialistes de ce livre précis et technique.

**Les fré gates antiaériennes
Cassard & Jean Bart,**
Patrick Maurand et Jean Moulin,
Marine éditions, 150 pages, 29 €.





■ | Une histoire de marin Mémoires en couleurs

AU LARGE DE GRANVILLE ET DE CANCALE, SUR LES ÎLES CHAUSEY, IL EST UNE MAISON BLANCHE FAMEUSE, SISE EN CONTRE-BAS D'UNE CHAPELLE. C'est celle de Marin-Marie ♣ (1910-1987), peintre, navigateur et conteur. Marin Marie Paul Emmanuel Durand Couppel de Saint-Front (pour l'état civil) est sans nul doute le peintre de marine le plus célèbre et le plus doué de sa génération. Ses productions en attestent. Le rendu saisissant de ses mers, de leurs couleurs, de leurs lumières et de la houle de leurs vagues, ou la manière vivante, expérimentée, d'y poser un voilier, sont les marques de fabrique de Marin-Marie, compagnon du commandant Charcot lors de ses expéditions polaires, régatier, navigateur solitaire qui traversa par deux fois l'Atlantique dans les années 30, également inventeur d'accastillages pour le confort du navigateur ou la sécurité de voyageurs de paquebots. L'histoire de Marin-Marie est enfin racontée, et ce d'une fort belle manière grâce aux archives départementales de la Manche et d'un fonds de documents exceptionnels déposé par ses descendants. Du bel ouvrage !

Une histoire de marin - Archives et souvenirs de Marin-Marie,
Orep éditions, 128 pages, 30 €.



■ | Passagère de l'Arctique Les confidences d'Anne de Bretagne

Les marins et les bretons la chérissent ! Dame de mer, la Quimpéroise est l'auteure de nombreux exploits en solitaire à la rame, en kiteboat ou en kayak. Aimantée désormais par les pôles, elle a entrepris à deux reprises de traverser en kayak le passage dit « du Nord-Ouest » bordant l'océan Arctique au nord du continent américain. « Anne de Bretagne » a échoué mais qu'importe ! Ce sont les coulisses de son expédition, autant que ses motivations, ses recherches, ses préparatifs et son parcours, que cette « intermittente de l'aventure » couche sur le papier avec fougue, science et passion. Là est bien l'essentiel !

Passagère de l'Arctique,
Anne Quéméré, préface de
Yann Quéffelec, éditions Locus Solus,
175 pages, 18 €.

■ | Le sang de ma terre Commando, un jour...

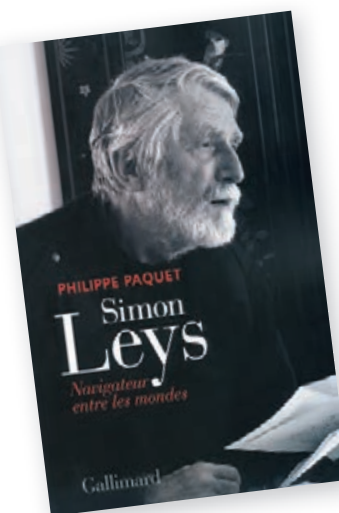
Arthur Hopfner, ex-commando marine, continue d'écrire des fictions avec abnégation et humilité. Après *L'empreinte du passé* et *Toujours y croire*, ce troisième roman raconte la suite des aventures de Jacques Mandrier, ex-membre des forces spéciales françaises. Un voyage à destination de la Polynésie française, de la Syrie, de l'Argentine sans oublier nos belles régions de France. Le vécu d'Arthur Hopfner transpire entre les lignes mais sa « mécanique narrative » permet de transcender la réalité. Le lecteur est ainsi emporté !

Le sang de ma terre,
Arthur Hopfner, Edilivre, 218 pages,
17,50 €.

■ | L'étonnant Simon Leys Écrivain à contre-courant

Il est sûrement l'écrivain de marine le moins connu. Et pourtant... *Les Habits neufs du président Mao* (1971) et *Ombres chinoises* (1974) ont fait sa célébrité et sa (mauvaise) réputation. À contre-courant de la pensée dominante d'alors trop fortement influencée par la Révolution culturelle et le mouvement de Mai 68, il a été le premier écrivain à dénoncer les horreurs du maoïsme. Simon Leys ♣, alias Pierre Ryckmans, n'a pourtant pas été qu'un pamphlétaire. Sa passion pour la mer a été dévorante. Il a été un navigateur sur les océans mais également un citoyen du monde. Ses ports d'attache ont été nombreux : la Belgique, où il est né et où il a étudié ; la France, où il a été édité ; la Chine, où il a puisé sa « nourriture de vie » ; et enfin l'Australie où il s'établira et enseignera jusqu'à sa disparition à Canberra en 2014. Simon Leys abhorrait que l'on écrive sur sa personne, Philippe Paquet, son biographe, n'en a heureusement pas tenu compte. Le journaliste de *La Libre Belgique* revient sur le destin de cet écrivain à contre-courant, viscéralement attaché aux océans.

**Simon Leys -
Navigateur entre les mondes**
Philippe Paquet, Gallimard,
672 pages, 25 €.



Sudoku

Salade de galons originale : saurez-vous remplir la grille ?

ABONNEZ-VOUS !

Envoyez ce bon de commande complété et accompagné de votre règlement à :
ECPAD - SERVICE ABONNEMENT 2 À 8 ROUTE DU FORT - 94205 IVRY-SUR-SEINE CEDEX
 ACCOMPAGNÉ DE VOTRE RÈGLEMENT À L'ORDRE DE : AGENT COMPTABLE DE L'ECPAD
 TEL : 01.49.60.52.44

Nom :
 Prénom :
 Adresse :

 Localité :
 Code postal :
 Pays :
 Téléphone :
 Email :

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



Je souhaite recevoir une facture

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

Publicité

LA JOURNÉE DU MARIN

DANS TOUTES LES UNITÉS DE LA MARINE

18 MAI 2016

