www.colsbleus.fr

Cols•bleus
MARINE NATIONALE

LE MAGAZINE DE LA MARINE NATIONALE

N°3067 — AVRIL 2018

RENCONTRE
SYLVAIN TESSON
PAGE 28

IMMERSION
BOIS BELLEAU 100
PAGE 42

Centres opérationnels de la Marine

24 h / 24

Publicité

Éditorial

Les marins des centres opérationnels de la Marine

© MN

Capitaine de vaisseau
Bertrand Dumoulin,
directeur
de la publication.

Ils sont à terre mais vivent au rythme des opérations, font du quart la nuit comme à bord, savent gérer des situations inattendues souvent dans l'urgence…
Leur rôle : permettre au commandant de théâtre d'exercer pleinement le contrôle opérationnel des unités déployées dans leur zone de responsabilité. Concrètement, les marins des COM agissent 24h/24 pour fournir aux bâtiments à la mer toutes les informations nécessaires à l'accomplissement de leur mission : activité des marines étrangères, situation tactique en temps réel, données environnement…
En toute discrétion, ils contribuent au succès des opérations. Ils assurent en particulier le dialogue de commandement avec l'échelon central, les échanges avec les autorités organiques pour la génération de force, la coordination avec les autres contrôleurs opérationnels, dont les commandants de zone maritime (CZM) voisins.
Qu'ils soient au sein d'un COMIA outre-mer ou dans un COM métropolitain ou encore au sein du CENTOPS/FSM, ces marins ont comme seul objectif : qu'aucune donnée ne manque aux unités dont ils assurent le contrôle. Les marins des COM, s'ils sont à terre, travaillent en quelque sorte en équipage, jour et nuit au profit des unités à la mer.
Dès qu'un bâtiment appareille, il est en opérations et peut voir, à tout moment sa mission évoluer, ce qui implique une grande réactivité des COM.
Permanence, polyvalence et adaptabilité, tels sont les trois grandes caractéristiques de ces centres opérationnels.
Permanence, car les unités à la mer savent qu'elles auront un interlocuteur à tout moment, capable de répondre à leur demande ; polyvalence car il faut savoir passer rapidement d'une mission à une autre (d'un bâtiment effectuant une opération de sûreté dans nos approches à un autre en mission de recueil de renseignement en Méditerranée orientale) ; adaptabilité car la mer réserve bien des surprises qui nécessite une réactivité aussi bien des unités que des structures qui les contrôlent.
Interlocuteurs des bâtiments à la mer, les COM sont aussi chargés de traiter les informations recueillies par les unités en opérations, de façon à entretenir la vision la plus juste possible du théâtre, au profit de l'échelon stratégique.
Enfin, les COM assurent, sur le théâtre de responsabilité des COMIA, la corrélation des informations à la fois en interministériels avec les centres des autres administrations mais aussi en international grâce aux liens permanents entretenus avec les centres de contrôle de l'OTAN et des marines alliées. La corrélation passe enfin par une coordination étroite avec les opérations et exercices à terre, car nos unités permettent de connaître l'activité aéroterrestre en zone littorale.
Avec, en moyenne, un tiers des bâtiments à la mer, le travail ne manque pas pour les marins des COM. ●

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
MINISTÈRE DES ARMÉES

Cols•bleus
MARINE NATIONALE
LE MAGAZINE DE LA MARINE NATIONALE

Rédaction: Ministère des Armées, SIRPA Marine Balard parcelle Est Tour F, 60 bd du Général Martial Valin CS 21623 – 75509 Paris cedex 15 **Téléphone:** 01 49 60 58 56 **Contact internet:** charles.desjardins@intradef.gouv.fr **Site:** www.colsbleus.fr **Directeur de publication:** CV Bertrand Dumoulin, directeur de la communication de la Marine **Adjoint du directeur de la publication:** CF Michaël Vaxelaire **Directeur de la rédaction:** LV François Séchet **Rédacteur en chef:** Charles Desjardins **Rédacteur en chef adjoint:** SACS Philippe Brichaut **Secrétaire:** MT Christophe Tandt **Rédacteurs:** ASP Marie Morel, ASP Alexandre Bergalasse **Infographie:** EV2 Hélène Courtin **Conception-réalisation:** IDIX, 33 rue de Chazelles 75017 Paris **Direction artistique:** Gilles Romiguière **Secrétaire de rédaction:** Céline Le Coq **Rédacteurs graphiques:** Bruno Bernardet, Nathalie Pilant **Photogravure:** Média Grafik **Couverture:** Lisa Bessodes/MN **4e de couverture:** Bruno Planchais/MN **Imprimerie:** Direction de l'information légale et administrative (DILA), 26 rue Desaix, 75015 Paris **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

Cols•bleus
MARINE NATIONALE

actus 6

passion marine 16
Centres opérationnels de la Marine – 24h/24

focus 26
Action de l'État en mer : les enseignements de l'*Amoco Cadiz*

rencontre 28
«Embarquer est un privilège, un honneur, une joie» Sylvain Tesson

planète mer 30
Marée noire – Souvenir de mission «Amoco Cadiz»

33 vie des unités
Opérations, missions, entraînements quotidiens
Les unités de la Marine en action

36 RH
- Reconversion des marins : accompagnement progressif et adapté
- Une première expérience professionnelle unique : devenir stagiaire ou alternant
- Spécialiste en ingénierie des compétences (INGCOM) : Expert RH

40 portrait
Maître Alexandre, contrôleur d'aéronautique navale sur la BAN de Landivisiau

42 immersion
Bois Belleau 100 : un déploiement franco-américain

46 histoire
Hommage : Jules Rouch, père du domaine « Métoc » dans les armées

48 loisirs
Toute l'actualité culturelle de la mer et des marins

actus

4 TONNES DE CANNABIS SAISIES PAR LE JEAN DE VIENNE

Après une première partie de mission en Méditerranée orientale où elle a soutenu l'opération Chammal, la frégate de lutte anti-sous-marine (FASM) *Jean de Vienne* a apporté un appui direct à la Task Force 150. Cette force navale coalisée lutte contre les trafics dont les financements alimentent le terrorisme. Le 5 mars, en début de nuit, l'équipe de visite de la FASM a intercepté un boutre sans pavillon avec 4 tonnes de résine de cannabis à bord.

© MN

DÉPART DE LA MISSION JEANNE D'ARC 2018

Le 26 février 2018, le vice-amiral d'escadre Denis Béraud, major général de la Marine, s'est rendu à Toulon pour le départ de la mission Jeanne d'Arc 2018. Cette mission mobilise pendant 5 mois un groupe amphibie composé du bâtiment de projection et de commandement (BPC) *Dixmude*, de la frégate type *La Fayette* (FLF) *Surcouf*, d'éléments de l'armée de Terre, ainsi que d'un détachement britannique de la Royal Navy avec deux hélicoptères de type *Wildcat*. Elle naviguera dans des zones d'importance stratégique, allant de la Méditerranée au Pacifique, en passant par l'océan Indien.

© A. PUGNET/MN

Amers et azimut

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 ÉPARSES
ZEE : env. 1 058 000 km²

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

41 BÂTIMENTS

13 AÉRONEFS

3 757 MARINS

LE 13 MARS 2018

MISSIONS PERMANENTES

Au moins un sous-marin nucléaire lanceur d'engins (SNLE) en patrouille / Sous-marin nucléaire d'attaque (SNA)

Équipes spécialisées connaissance et anticipation

Fusiliers marins (équipes de protection embarquées - EPE)
Commandos (soutien aux opérations)
Équipe de protection de navire à passagers (EPNAP)

2 MER MÉDITERRANÉE

OPÉRATION CHAMMAL
FAA Jean Bart + 1 Panther •
FREMM Aquitaine + 1 Caïman Marine

PRÉPARATION OPÉRATIONNELLE
FREMM Languedoc + 1 Caïman Marine •
BBPD Achéron • BCR Marne • B FLF Courbet

DÉFENSE MARITIME DU TERRITOIRE
PHM Commandant Birot

SURVEILLANCE MARITIME
CMT Orion • 2 Atlantique 2

OPÉRATION SOPHIA
PHM Commandant l'Herminier

OCÉAN PACIFIQUE

4 Mayotte

OCÉAN INDIEN

La Réunion

Wallis et Futuna

Polynésie française

Nouvelle-Calédonie

Saint-Paul

Crozet

Kerguelen

4 OCÉAN INDIEN

MISSION JEANNE D'ARC 2018
D BPC Dixmude + 1 Alouette III •
FLF Surcouf • BCR Var

SURVEILLANCE MARITIME
CMT Lyre • PSP Le Malin •
FASM Jean de Vienne + 1 Lynx •
E B2M Champlain • PP L'Astrolabe

A

© F. LE BIHAN/MN

B

© F. LUCAS/MN

C

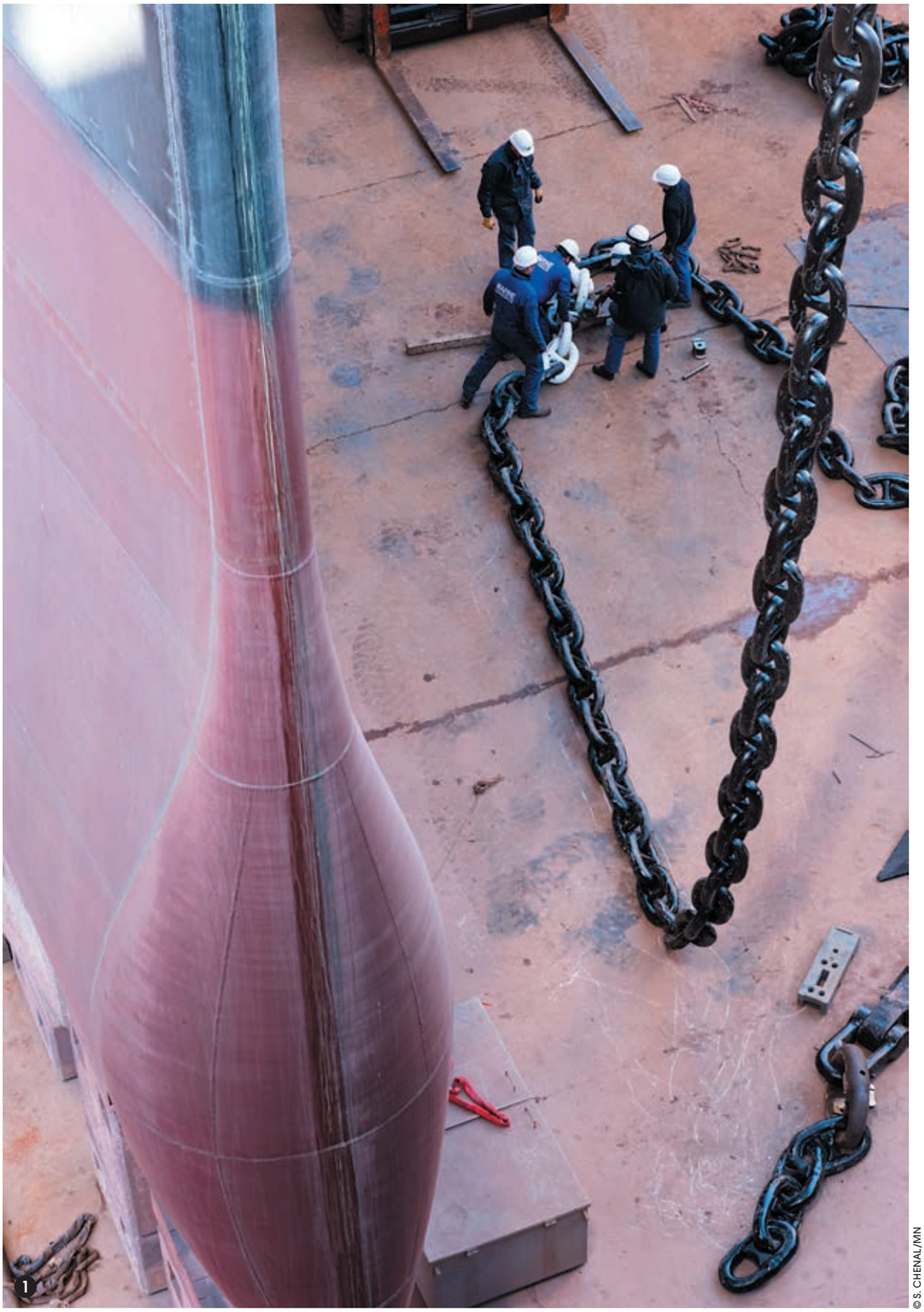
© F. BOGAERT/MN

D

© A. PUGNET/MN

E

© J. BELLENAND/MN



© S. CHENAL/MN

en images

1 08/02/2018
REFONTE À MI-VIE DU CHARLES DE GAULLE
Les manœuvriers du *Charles de Gaulle* remettent en place la ligne de mouillage babord du porte-avions, actuellement au bassin Vauban de la base navale de Toulon, pour son chantier de refonte à mi-vie.

2 14/02/2018
AUVERGNE : ADMISSION AU SERVICE ACTIF
Le chef d'état-major de la Marine a admis au service actif la 4e frégate multi-missions (FREMM), l'*Auvergne*. Désormais déclarée apte au combat par la Marine nationale, elle a rejoint l'*Aquitaine*, la *Provence* et le *Languedoc*, les trois premières frégates de la classe FREMM. Le projet de loi de programmation militaire (LPM) confirme l'importance des frégates de premier rang qui contribuent à l'ensemble des fonctions stratégiques.

3 19-23/02/2018
LE BOUGAINVILLE EN ENTRAÎNEMENT
Le bâtiment multi-missions (B2M) *Bougainville*, basé à Papeete (Tahiti - Polynésie française) a réalisé une semaine d'entraînement individuel. L'objectif principal : la conduite d'actions majeures (exercices de sécurité, manœuvres aviation, manœuvres amphibies, navigation en eaux resserrées) et la qualification des marins. Cette séquence a permis la réalisation d'un exercice de visite (Visitex) entre l'équipe de visite du B2M *Bougainville*, la brigade des fusiliers marins (BFM) de Tahiti et le remorqueur portuaire côtier *Maroa*.

2 © MN

3 © C. LUU/MN

4 © S. GHESQUIÈRE/MN

5 © C. GUERDIN/MN

6 © MN

4 22/02/2018
VISITE PLAN FAMILLE
Désignée par Florence Parly, ministre des Armées, comme chargée de mission pour la mise en œuvre du Plan Famille, M^me^ Peaucelle-Delelis a inauguré ses déplacements sur le terrain par une visite à Toulon. Elle a pu échanger avec les marins et rencontrer une délégation de conjoints de marins.

5 17-21/02/2018
LE CEMM EN VISITE DANS LE GOLFE ARABO-PERSIQUE
Le chef d'état-major de la Marine, l'amiral Christophe Prazuck, a effectué une visite officielle aux Émirats arabes unis, en Arabie Saoudite et au Sultanat d'Oman pour renforcer les liens qui existent entre les marines de ces États du golfe Arabo-Persique et la Marine nationale.

6 09/03/2018
LA PERLE EN OCÉAN INDIEN
Dans le cadre de son déploiement, le sous-marin nucléaire d'attaque *Perle* s'est illustré au cours de l'entraînement opérationnel Tiger Eel 18 mené avec la Marine émirienne.

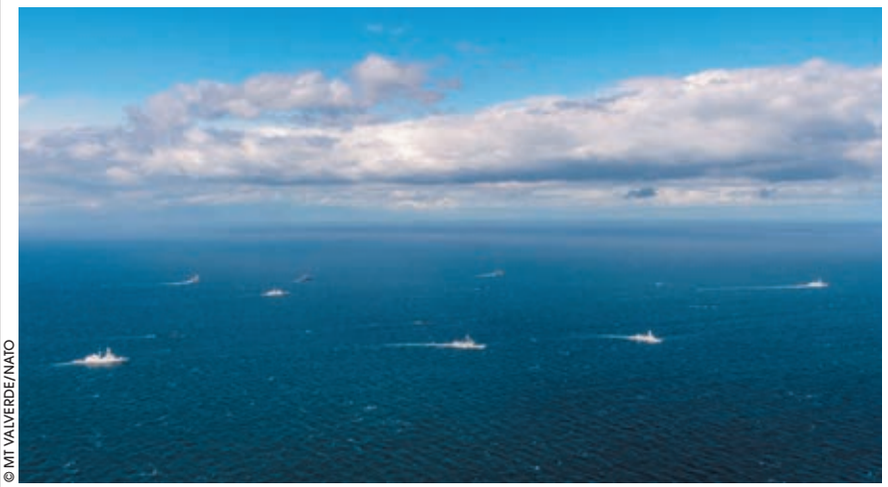
dixit

«The “enchanted interlude” of peace dividends is coming to a close. We have to gear up by continuing our efforts to modernize our combat and sovereignty assets, improve their combat capability, make our support forces stronger, and ensure the resilience of our human resources model.»
Extrait de la tribune de l'amiral **Christophe Prazuck,** chef d'état-major de la Marine, publiée dans le magazine *U. S. Naval Institute*, mars 2018.

«C'est à ça que vous vous préparez. Un rôle de combattant, d'officier, de professionnel de la mer, de représentant de notre pays sur toutes les mers du monde. Tirez le meilleur de cette dernière étape académique de votre formation. Profitez de la réalité concrète d'un bâtiment de combat, de son organisation, de son fonctionnement et de la mise en œuvre de ses capacités militaires. Connaissez-vous et enrichissez-vous les uns les autres, avec vos camarades terriens et étrangers.»
Allocution du **VAE Denis Béraud**, major général de la Marine, à bord du BPC *Dixmude* à l'occasion de l'appareillage de la mission Jeanne d'Arc 2018, le 26 février, à Toulon.

Dynamic Manta

Entretenir un savoir-faire de haut niveau



© MT VALVERDE/NATO

DIX NATIONS (ALLEMAGNE, BELGIQUE, CANADA, ESPAGNE, ÉTATS-UNIS, FRANCE, GRÈCE, ITALIE, ROYAUME-UNI ET TURQUIE) ont concentré un nombre important de moyens au large des côtes siciliennes pour l'entraînement opérationnel Dynamic Manta 2018. Une dizaine de bâtiments, autant d'hélicoptères et d'avions de patrouille maritime, six sous-marins et 5000 marins se sont confrontés dans l'un des plus grands exercices de lutte anti-sous-marine. Ce rendez-vous est essentiel, car il permet aux marines de l'OTAN de s'entraîner conjointement dans un domaine de lutte très complexe où la coordination et la bonne compréhension mutuelle sont décisives. Les scénarios permettent de tester des tactiques de lutte élaborées au préalable entre experts nationaux. Les tactiques des officiers de lutte anti-sous-marine sont complexes : tout en jouant des conditions d'environnement (propagation du son dans l'eau notamment), il faut anticiper les mouvements des sous-marins, comprendre leurs intentions, coordonner l'action et les cinématiques des différents capteurs afin de détecter le sous-marin adverse ou d'entraver sa progression.

© MT VALVERDE/NATO

Coopération franco-allemande

Le CEMM en visite officielle à Berlin

LES 5 ET 6 MARS 2018, le chef d'état-major de la Marine a été reçu à Berlin par son homologue allemand. L'amiral Andreas Krause et l'amiral Christophe Prazuck ont abordé les différents aspects de la coopération entre la Bundesmarine et la Marine nationale, dans le domaine des opérations et des ressources humaines notamment. En décembre 2016, une feuille de route a été signée pour renforcer la proximité entre les deux marines. Ainsi, pour la deuxième année consécutive, une escouade de cadets allemands a été accueillie sur un bâtiment de projection et de commandement (BPC) français. En 2017, 19 cadets allemands ont passé près d'un mois sur le *Dixmude*, en mission Corymbe, pleinement intégrés à la vie du bord. Huit officiers allemands sont actuellement affectés dans la Marine nationale.

© DR

le chiffre

1 187

C'est la quantité de fret en tonnes embarquée à bord du patrouilleur polaire l'*Astrolabe* lors de ses 5 rotations réalisées au profit de l'Institut Paul-Émile Victor (IPEV) et de l'administration des Terres australes et antarctiques françaises entre octobre 2017 et mars 2018.

Essor
Opération de lutte antipollution

© MN

LE NAVIRE *ESSOR*, CONTENANT 1,5 TONNE DE GASOIL, s'est échoué le lundi 26 février au pied d'une falaise de Port-en-Bessin (Calvados). Dès le lendemain, une équipe du Centre d'expertises pratiques de lutte antipollution (Ceppol) de la Marine nationale, soutenue par des équipes des Services des moyens portuaires (SMP) des bases navales de Brest et Cherbourg, s'est rendue sur place pour analyser l'état du navire, déterminer le risque de pollution et étudier les capacités d'intervention. L'opération a été un succès: la totalité du gasoil contenu dans les soutes de l'*Essor*, à savoir 2000 litres, a été extraite et stockée dans des cuves.

Cyclone Gita
Le D'Entrecasteaux en renfort

LE BÂTIMENT MULTI-MISSIONS (B2M) *D'ENTRECASTEAUX,* en mission de surveillance maritime dans la zone économique exclusive française de Wallis-et-Futuna en février, a été dérouté vers Suva, aux Fidji, pour y embarquer 16 tonnes de fret humanitaire (matériel scolaire, kits médicaux, eau et nourriture) au profit de l'archipel du royaume de Tonga, après le passage du cyclone Gita.

© C. DAVESNE/MN

© MN

Coopération maritime
Exercice majeur African Nemo 18.1

DÉPLOYÉ DANS LE GOLFE DE GUINÉE DANS LE CADRE DE LA MISSION CORYMBE 140, le patrouilleur de haute mer (PHM) *Lieutenant de Vaisseau Lavallée* a conduit du 19 au 24 février l'exercice African Nemo 18.1, entraînement majeur en matière de sécurité maritime en Afrique de l'Ouest. Planifié et préparé depuis plusieurs semaines en lien avec les pays riverains du golfe de Guinée, cet entraînement opérationnel d'ampleur marque l'investissement des pays côtiers pour la sécurité maritime. Au total, ce sont cinq pays africains, avec leurs centres opérationnels maritimes, et six navires, sous pilotage du Centre multinational de coordination de zone qui ont été mobilisés sous la supervision du Centre régional de la sécurité maritime d'Afrique centrale et du Centre interrégional de coordination.

Sur la base d'un scénario cohérent avec la réalité des menaces locales, les marines de la République démocratique du Congo, de Sao Tomé, de la République du Congo, du Gabon et du Cameroun ont pu s'entraîner sur l'ensemble du spectre des actions associées à la sécurité maritime: assistance à navire en détresse, pêche illicite, attaque de pirates, pollutions, trafic d'armes.

Le succès de l'exercice African Nemo 18.1 est marqué par un investissement remarqué des marines africaines et l'implication des coopérants de la Marine nationale insérés dans les structures terrestres africaines. Le lien terre-mer, indispensable à une action de sécurité maritime efficace, a été parfaitement éprouvé.

© MN

en bref

MER BALTIQUE
RETOUR DE LA PROVENCE

La FREMM *Provence* a appareillé de Brest le 15 janvier dernier pour plusieurs mois de déploiement en océan Atlantique, mer Baltique, mer du Nord et en Norvège. Ces déploiements sont généralement réalisés en coordination avec les marines partenaires, riveraines ou évoluant dans la zone. Ils peuvent donner lieu à l'intégration des bâtiments français dans divers exercices multinationaux et interalliés, tels le Task Group 18.1 (TG18.1) et Dynamic Guard. Ces manœuvres nautiques et militaires complexes, dans un environnement exigeant contribuent directement aux mesures d'assurance de l'OTAN menées par la France, tout en valorisant sa capacité autonome d'appréciation de la situation.

LE MALIN
UN NAVIRE SUSPECT APPRÉHENDÉ

Le 27 février, tard dans la nuit, le patrouilleur *Le Malin* a détecté et intercepté le voilier malgache *Reef Doctor* au mouillage sur le récif du Geyser, dans la zone économique exclusive (ZEE) française de l'archipel des Glorieuses. L'investigation a révélé la présence de 200 kg d'holothuries et de 150 kg de sel, qui ont été rejetés à la mer.

DEFNET 2018
EXERCICE DE CYBERDÉFENSE

L'exercice majeur annuel interarmées de cyberdéfense Defnet s'est déroulé du 12 au 23 mars. Pour la Marine, il a eu lieu à Toulon, à Brest, sur la base navale de La Réunion (gestion incidents + GIR) et sur plusieurs bâtiments. Il s'agit de la cinquième édition de cette simulation lancée pour la première fois en 2014.

© F. LEDOUX/MN

ÉQUIPAGE ROUGE
ALFOST À LA RENCONTRE DU SUFFREN

Dans la perspective de la création de l'équipage rouge du SNA *Suffren* à l'été 2019, le groupe sous-marin (GSM) de Cherbourg (qui constitue l'ossature de l'équipage d'armement) vient s'entraîner régulièrement sur les simulateurs nouvelle génération de l'École de navigation sous-marine de Toulon (ENSM/BPN). Le 16 février, le vice-amiral d'escadre Louis-Michel Guillaume, commandant les forces sous-marines et la Force océanique stratégique (ALFOST), a assisté à une présentation dynamique de l'entraînement du groupement opérations.

RUGBY
BELLE VICTOIRE CONTRE L'AUSTRALIE

Au stade Victor Marquet à la Seyne-sur-mer (Var) s'est tenu le match entre la Royal Australian Navy Rugby Union (RANRU) et le Rugby Club de la Marine nationale (RCMN), le 28 février. L'ambassadeur d'Australie en France, M. Brendan Berne, a assisté au match qui s'est disputé dans des conditions météorologiques difficiles. L'équipe de la Marine nationale a marqué 6 essais et l'a emporté 38 à 3.

© GUILLAUME LUQUE

De jour comme de nuit, les marins des centres opérationnels de la Marine (COM) assurent la conduite des opérations 7j/7. En lien avec l'état-major des opérations de la Marine (EMO-M) et sous le commandement du Centre de planification et de conduite des opérations (CPCO), les COM suivent en temps réel l'ensemble des déploiements des forces de surface, sous-marines et aéronavales. Ils exercent également une surveillance permanente de nos approches maritimes. Focus sur ces hommes et ces femmes, qui dans la discrétion, œuvrent 24h/24 au profit des unités à la mer. Ils forment un véritable « équipage » tourné vers un seul objectif : le succès des opérations.

DOSSIER RÉALISÉ PAR L'ASP MARIE MOREL

Centres opérationnels de la Marine

24 h/24

© F. BOGAERT/MN

Les COM dans la chaîne de commandement

Organisation

© L. BERNARDIN/MN

1

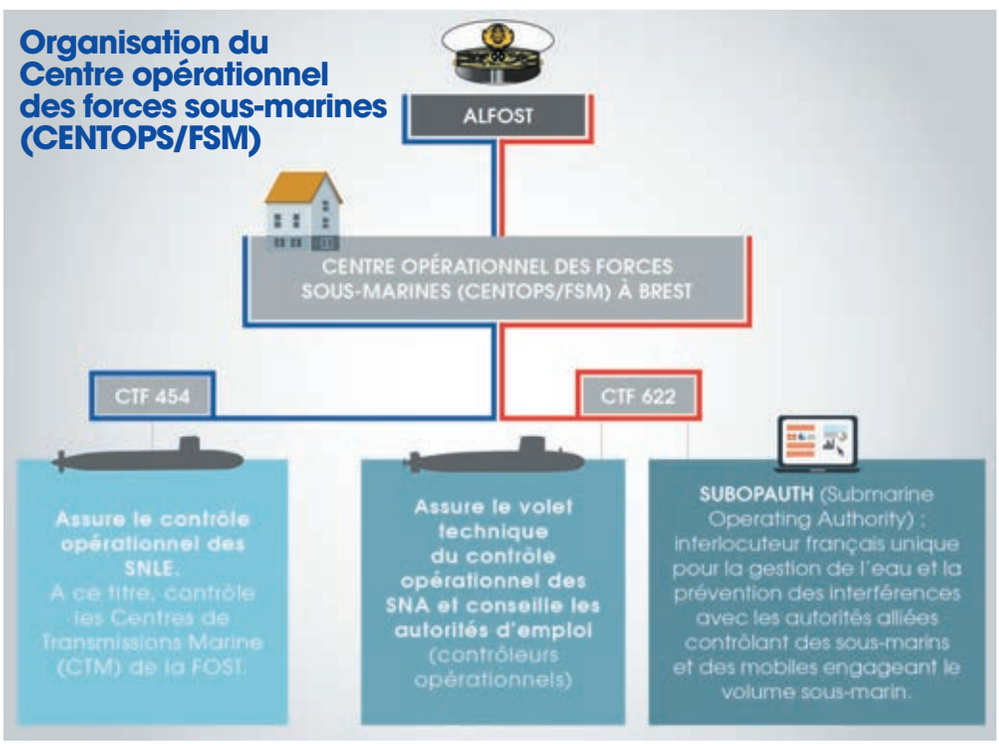
Les contrôleurs opérationnels (OPCON) agissent par délégation du commandant opérationnel du chef d'état-major des armées (CEMA), qui définit la mission et les moyens associés. Ils dirigent les unités qui leur sont allouées dans une zone géographique donnée en vue de l'accomplissement de la mission. Les commandants de théâtre (Atlantique, Méditerranée, Manche-mer du Nord) exercent le contrôle opérationnel des moyens présents sur leur théâtre. En métropole, ils sont également commandants de zone maritime. Outre-mer, le commandant de théâtre, s'il n'est pas officier de marine, s'appuie sur un commandant de zone maritime pour le conseiller dans l'emploi des moyens aéronavals.

LE COMMANDEMENT OPÉRATIONNEL

Placé sous le commandement du CEMA, le Centre de planification et de conduite des opérations (CPCO) est au cœur du processus de gestion des crises en amont (veille stratégique, planification) et en aval (conduite). Centre nerveux de la chaîne de commandement opérationnel, il regroupe les capacités de planification et de conduite des opérations au niveau stratégique. Situé au ministère des Armées à Balard, il est armé par quelque 200 militaires, dont 59 marins, ainsi que des officiers de liaison des principaux pays alliés.
Pour les opérations maritimes, le CPCO s'appuie sur l'expertise de l'état-major des opérations de la Marine (EMO-M) qui dispose d'un centre opérationnel (COM). Cette structure resserrée assure le suivi des opérations au profit du chef d'état-major de la Marine (CEMM), pour lui permettre de conseiller le chef d'état-major des armées (CEMA) dans l'emploi des moyens de la Marine et la conduite des opérations aéronavales.

LE CONTRÔLE OPÉRATIONNEL

Les COM sont les bras armés des contrôleurs opérationnels. Ils assurent 24 h/24 le contrôle des bâtiments, aéronefs et marins déployés dans leur zone de responsabilité. Depuis le COM, le contrôleur opérationnel planifie et organise les opérations pour répondre aux missions qui lui sont confiées. Si nécessaire, il peut effectuer des arbitrages pour assurer une répartition adaptée des moyens sur son théâtre. Enfin, il entretient une connaissance détaillée de son théâtre de responsabilité pour être en mesure d'y opérer rapidement et efficacement en utilisant au mieux ses spécificités. Cela exige une connaissance fine de l'environnement, mais aussi et surtout des activités étrangères qui s'y déroulent. Ce recueil d'informations, une fois qu'elles sont synthétisées, contribue à la planification stratégique du CPCO.
Habituellement chaque COM est constitué de



© OLIVIER NICOLAS/MN

1 Les COM suivent en permanence la situation surface.

2 Février 2018. Briefing au centre opérationnel de la Marine à Cherbourg.

cinq bureaux : N ou J2 (renseignement), N ou J3 (conduite des opérations), N ou J4 (logistique), N ou J5 (planification) et N ou J6 (systèmes d'information et de commandement). L'EMO-M est quant à lui composé de 8 cellules (N7 Retex et N8 Budget et finances). Le dialogue est permanent entre les bureaux du COM et les bâtiments.
Le contrôle opérationnel des forces sous-marines s'appuie sur un centre opérationnel dédié, dont les fonctions sont schématisées dans l'infographie ci-contre.

EN OUTRE-MER

Outre-mer, les états-majors interarmées disposent d'un centre opérations interarmées (COM IA) qui traite également les opérations aéromaritimes. Une cellule mer, armée par des marins, assure la planification et le suivi des opérations des unités de la Marine.

LE COMMANDEMENT POUR LES OPÉRATIONS INTERARMÉES

Pour le volet opératif interarmées, le commandement pour les opérations interarmées (CPOIA) apporte un complément indispensable au CPCO, assurant l'interface entre le niveau stratégique et les armées. Son rôle est multiple : organiser la préparation interarmées à l'engagement opérationnel de niveau opératif (formation, séminaires, exercices), être en mesure d'exercer le commandement de niveau opératif sur un théâtre d'opérations (projeter un état-major opératif) et, enfin, renforcer l'expertise de planification interarmées au profit du CPCO (planification chaude ou froide, comme l'anticipation d'une opération d'évacuation de ressortissants).
Le CPOIA est ainsi le référent opératif national, chargé d'entretenir la capacité à commander des forces interarmées en opérations dans un cadre national ou multinational. Le commandement de niveau opératif représente le plus haut niveau du commandement militaire sur un théâtre d'opérations.
Organisme dédié à l'appui aux opérations interarmées, le CPOIA compte 148 militaires, dont 26 marins. ●

Témoignage

CV Pierre, chef du bureau conduite des opérations (J3) au CPCO

© MN

«Le CPCO, c'est l'unité naturelle des armées autour de la recherche du succès en opérations. La présence, au sein de chaque cellule, de l'expertise de tous les milieux enrichit la réflexion collective au bénéfice du travail de chaque traitant, quelle que soit sa couleur d'uniforme. Cette omniprésence fait la force du CPCO. Chef du «J3» et adjoint conduite du CPCO, je propose, valide, complète, amende toutes les directives que l'OPCOM adresse aux OPCON de forces en opérations, avant de les soumettre au chef conduite et chef du CPCO. Je m'assure en particulier qu'elles sont conformes aux directives du niveau politique, ainsi qu'aux concepts d'opérations spécifiques ou régionaux élaborés par la chaîne «Plans» du CPCO. Comme à bord d'un bâtiment, nous avons tous des tâches «organiques» en plus de nos fonctions opérationnelles. Je suis, à ce titre, adjoint fonctionnement du CPCO, chargé de superviser ses conditions de vie et de travail au quotidien, ainsi que son organisation. Au CPCO, cela exige de se mettre très rapidement à niveau pour imaginer, formuler, proposer, ordonner des effets interarmées. Il est nécessaire de fournir un effort de compréhension des autres cultures d'armées et de milieux, dont on sort profondément enrichi et éclairé.»

COM Toulon

24h avec les marins du COM

Il est 8 heures au COM Toulon. La grande pièce éclairée compte plusieurs cartes géographiques aux murs et un écran géant représente la situation maritime en temps réel. Les chefs de quart regroupés par domaine d'expertise – sous-marin, surface, aéromaritime et cellule de management de l'information (CMI) – sont positionnés autour de l'officier de permanence état-major (OPEM). Avec sept ordinateurs lui permettant de conduire l'action, le CF (R) Christian, OPEM, rend compte des événements qui se sont déroulés durant la nuit aux chefs des différentes cellules. C'est le pré-briefing. La zone maritime Méditerranée, qui s'étend du détroit de Gibraltar à la mer d'Azov, en passant par la mer Noire, est au cœur d'un espace régional complexe et multicrises, en particulier dans la partie orientale et centrale. Quelque 25 % des flux maritimes mondiaux y circulent. Bâtiments déployés, missions effectuées… L'OPEM présente chaque jour un compte rendu détaillé à l'amiral commandant la zone maritime Méditerranée (CECMED). La Marine déploie en permanence un nombre significatif d'unités dans cette zone : sous-marins, frégates, avions de patrouille et de surveillance maritime. Elle couvre un très large spectre de missions, dans une logique de défense dans la profondeur du territoire national, et répond, au plus près des théâtres de crise, aux besoins dans le cadre de la fonction « connaissance anticipation ». Le COM Toulon capitalise ainsi l'expertise de zone et entretient des relations étroites avec ses partenaires nationaux et internationaux pour le succès des opérations. Les heures défilent, pas de répit pour les marins du COM Toulon. « *Le* Falcon 50 *vient de décoller à 14 h 39* », informe à voix haute le chef de quart pour la situation aéromaritime. Sur l'un des ordinateurs, l'OPEM reçoit en simultané un message : « *Fin des opérations de secours par* L'Adroit *au profit d'un voilier désemparé,* Le Petit. » FR OPS (France opérations), SIC 21 (Système d'information et de commandement 21) ou encore Intradef sont les principaux outils de communication utilisés pour les échanges entre le COM, les unités déployées, le CPCO et l'EMO. Immédiatement, le CF (R) Christian notifie d'un « Roger » que l'information a bien été prise en compte, puis en informe l'amiral, l'adjoint opérations, ainsi que les J3 (conduite des opérations) et J5 (planification des opérations). Au quotidien, les marins du COM Toulon font preuve de rigueur dans la conduite des opérations et assurent une permanence 24 h/24, 7 j/7. ●

© S. CHARMOILLAUX/MN

1

Un rôle étendu au domaine des relations internationales

La connaissance des activités des marines étrangères est une préoccupation permanente du COM. Elle repose à la fois sur le suivi des activités bilatérales ou internationales, exercices en particulier, et sur la tenue de situation quotidienne des unités présentes sur le théâtre. L'Initiative « 5+5 Défense » et ses applications concrètes en constituent un bon exemple. Il s'agit d'un forum de coopération entre les pays riverains de la Méditerranée occidentale (Algérie, Libye, Mauritanie, Maroc et Tunisie + France, Italie, Malte, Portugal et Espagne) qui favorise la connaissance mutuelle et permet d'aborder les questions relatives à la sécurité. Le volet maritime de cette initiative concerne principalement la surveillance et la sécurité maritime (sauvetage en mer, lutte contre le pillage des ressources, la contrebande, l'immigration illégale, la piraterie et le terrorisme). Cette coopération s'est traduite, lors du dernier exercice Sea Border, qui s'est déroulé au large de Toulon du 2 au 6 octobre 2017 avec la participation de l'Espagne, du Portugal, de l'Italie, de Malte, de la Mauritanie, de la Tunisie et de l'Algérie, par la mise en place, au sein du COM Toulon, d'un centre opérationnel international permettant de coordonner l'ensemble des actions.

© F. EUSTACHE/MN

Le patrouilleur de haute mer (PHM) *Commandant Birot*, participant à Sea Border aux côtés de plusieurs bâtiments, a effectué un exercice de manœuvre maritime en formation (Evolex), le mercredi 4 octobre 2017, devant les côtes toulonnaises. Ces interactions entre marines riveraines permettent de favoriser les échanges.

Le rôle du COM dans la gestion des missions en Méditerranée orientale

Le COM a un double rôle : recueillir les informations en provenance des unités et leur délivrer les éléments de contexte et de situation nécessaires à l'accomplissement de leur mission. C'est particulièrement le cas en Méditerranée orientale où la situation est dense et rapidement évolutive. La Marine y déploie des unités en permanence. Citons quelques exemples significatifs. Après avoir appareillé le 23 septembre 2017, la frégate de type La Fayette (FLF) *Aconit* a retrouvé son port-base de Toulon le 21 décembre 2017, à l'issue de 3 mois de mission opérationnelle en Méditerranée orientale (MEDOR). Le déploiement de l'*Aconit* a été ponctué par de nombreux exercices et actions de coopération, notamment avec les forces armées chypriote, grecque et libanaise. La frégate a également participé à un entraînement multinational majeur, Nemesis, rassemblant plus de 30 unités au large de Chypre. Le bâtiment a pu récolter des renseignements précieux sur la situation du conflit au Levant. La frégate multi-missions (FREMM) *Provence* a aussi effectué 8 semaines de patrouille en Méditerranée orientale début 2017 et a participé au suivi du théâtre levantin en assurant une présence navale française dans le canal de Syrie. Durant toutes ces activités, le COM a joué le rôle d'interface avec les unités sur zone permettant à la fois un recueil en temps réel des informations et une analyse globale pour améliorer la connaissance du théâtre. Grâce à ce travail, la France dispose d'une appréciation autonome de situation sur les opérations en cours en MEDOR et sur le territoire de ces États en crise, ce qui contribue directement à l'efficacité des opérations menées par la France dans sa lutte contre Daech.

1 Du 21 novembre 2017 au 2 mars 2018, un groupe amphibie articulé autour du BPC *Tonnerre* a effectué un déploiement opérationnel en mer Méditerranée, puis en océan Indien. Ce déploiement a permis d'entretenir un très haut niveau d'interopérabilité avec la Marine américaine dans le domaine amphibie et d'assurer la défense des intérêts français dans une région stratégique allant de la Méditerranée orientale à l'océan Indien, en passant par le golfe Arabo-Persique.

Interview

CV Guillaume, commandant (J0) du COM Toulon

© F. BOGAERT/MN

Commandant, quels sont les caractéristiques et les enjeux opérationnels auxquels vous êtes confronté comme J0 au sein du COM Toulon?
La zone maritime Méditerranée est un théâtre extrêmement varié, où se bousculent et parfois interfèrent des activités ou des situations très diverses: tensions ou rivalités interétatiques, guerres civiles ou intereth-niques, faillite de certains États ou encore nombreux trafics, dont notamment l'immigration clandestine par voie maritime. Toutes les grandes puissances mondiales et régionales y sont présentes et participent plus ou moins aux événements.

Quels sont les principaux engagements opérationnels actuels, qui impliquent le COM Toulon?
Les armées françaises prennent largement leur part en Méditerranée. La Marine en particulier y déploie bâtiments de surface, sous-marins et aéronefs, de façon circonstancielle ou quasi-permanente, comme dans le canal de Syrie et devant les côtes libyennes. Elle remplit aussi une autre mission d'importance: la surveillance et la protection de nos approches maritimes. Toutes ces opérations sont commandées par CECMED, contrôleur opérationnel des moyens navals en Méditerranée, depuis le centre des opérations maritimes (COM) de Toulon.

Quel est, plus précisément, le rôle du COM dans la conduite de ces opérations?
Moins d'une centaine de marins affectés au COM assure une permanence 24 h/24. En lien permanent avec le CPCO, ils suivent la situation politique, militaire et maritime sur l'ensemble du théâtre pour détecter les menaces et mesurer les enjeux. Ils entretiennent des relations avec les forces armées de tous les pays riverains, planifient la défense des intérêts français en Méditerranée et donnent aux unités y opérant les ordres nécessaires pour qu'elles remplissent leurs missions. Au-delà de la conduite purement militaire, le COM s'investit également directement dans l'action de l'État en mer assurant, au profit du préfet maritime, la coordination de l'action des différentes administrations.

Pouvez-vous dresser un bilan chiffré des opérations de l'année 2017?
L'année 2017, pour la Méditerranée, a été marquée par les démonstrations de force de plusieurs grandes puissances mondiales ou régionales, dont des acteurs nouveaux. Deux forces navales chinoises y ont ainsi été déployées dans l'année écoulée. La recrudescence du jeu des puissances s'ajoute aux multiples crises endémiques: les tensions et conflits en Méditerranée orientale, le chaos en Libye ou l'important flux migratoire par voie maritime qui conduit la France à participer depuis 3 ans et de manière quasi-permanente à la mission Sophia de l'Union européenne, qui a vocation à lutter contre les trafics d'êtres humains. La Méditerranée est enfin désormais un espace de projection de puissance, avec le tir en avril 2017 de 59 missiles Tomahawk américains contre une base en Syrie et celui de dizaines de missiles de croisière Kalibr par les sous-marins *Kilo* russes basés à Tartous à l'encontre de Daech.

Témoignages

QM2 Tristan, opérateur, affecté à la cellule de management de l'information (CMI)

© L. BESSODES/MN

«Au sein de la cellule de management de l'information (CMI), nous recevons les informations et messages provenant des bâtiments afin de les retransmettre aux différents acteurs concernés. Par exemple, nous recevons un message d'un bâtiment en Méditerranée orientale (MEDOR) et le mettons en temps réel à la disposition de l'opérateur en charge de la conduite de l'opération *via* le WISE (Web Information Systems Engineering). Nous préparons les briefings pour l'amiral et les mettons en ligne. Notre rôle, dans le cadre de la protection des informations, est primordial. En effet, il faut nous assurer de la provenance des informations confidentielles ainsi que leur transmission au bon destinataire pour éviter tout risque de compromission. Mon meilleur souvenir: l'exercice Esterel qui s'est déroulé fin 2017. Durant cet entraînement à bord d'un bâtiment, notre rôle était de «manager l'information», c'est à dire s'assurer que chaque marin engagé dans la conduite des opérations dispose du bon niveau d'information tout au long de cet entraînement opérationnel. Au sein du COM Toulon, on voit vraiment ce que l'on ne voit pas à bord d'un bâtiment. On découvre l'envers du décor, la préparation des missions, ses objectifs et cela me plaît beaucoup.»

MP Sonia, affectée à la cellule renseignement (J2)

© L. BESSODES/MN

«Nous sommes cinq au sein de la cellule et notre cœur de métier est de soutenir les unités à la mer en termes de renseignement. Notre domaine d'expertise s'étend du narcotrafic, au trafic d'armes jusqu'au trafic d'êtres humains. La difficulté de notre métier est de détecter l'information essentielle dans une masse d'informations. Il y a un paradoxe entre la multitude de documents à exploiter et le peu de données concernant le trafic civil. Nous utilisons régulièrement le système AIS (Automatic Identification System) et étudions la cinématique des bâtiments. Mais c'est en recoupant l'ensemble des sources d'informations que nous pouvons arriver à un résultat. Nos principaux capteurs sont les unités de la Marine nationale déployées sur zone. Nous devons travailler rapidement et surtout dans le bon tempo pour délivrer la bonne information utile au bon moment. Enfin, nous émettons des productions hebdomadaires qui vont permettre au bâtiment d'avoir une vision la plus exhaustive possible des activités qui ont lieu dans sa zone de déploiement.»

Retrouvez sur colsbleus.fr les opérations menées par la Marine en Méditerranée

À retenir

LE COM TOULON
- Capitalise l'expertise de zone et entretient les relations avec les partenaires nationaux et internationaux pour les opérations ;
- comprend près d'une centaine de marins qui surveille 365j/an H24 la mer Méditerranée, où circulent près de 25% des flux maritimes mondiaux ;
- garantit la sécurité du 1er port de projection de la Marine nationale qui est aussi la 1re base navale d'Europe.

COM Brest

Déploiements lointains – Opérations de sûreté

© A. MONOT/MN

1

© M. DENNIEL/MN

2

1 L'opération Damier est une opération de surveillance renforcée de la rade de Brest, du goulet et de ses approches.

2 Briefing opérationnel au sein du COM Brest.

Du Grand Nord à l'Afrique du Sud, la zone maritime Atlantique équivaut à huit fois le territoire européen. Pêche, commerce, plaisance… : les activités y sont multiples et intenses. Ainsi, au large de la Bretagne, plus de 120 navires empruntent tous les jours le rail d'Ouessant avec 700 000 tonnes de marchandises dangereuses.

La première mission du COM Brest est d'assurer la sûreté des sous-marins nucléaires lanceurs d'engins (SNLE), dont au moins un est en permanence dilué dans l'immensité océanique. On compte, chaque année, environ 80 mouvements de sous-marins qui nécessitent une escorte et une protection adaptée. Grâce aux moyens de lutte anti-sous-marine (ASM) de la Marine, la liberté d'action et de mouvements de ces unités précieuses est assurée. La chasse aux mines y contribue également par le contrôle régulier des fonds dans les zones de transit. L'opération Damier, qui met en œuvre à la fois des chasseurs de mines, des bâtiments remorqueurs de sonars (BRS), le groupe de plongeurs démineurs (GPD) de l'Atlantique et l'état-major de conduite des forces de guerre des mines, a pour but de sécuriser nos approches maritimes et de maintenir un haut niveau de savoir-faire dans ce domaine. C'est ainsi qu'aujourd'hui encore, de nombreux engins explosifs, datant de la Seconde Guerre mondiale, sont neutralisés. On estime leur nombre à 2 000 par an, toutes façades maritimes confondues.

Au sein de cet immense océan, notre zone de sûreté prioritaire va de la Manche au Portugal, jusqu'à 600 nautiques de nos côtes. Elle constitue le premier niveau de défense. De ce fait, des moyens aériens et navals y sont déployés quotidiennement. Le COM Brest a, en outre, la responsabilité de deux autres zones d'intérêt opérationnel : la première, le Grand Nord, s'étend jusqu'à l'océan Arctique et la Marine y mène des missions régulières dans le cadre de la fonction « connaissance et anticipation » ; la seconde, le golfe de Guinée, donne lieu à des opérations de prévention pour protéger les ressortissants et intérêts français, mais également pour aider les marines africaines à assurer elles-mêmes leur propre sécurité.

En 2017, le COM Brest a dirigé 19 déploiements opérationnels lointains ainsi qu'une présence permanente dans nos approches. Cela représente 1 330 jours de mer et plus de 1 000 heures de vol. Les moyens de la Marine ont également secouru dans la zone 51 personnes blessées ou en difficulté en mer au cours de l'année. ●

À retenir

LE CONTRÔLE NAVAL VOLONTAIRE ÉTENDU
Il permet à tout navire inscrit par son armateur de recevoir des informations sécuritaires sur les zones dans lesquelles le protocole s'applique, ainsi que des recommandations sur les conduites à adopter.

Le rôle du COM dans le contrôle des unités en mission Corymbe

Déployée de façon quasi-permanente dans le golfe de Guinée depuis 1990, la Marine nationale lutte contre l'insécurité maritime en renforçant les capacités d'action des marines riveraines.
Au fur et à mesure des déploiements et des exercices, le COM Brest recueille des données précises sur la zone et l'activité maritime, lui permettant d'évaluer l'évolution globale de la sécurité maritime dans le golfe de Guinée et d'apprécier le niveau des marines riveraines.
Le COM veille, par exemple, à ce que tout contact douteux, dans la zone économique exclusive d'un pays, soit immédiatement transmis au centre opérationnel de la Marine du pays en question.

Interview

CV Yann, commandant du COM Brest

© MN

Quelles sont les caractéristiques et les enjeux opérationnels auxquels vous êtes confronté comme commandant du COM Brest?
Les enjeux sont très divers puisque notre périmètre de responsabilité s'étend de l'Arctique à l'Antarctique et des côtes américaines aux côtes armoricaines, avec trois entités géographiques principales: l'Atlantique nord, les côtes africaines du golfe de Guinée et nos approches maritimes «classiques» que constituent le golfe de Gascogne et l'ouvert de la Manche.
Le théâtre Atlantique nord, qui couvre également la mer Baltique, est une zone à forts enjeux de puissance: tensions sur les ressources de l'Arctique, manifestations de plus en plus fréquentes des capacités militaires russes voire chinoises, présence renforcée des unités de l'OTAN… Cette zone revêt un intérêt stratégique prononcé, d'où un réel besoin de connaissance et d'anticipation et d'une présence régulière d'unités à la mer pour honorer nos engagements dans l'OTAN ou auprès de nos partenaires de l'Union européenne. Notre principal défi? Obtenir du préavis sur le déclenchement d'opérations de protection de nos approches maritimes et des sanctuaires de la Force océanique stratégique. Dans le golfe de Guinée, nous sommes confrontés à des enjeux sécuritaires et de sûreté maritime: instabilité politique, brigandage, surpêche, trafics illicites.
Enfin, au large de nos côtes, les bâtiments et aéronefs, mais aussi les sémaphores de la Marine nationale ou les moyens des autres administrations contribuent quotidiennement à la défense maritime du territoire qui s'inscrit au cœur de nos préoccupations: ciblage et contrôle des navires, renseignement partagé, contrôle naval volontaire étendu, renforcement de la protection des navires à passagers et des capacités d'interventions.

Quels sont les principaux engagements opérationnels qui impliquent le COM Brest?
Les missions de protection de la liberté d'action de nos SNLE (sous-marins nucléaires lanceurs d'engins) nécessitent l'engagement permanent des unités de la Marine dans toute la zone maritime Atlantique (ZMA), depuis nos côtes jusqu'en haute mer. En Afrique, la mission Corymbe est assurée par des bâtiments de la Marine depuis 1990. Cette présence permet la protection des intérêts de la France en Afrique de l'Ouest (80000 ressortissants français), mais également de réaliser des missions au profit des marines africaines: périodes d'instructions opérationnelles (PIO), partenariats militaires opérationnels (PMO) à la mer ou manœuvres maritimes de grande ampleur comme African Nemo.
Au large des côtes métropolitaines, la Marine conduit des missions qui permettent d'assurer la sûreté des approches maritimes avec leurs deux volets – l'action de l'État en mer et la défense maritime du territoire. Ces missions mobilisent au quotidien les unités de la Marine et de la gendarmerie maritime.

Une réorganisation du COM Brest en trois secteurs a eu lieu en 2017: Territoire national, Euratlantique et Afrique. Quels étaient les objectifs et quels sont les résultats?
En 2017, le COM Brest s'est effectivement réorganisé en trois théâtres afin de répondre de manière plus efficace aux défis opérationnels de la zone. Trois « plateaux géographiques » ont été créés : Afrique, Euratlantique et Territoire national, au sein desquels le personnel suit les opérations de A à Z, avec l'appui d'experts métiers (renseignement, sous-marins ou aéronautique), et le soutien des cellules SIC et logistique, auxquelles il faut ajouter une cellule de conduite des opérations armée 24 h/24. Nous avons gagné en cohérence d'action et en lisibilité, pour la plus grande satisfaction des unités sous notre contrôle opérationnel, mais également des marins du COM, désormais pleinement polyvalents et force de proposition au sein de leur plateau. Passionnés par leur métier, dont ils perçoivent les résultats quotidiennement à travers les missions que réalisent les unités, ces marins constituent la véritable valeur opérationnelle du COM.

Témoignages

MP Christophe, chargé du bureau Opérations (BUROPS)

© J-P. PONS/MN

« Nous sommes deux officiers mariniers dans la cellule (bureau OPS) et nous nous assurons du bon déroulement des briefings rythmant la journée au COM. Placés juste derrière les équipes de quarts, nous sommes disponibles pour soutenir l'officier de quart opérations (OQO) en cas de besoin et prêts à armer la cellule de crise en cas d'opérations de grande ampleur. Nous tenons à jour les fiches réflexes, la documentation opérationnelle, l'aide à l'utilisation des outils informatiques et les portails de gestion de crise. En résumé, nous essayons d'être le « petit plus », l'interface entre les différentes cellules du COM. Autre activité qui à mon sens est tout aussi importante: organiser et veiller à la bonne tenue du site opérationnel, une page web pour les opérations, consultable aussi bien en interne que par d'autres unités extérieures à CECLANT, notamment les bâtiments à la mer. Nous sommes chargés avec les services SIC du COM de la mise en œuvre des systèmes d'information, qui sont en perpétuelle évolution. Les derniers exemples sont l'arrivée de services tels que : FR OPS (France opérations), IGEOSIT (logiciel d'information géographique), JOCWATCH (système de gestion des événements) outils prévus pour améliorer le dialogue entre le CPCO et le contrôleur opérationnel. La journée type? Présentation des briefings du matin et du soir, veille des messageries et gestion des événements inopinés qui ne manquent pas ! »

QM1 Gaïte, position côtière, au centre de coordination des opérations (CCO)

© J-P. PONS/MN

« Je suis affectée depuis 2016 au COM Brest à la cellule conduite sémaphore, tout en assurant également la permanence de la position côtière au centre de coordination des opérations (CCO). Mon rôle et mes missions au quotidien sont les suivantes: la conduite et le contrôle de la chaîne sémaphorique de la région Atlantique, le suivi des activités côtières (activité Nedex, convoi d'unités précieuses et de navires d'intérêt…) et la présentation des activités sur le territoire national lors du briefing quotidien. Je veille au bon fonctionnement de Spationav (Système de surveillance des approches maritimes) et à son utilisation lors des opérations sur la région Atlantique. J'assure aussi le suivi des opérations des sémaphores et le suivi de la couverture radar des approches maritimes. Cette cellule a été créée au sein du plateau Territoire national en septembre 2017. Elle assure le contrôle et le pilotage de la chaîne sémaphorique de la région Atlantique (26 sémaphores de Saint-Cast-le-Guildo dans les Côte-d'Armor à Socoa dans les Pyrénées-Atlantiques). »

EV2 Nicolas, plateau Afrique

© J-P. PONS/MN

« Depuis juillet 2017, mon rôle est de coordonner les moyens français sur zone afin de poursuivre l'opérationnalisation des structures du processus de Yaoundé, améliorer les modalités d'intervention, le partage des responsabilités et l'organisation pratique de la lutte contre les activités maritimes illicites en Afrique de l'Ouest. En plus d'assurer la quasi-permanence française dans le golfe de Guinée, l'objectif du plateau Afrique est de renforcer les actions de coopération entre les acteurs français (missions Corymbe, forces prépositionnées et coopérants marine sur zone), les partenaires africains et les marines occidentales dans le golfe de Guinée pour lutter contre l'insécurité maritime. Les activités menées visent à sensibiliser les États africains sur les menaces transnationales et à soutenir le développement des capacités d'action des marines régionales. Lors d'une journée type au plateau Afrique, nous planifions les activités du bâtiment déployé en Corymbe (formations militaires, exercices bilatéraux ou multilatéraux type African Nemo, escales et patrouilles opérationnelles) et coordonnons nos activités avec les marines locales ou occidentales présentes dans la région. »

CENTOPS/FSM

Permanence de la dissuasion – Soutien aux CZM sur tous les théâtres

Le centre opérationnel des forces sous-marines (CENTOPS/FSM), bien que situé à Brest, a la particularité d'être multi-théâtre.
En premier lieu, il assure au profit de l'amiral commandant la force océanique stratégique (ALFOST), le contrôle opérationnel du (ou des) sous-marins nucléaires lanceurs d'engins (SNLE) en patrouille. Donner au sous-marin toutes les informations dont il a besoin sans connaître sa position et sans qu'il ne puisse répondre, tel est le défi quotidien de ces marins. Il doivent aussi s'assurer de la disponibilité de toute la chaîne de transmission pour être en mesure de transmettre au SNLE à la mer l'ordre présidentiel avec toute la redondance et la sûreté nécessaires.
Pour le volet sous-marin nucléaire d'attaque (SNA) le CENTOPS/FSM conseille les CZM sur l'emploi du sous-marin et en fixe les modalités. L'absence de liaison permanente avec le sous-marin en opérations et les impératifs de discrétion nécessitent une gestion particularisée, qui exige rigueur et réactivité au quotidien. Cela nécessite de se mettre en permanence à la place de l'unité contrôlée.

© F.LE BIHAN/MN

Maître Florent, adjoint contrôle opérationnel des sous-marins.

Interview

CV Frank, commandant du CENTOPS/FSM

© FLORENT LE BIHAN/MN

Commandant, pourquoi un COM est-il spécialement dédié à l'activité des sous-marins ?
Les opérations sous-marines imposent des compétences spécifiques, ce qui nécessite l'existence d'un centre dédié qui inclut :
– le COFOST (centre opérationnel de la Force océanique stratégique) pour le déploiement des SNLE et la mission de dissuasion conduite en lien avec l'EMA FN (forces nucléaires);
– CTF 622 pour le soutien des commandants de zone maritime (CZM) dans l'emploi des SNA et le contrôle technique de leurs transmissions, grâce aux quatre stations de la FOST.
C'est un centre expert unique quelle que soit la zone d'action (du nord de l'Atlantique à l'océan Indien). Point de contact de l'OTAN en France pour la gestion des dangers et interférences de la navigation sous-marine, le CENTOPS/FSM travaille dans ce domaine pour toute la Marine dès qu'une activité engage le volume sous-marin. Il est enfin l'interlocuteur privilégié de l'EMM pour les questions relatives aux relations internationales, aux programmes d'armement ou aux activités sous-marines des autres nations. Ma préoccupation quotidienne, à travers l'action du CENTOPS/FSM, est d'offrir aux commandants de sous-marins à la mer les informations nécessaires pour préserver leur liberté de manœuvre et d'action.

Combien de marins compte le CENTOPS/FSM?
Au total, 120 marins, dont 14 officiers y travaillent selon une structure OTAN.
En plus des fonctions de direction et d'expertise, les équipes se relèvent pour assurer une permanence H24 toute l'année. La permanence SIC exige, en particulier, des moyens humains et matériels importants car la spécificité des transmissions sous-marines requiert un travail préalable de tri des informations et une vérification à terre des éléments dont a besoin le sous-marin.
Diverses spécialités sont représentées au sein du CENTOPS/FSM et les sous-mariniers ne forment que 20% de l'effectif. Je demande à chacun d'acquérir une vision globale des opérations maritimes ce qui leur permet d'extraire d'une masse de données les informations utiles au sous-marin.

À retenir

CTF 622 (COMMANDER TASK FORCE)
En tant que Subopauth, Alfost (CTF 622) est l'autorité unique en charge de la gestion du volume sous-marin au profit de toute la Marine.
Son rôle: planifier la réservation d'eau en lien avec l'OTAN, dans le but de ne pas créer de zone d'interférences avec les autres activités maritimes alliées.

Témoignage

Maître Florent, adjoint contrôle opérationnel technique des sous-marins (COS)

«Après l'école de maistrance intégrée en 2010, j'ai essentiellement suivi une carrière embarquée. En 2013, affecté sur le Dupuy de Lôme j'ai été sélectionné pour le BS que j'ai acquis en juillet 2015. Depuis janvier 2016, je suis affecté au CENTOPS/FSM, assurant les fonctions d'Adjoint Cos Trans.
L'adjoint COS TRANS est chargé de seconder l'officier assurant la permanence du contrôle opérationnel technique des sous-marins (COS) au sein du CENTOPS/FSM. Véritable chef d'orchestre en matière de transmissions, j'ai un rôle de conduite et de supervision des différents moyens hertziens et satellitaires. Mon but est d'assurer aux SNA et aux SNLE en mer des moyens de transmission disponibles et adaptés à leurs missions. Cela nécessite une parfaite connaissance des chaînes d'émission et de réception, comme des moyens de secours. C'est un travail passionnant car le réseau de transmission de la FOST est complexe et très spécifique.»

COM Cherbourg

Un trafic intense dans une zone maritime resserrée

© CHRISTOPHE HUGÉ/MN

Lorsqu'il est en mer, le patrouilleur de service public (PSP) *Cormoran* est constamment en liaison avec le COM de Cherbourg.

La Manche-mer du Nord est une zone très resserrée et encombrée. Sur près de 900 km de long, cet espace concentre 20 à 25 % du trafic maritime mondial, avec par an plus de 129 000 navires en moyenne, environ 16 millions de passagers et 800 navires de pêche en activité. Cette façade est bordée par de grands ports internationaux et de nombreuses installations industrielles (5 sites nucléaires et 55 sites Seveso).
Pour l'année 2017, les trois patrouilleurs de service public (PSP) *Cormoran, Flamant* et *Pluvier* ont cumulé 296 jours de mer, dont 224 dédiés aux missions de DMT et d'AEM. Sur ces 224 jours, 150 jours ont été consacrés à la DMT (67 %) et 74 jours (33 %) à l'AEM.
En matière de guerre des mines, 637 engins explosifs historiques (soit 27 494 équivalent TNT) ont été détruits l'année passée par le GPD de Cherbourg et les CMT de Brest.

LE COM AU CŒUR DES OPÉRATIONS DE GUERRE DES MINES

En Manche et mer du Nord, c'est le groupe de plongeurs démineurs (GPD) de la Manche, basé à Cherbourg, et des chasseurs de mines tripartites (CMT), stationnés à Brest, qui opèrent tout au long de l'année en mer en sécurisant les routes maritimes.
Par exemple, le CMT *Céphée* a mené en septembre 2017 des opérations de chasse aux mines et de dépollution dans cette zone maritime. Après avoir relevé, déplacé et neutralisé 9 bombes américaines de type ANM84 de la Seconde Guerre mondiale au large de Dieppe, le bâtiment a détecté, classifié, puis identifié 4 mines historiques allemandes qui pouvaient représenter un danger pour les usagers de la mer. Leur action a lieu en contact permanent avec le COM qui veille à la bonne coordination des informations et s'assure du respect des gabarits de sécurité quand un engin explosif est découvert. ●

À retenir

LES CHIFFRES CLÉS POUR LA ZONE DU COM CHERBOURG
Missions des patrouilleurs de service public (PSP) pour 2017 :
• Défense maritime du territoire : 150 jours de mer.
• Action de l'État en mer : 74 jours de mer.

© B.PLANCHAIS/MN

Interview CF Jean-Yves, commandant du COM Cherbourg

Commandant, quelles sont les missions du COM Cherbourg?
La mission première du COM est d'assurer la permanence à la fois du préfet maritime, du commandant de zone maritime et du commandant d'arrondissement maritime. À ce titre, il est au centre d'un réseau animé par de multiples partenaires militaires et civils, nationaux et internationaux. Parallèlement à ces missions, le Groupe de plongeurs démineurs (GPD) de la Manche et les chasseurs de mines brestois traitent les nombreuses munitions historiques, datant des deux conflits mondiaux, qui sont régulièrement découvertes en mer ou sur le rivage. Dans le domaine du secours à personnes et de l'assistance aux navires en difficulté, en liaison avec les deux CROSS (Centre régional des opérations de secours et sauvetage à la mer) implantés sur la façade, le COM engage et dirige ses moyens militaires (aéronefs, hélicoptères) ou affrétés.

Quels sont les moyens déployés et les enjeux auxquels vous êtes confronté comme commandant du COM Cherbourg ?
Si historiquement les moyens déployés sur la façade agissaient essentiellement dans le domaine de l'action de l'État en mer (police des pêches ou de la navigation, assistance à navire en difficulté), dans le nouveau contexte international marqué par le retour des États puissance et la menace terroriste, la défense maritime du territoire (DMT) prend tous les jours une importance croissante. Marquage de transits de navires de guerre russes ou chinois, surveillance des navires d'intérêt suspectés de se livrer à des trafics illicites, surveillance des abords des quatre centrales nucléaires implantées sur le littoral, tel est le quotidien des patrouilleurs militaires cherbourgeois. La menace terroriste étant toujours élevée, le dispositif de contre-terrorisme maritime (CTM) est éprouvé et en alerte permanente.
Il se compose d'un dispositif réactif et d'un dispositif préventif. Les équipes de protection des navires à passagers (EPNAP), composées de gendarmes maritimes et/ou de fusiliers marins, sont amenées à patrouiller sur les ferries, sur ordre du préfet maritime.

Action de l'État en mer : les enseignements de l'Amoco Cadiz

16 mars 1978. Après une avarie de barre, le super pétrolier *Amoco Cadiz* se brise sur les rochers devant Portsall (29). Conséquence : 350 km de côtes polluées par 227 000 tonnes de pétrole brut. Cet événement a permis de tirer des enseignements sur l'organisation de l'action de l'État en mer (AEM). Ce dispositif, maintenant plus efficace, repose sur trois piliers :
- un seul décideur en mer, le préfet maritime (PREMAR) ;
- la coordination de l'ensemble des moyens de l'État ;
- une gestion de crise en mer proche de l'événement, par des experts du domaine.

Tous les bâtiments de la Marine nationale

Ils peuvent être mobilisés à tout moment pour répondre à une situation de crise.
La majorité d'entre eux dispose d'une plateforme hélicoptère pouvant servir sur la zone de point d'appui logistique ou sanitaire.
Ils sont les seuls à pouvoir intervenir en haute mer.

DISPOSITIF DE SÉPARATION DU TRAFIC (DST)

ou «Rail d'Ouessant»
50 000 navires/an y transitent
90 % des biens consommés en Europe passent par le DST.
Création : 1973, repoussé de 20 nautiques plus au large après la catastrophe de *l'Amoco Cadiz*.

EN ALERTE 24H/24

4 Abeille

Remorqueurs affrétés
- ***Flandre*** à Toulon
- ***Bourbon*** à Brest
- ***Liberté*** à Cherbourg
- ***Languedoc*** à Boulogne-sur-Mer

757 opérations en 40 ans

EN ALERTE 24H/24

Bâtiment de soutien d'assistance et de dépollution (BSAD)

- ***Argonaute*** et ***VN Sapeur*** à Brest, l'un des deux ralliera Cherbourg en 2019.
- ***Jason*** et ***Ailette*** à Toulon

© - SHOM SHOM - H.COURTIN - C.NORMAND/MN

Le PREMAR, unique représentant de l'État en mer

«Agir et sauver d'abord, discuter et négocier après»
Des moyens réglementaires et matériels : la mise en demeure aux risques et frais d'un armateur défaillant, et la mobilisation des moyens spécialisés.
Le préfet maritime coordonne l'ensemble des moyens de l'État et d'associations : douanes, affaires maritimes, gendarmerie, sécurité civile, SNSM[1]...

Falcon 50

EN ALERTE 24H/24

Mission de surveillance maritime en haute mer.

Hélicoptères

EN ALERTE 24H/24

- ***Caïman Marine (33F)*** : à Lanvéoc (29) et à Cherbourg (50)
- ***Panther (35F)*** : à Toulon (83)

Equipes d'évaluation et d'intervention (EEI)

Experts maritimes pouvant être hélitreuillés à bord d'un navire en difficulté. Yeux et oreilles du PREMAR sur le lieu de la crise.

Patrouilleur de gendarmerie maritime

Sémaphore de Batz

Sémaphore de Brignogan

Sémaphore du Stiff

CROSS[2] Corsen

Ouvert en 1982 avec la tour radar du Stiff.

CEPPOL[3]

Créé en 1979, il conseille les autorités et lutte contre les pollutions. Il travaille en étroite relation avec le Centre de documentation, de recherche et d'expérimentation (Cedre)

(1) Société nationale de sauvetage en mer.
(2) Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage.
(3) Centre d'expertises pratiques de lutte antipollution.

«Embarquer est un privilège, un honneur, une joie»

Sylvain Tesson

écrivain de marine, prix Goncourt de la nouvelle (2009), prix Médicis essai (2011)

En octobre dernier, Sylvain Tesson a embarqué sur le bâtiment multi-missions (B2M) *Champlain* pour une mission de ravitaillement de trois semaines sur les îles Éparses, dans l'océan Indien. À cette occasion, l'écrivain voyageur pour qui «*un bateau est une projection de la pensée humaine dans une géographie immémoriale*» a répondu aux questions de *Cols Bleus*.

© NOMADE PRODUCTIONS

L'écrivain de marine Sylvain Tesson en uniforme.

COLS BLEUS : Quel est votre rapport à la mer ? Que vous apportent ces embarquements ?

SYLVAIN TESSON : Jusqu'à ce que le groupe des écrivains de marine m'octroie l'insigne honneur de m'accueillir en sa confrérie, j'avais un rapport lointain à la mer. Olivier Frébourg, directeur des Éditions des Équateurs, me parlait souvent de cette compagnie amicale et indéfinissable, fondée par Jean-François Deniau. J'avais bien embarqué comme mousse pendant un mois sur un chalutier breton, traversé l'Atlantique à la voile et j'avais bien rejoint la Terre de Baffin depuis le Groenland sur une goélette, mais mes expériences de navigation s'arrêtaient à ces aventures.

La plupart du temps, je voyageais par voie de terre dans des territoires continentaux, le Gobi, le Tibet, l'Himalaya où la mer s'était retirée depuis des millions d'années. J'avais essayé une fois d'atteindre les rivages de la mer d'Aral, mais les Soviétiques l'avaient asséchée ! En somme, à chaque fois que je convoitais la mer, elle se dérobait ! Puis, grâce aux écrivains de marine, j'eus le privilège de pouvoir embarquer à bord de la *Jeanne d'Arc* (sous le commandement du commandant Bléjean), à bord du *Ventôse* (frégate de surveillance commandée par le commandant Lebarbier), à bord de l'*Améthyste* (SNA), du *Terrible* (SNLE) en compagnie du commandant Chétaille qui partage avec moi un intérêt marqué pour le Premier Empire.

Dès lors, je compris que l'on éprouve sur l'eau une autre épaisseur du temps. En outre, ces embarquements m'amènent à côtoyer les équipages et pour moi qui ai le naturel solitaire et le penchant érémitique, c'est une expérience cruciale d'être mêlé aux hommes du bord pendant quelques semaines. La mer est un espace qui fut assez étranger à mon éducation. Quand j'avais annoncé à mon père que j'allais plonger à bord d'un sous-marin nucléaire, il m'avait dit : «*Surtout ne touche à rien* !»

C. B. : Pourquoi avoir choisi en particulier la mission du *Champlain* aux îles Éparses ?

S. T. : Rien ne pouvait m'attirer davantage que ce nom d'Éparses. Je crois à la beauté des noms. Ils justifient un départ. Il y a une dimension littéraire dans l'affirmation de la souveraineté française sur des îlots perdus, en plein canal du Mozambique.

Penser que des soldats – légionnaires ou paras – lèvent chaque matin les couleurs devant des peuples de crabes et de tortues est une idée magnifique. Car la continuité de l'État se joue dans les symboles et demander à un détachement de vingt hommes d'assurer ces vieux gestes au milieu du néant océanique est un acte de haute portée poétique.

Le *Champlain*, commandé par le capitaine de corvette Michel Pethuisot, est un navire dont la polyvalence, la réactivité et l'autonomie me ravissent. J'aime l'idée de marins qui se voient chaque jour assigner un faisceau de tâches diverses, d'apparence antinomiques. Si le travail n'était pas aussi compartimenté dans la société civile il y a fort à parier que les choses iraient mieux.

C. B. : Quelle place accordez-vous à la Marine dans vos écrits ?

S. T. : J'ai certes écrit quelques nouvelles maritimes, mais ce sont des fragments, aussi épars que des atolls coralliens dans l'océan Indien. Pour l'instant, j'ai davantage tiré mon inspiration du cœur de continents traversés. Mais je ne désespère pas d'écrire un jour

© NOMADE PRODUCTIONS

Le B2M *Champlain* dans l'archipel des îles Glorieuses.

© NOMADE PRODUCTIONS

Opération de ravitaillement sur l'archipel des îles Glorieuses.

un livre sur la mer. Je raconterai peut-être ma traversée de l'Atlantique sur le bateau à voile d'Antoine Gallimard qui portait un nom prédestiné à toute forme de navigation : *L'Imaginaire*.
Si l'on considère les choses d'un point de vue géologique, il ne faut jamais oublier qu'on est toujours plus proche de la mer qu'on ne le pense. À chaque fois que je grimpe sur des falaises de calcaire, je pense que je me trouve sur les vieux fonds marins de l'ère secondaire, exondés lors des soulèvements tectoniques postérieurs. Je croise un fossile et je me dis : « *Celui-là a vécu dans les grandes profondeurs et le voilà sous le soleil.* » Souvent, la Terre est un fond de mer qui a pris l'air.

C. B. : Vous sentez-vous marin à part entière ?
S. T. : Je n'aurais pas cette outrecuidance. Deviendrait-on marin parce que l'on embarque ? On deviendrait alpiniste en montant dans un téléphérique ! Je me sens maritime, maritimisé, mariné dirais-je même, si cela n'était pas un vocabulaire de poissonnier.
Je dois faire l'aveu que parfois, le fait de porter les galons de capitaine de frégate de réserve me procure une gêne. Non point que je n'éprouve une immense fierté à les épauler mais parce que, vénérant le principe de la légitimité, il me semble ne pas mériter ces attributs.
L'amiral Loïc Finaz, poète, écrivain de marine et directeur de l'École de guerre à qui je m'ouvrais de ce malaise, me disait qu'il ne fallait pas que ces galons nous pèsent puisqu'ils symbolisaient et authentifiaient un attachement à la Marine, sérieux, solennel, fait de considération bilatérale et exprimaient le lien profond qui lie la littérature au monde maritime. Et puis, nous avons dans notre groupe de véritables marins : Isabelle Autissier, l'amiral Bellec, Jean-Michel Barrault, Patrice Franceschi…

C. B. : Quels sont vos projets au sein de la Marine ?
S. T. : J'aimerai embarquer encore et continuer à connaître ce ralentissement du temps, cet enfermement dans « l'espace ouvert », cette solitude en équipage, ce calme concentré, cette tension précise, cette passion turbulente des marins pour leur métier. Un bateau est une projection de la pensée humaine dans une géographie immémoriale. Embarquer est un privilège, un honneur, une joie.

C. B. : Avez-vous un mot pour les lecteurs de *Cols Bleus* ?
S. T. : Lisez de la poésie quand vous êtes en mission ! Quelques vers de Rimbaud pendant le quart, un couplet de Villon avant la ronde ou une grivoiserie de Verlaine au carré : rien de plus salutaire ! ●

PROPOS RECUEILLIS PAR L'EV1 PIERRE-YVES FLOUS

© NOMADE PRODUCTIONS

Le B2M *Champlain* en vue de l'île Europa, dans le canal du Mozambique.

© NOMADE PRODUCTIONS

Sylvain Tesson et le réalisateur Christophe Raylat : deux passionnés de grands espaces.

Un documentaire sur France Ô

La société Nomade Productions a produit un film documentaire de 90 minutes sur le séjour de Sylvain Tesson sur le B2M *Champlain* et sur les îles Éparses. Réalisé par Christophe Raylat, il sera diffusé par France Ô en septembre prochain.

MARÉE NOIRE

Souvenir de mission «Amoco Cadiz»

1978 est pour moi une année que je ne pourrai oublier. Ce vendredi 17 mars au matin, au fur et à mesure que j'approche de l'ex-base sous-marine allemande où est amarrée notre unité, une forte odeur de pétrole me prend à la gorge. L'*Hortensia,* que je rejoins, est un ex-dragueur de petits fonds d'origine britannique, servant de bâtiment-école au profit du CIN (centre d'instruction naval) de Brest.

Une fois à bord, le mystère n'est pas résolu. Notre petit bâtiment est amarré avec ses frères aux appontements les plus à l'ouest du quai des flottilles, avec les autres unités de la Flottille de l'Atlantique. Les discussions vont bon train. Le chef machine subit naturellement les sarcasmes classiques concernant une éventuelle fuite des moteurs. Mais aucune irisation ne trahit un tel accident provenant d'autres bâtiments ni du « quai au pétrole », si proche de nous.
Une fuite des cuves de carburant, aux dômes caractéristiques, situées à l'extérieur de la porte des Quatre Pompes, semble l'évidence. L'ambiance à bord et le moral sont au beau fixe. Nous devons préparer la mise en permissions-gardiennage de notre bâtiment.
En fin de matinée, l'information nous est communiquée par le major Armand Guillou, commandant l'*Hortensia*: il nous apprend l'échouement nocturne du pétrolier *Amoco Cadiz* de 227 000 tonnes, entre le phare du Four et Portsall.

© ALAIN COZ

Cormoran mazouté.

Les permissions sont suspendues. L'urgence est désormais de préparer le bâtiment à la mission. Nous n'avons pas de formation à la lutte contre la pollution mais une forte motivation nous anime. Notre pays est atteint, notre région blessée!

IMMOBILISÉ PAR LA TEMPÊTE

Le samedi, l'*Hortensia* et plusieurs autres petits bâtiments sont parés à intervenir mais la météo est exécrable. Le vent de noroît soulève une mer hachée aux vagues trop fortes pour nos coquilles de noix. Bord sur bord et plongeant dans la plume, nous ne dépassons pas l'ouvert du goulet et devons revenir à quai.
La tempête nous immobilise encore le dimanche à quai. Le quartier libre qui nous est accordé me permet d'aller prendre la mesure de la situation sur la route de la côte des légendes. Le spectacle est effrayant. La mer est moirée de noir et de brun. Au rythme des coups de butoir qu'il subit, le navire éventré crache par flots son produit visqueux et nauséabond. Le château semble arraché du reste de la coque. Sous les effets de mer, le pont milieu semble s'être effondré, faisant se dresser l'étrave. Le bulbe, comme un énorme rostre, donne l'illusion d'un monstre à l'agonie.
Sur le rivage méconnaissable, je vois les équipes composées de bénévoles mais aussi de militaires, nettoyer, amasser, regrouper les déjections de mazout, les algues souillées… J'ai honte de pouvoir être considéré comme un

© MN

Mars 1978, Portsall (Finistère). Long de 334 mètres, l'*Amoco Cadiz* transportait plus de 220 000 tonnes de pétrole brut.

voyeur alors que je viens observer ma future zone d'action, mesurant que l'exercice va être difficile.

UNE MER DE CHOCOLAT

Le lundi, la tempête a laissé place à une mer toujours formée mais bien moins agressive. Notre flotte peut désormais sortir et rejoindre la zone. La houle reste forte mais nos bâtiments réussissent à passer. En approchant du phare de Corn Carhai, l'équipage est saisi par l'image dantesque qui s'offre à lui: la mer présente un aspect de chocolat au lait. L'acre odeur qui s'en dégage prouve que la marque n'est pas des meilleures. Les ordres fusent sur la Liaison de patrouille (Lipat) pour désigner les zones à traiter.

Nous avons embarqué du matériel en ponté, dont de grands futs baptisés «dispersant» pour dissoudre le mazout. De longues manches d'épandage, de type agricole, sont parées à être brassées vers l'extérieur du bâtiment. Nos unités ont ainsi mission de passer au plus près des nappes et de les asperger. Nous sommes évidemment équipés de combinaisons, masques et lunettes, prenant toutefois bien garde de ne pas être atteints par des projections de ce dispersant, tant l'odeur qui s'en dégage laisse deviner ses capacités agressives.
La portée de nos manches nous imposant de nous approcher près des nappes «chocolatées», les crépines d'aspirations de nos moteurs se bouchent rapidement.

Le «dispersant» laisse place à de la craie. La difficulté d'approcher les nappes est toujours présente mais l'esthétique de la poudre blanche, projetée sur le mazout, rappelle les décors de pâtisserie.
Le commandant, toujours sur le pont, dirige les opérations à grands coups de «*Commencez le produit!*», «*Arrêtez le produit!*». Le travail est harassant mais nous sommes fiers de participer à la lutte. Nous mesurons bien que nos efforts ne sont que d'une utilité toute relative face à l'énormité de la tâche… et la tâche s'étale de plus en plus vers le nord! Cette craie fait couler le mazout, le figeant sur les fonds où il va se solidifier.
Le dernier produit utilisé est du granulé de caoutchouc. Celui-ci semble présenter le meilleur rapport «qualité-efficacité». Aisé d'emploi, il a l'étonnant avantage de s'agglutiner sur le mazout. Autour de nous, la surface de la mer se retrouve ainsi couverte de boules noires flottantes, d'une dizaine de centimètres de diamètre que de petits navires de pêche viennent repêcher à l'aide de chaluts.

LES OISEAUX ENGLUÉS

Le souvenir le plus douloureux et qui nous attriste, est de voir les malheureux oiseaux marins, cormorans, fous de Bassan, pétrels, guillemots… englués dans leur gangue de mazout. Certains, effrayés, se débattent mais d'autres pataugeant de leurs ailes viennent vers nous, devinant que nous tentons de les sauver. Nous avons des consignes des soins élémentaires édictés par un organisme d'ornithologie. Un «hôpital des oiseaux» a été installé à Brest où nous avons apporté ce que nous avons pu.
Je ne sais combien de temps dura notre mission mais les équipages des unités ayant participé étaient fiers d'avoir lutté contre cette terrible pollution. ●

ALAIN COZ,
EX-MAÎTRE NAVIGATEUR À BORD DE L'HORTENSIA

L'*Hortensia* devant l'*Amoco Cadiz*.

Publicité

vie des unités

Exercice de lutte antipollution Alerte en rade de Hyères
Base navale d'Abu Dhabi Au cœur du soutien naval dans le golfe Arabo-Persique
Cherbourg Un atelier industriel de proximité

Exercice de lutte antipollution

Alerte en rade de Hyères

Le téléphone d'astreinte opérations sonne. Le directeur adjoint du Centre d'expertises pratiques de lutte antipollution (Ceppol) reçoit l'appel. Alerté d'une collision entre deux navires en rade de Hyères, il recueille les premiers éléments de l'accident. Plusieurs centaines de mètres cubes de fuel lourd menacent de se répandre dans la rade. Il s'agit là d'un exercice mais, comme en opérations, chaque minute compte.

Les actions réflexes commencent par l'analyse de la situation : variables environnementales, type de produit, situation des navires concernés… Tous ces facteurs conditionnent la réponse opérationnelle. Après une première analyse collégiale menée par le directeur et ses adjoints, la projection d'une équipe opérations est décidée. Elle se compose du CV Reina, directeur du Ceppol, de deux officiers et de deux techniciens qui forment l'échelon opérationnel.

Le directeur adjoint et un technicien rejoignent, quant à eux, les structures de gestion de crise et d'intervention au centre opérationnel pour conseiller le préfet maritime. Les équipes s'affairent aux derniers préparatifs. Sur la base des éléments connus, un plan d'action est préparé et les moyens nécessaires à l'intervention sont rassemblés.

S'agissant d'un exercice, le personnel du Ceppol ainsi que les unités participantes sont déjà prépositionnés à Toulon. En situation réelle, les deux équipes du Ceppol rallieraient au plus vite par tous les moyens disponibles.

© L. BERNARDIN/MN

© L. BERNARDIN/MN

Matériel de lutte antipollution (barrage) déployé par le BSAD *Jason*.

Briefing pendant l'opération.

MOBILISATION INTERNATIONALE

Des moyens militaires et civils, maritimes et aériens, italiens, monégasques et français sont mobilisés pour l'exercice. Avant d'appareiller, les unités sont briefées en anglais. Leurs tâches et leurs zones de travail sont définies. Rien n'est laissé au hasard…

Embarqué le soir même sur le bâtiment de soutien, d'assistance et de dépollution (BSAD) *Jason*, l'échelon opérationnel du Ceppol prépare l'intervention. Le directeur, en qualité d'officier coordinateur des opérations sur zone (OSC pour On Scene Coordinator), veille à la manœuvre depuis la passerelle. L'officier opérations effectue le COMCheck, c'est-à-dire qu'il prend contact avec chacun des bâtiments impliqués et leur confirme leur zone d'action. Le premier aéronef survole la zone : les opérations peuvent commencer. L'aéronef rend compte de la situation : cinq nappes de fuel sont détectées. La pollution intervenue le soir précédent s'est fragmentée. Le mode opératoire prévu par l'OSC est cohérent : les zones de travail *ad hoc* prévues sur le papier sont mises à jour au fur et à mesure de l'opération. Chacun sait ce qu'il doit faire.

Toutes les heures, chaque navire rend compte. Au rythme des survols, la situation tactique s'éclaircit : les unités de lutte ont récupéré la grande majorité du polluant présent en surface. Mais une partie se rapproche de la côte. Les capacités de stockage des navires de lutte sont pleines : il s'agit maintenant de décharger au plus vite les bâtiments de lutte et d'engager une lutte de second rideau au plus près de la côte.

LUTTE EN ZONE CÔTIÈRE

Le lendemain, les opérations continuent en zone côtière. Sous la coordination de l'OSC, trois navires de pêche équipés de chaluts de récupération d'hydrocarbures effectuent « des rails » devant Hyères. La majorité du pétrole est ainsi récupérée. Chaque mètre cube de produit pompé en mer évite une dizaine de mètres cubes de déchets à récupérer à terre. L'exercice Polmar Méditerranée 2017, qui s'est déroulé du 4 au 5 octobre 2017, touche ainsi à sa fin. Si le téléphone sonne à nouveau… le dispositif est paré à intervenir ! ●

LV CHARLES-HENRI,
OFFICIER OPÉRATIONS DU CEPPOL

Base navale d'Abu Dhabi

Au cœur du soutien naval dans le golfe Arabo-Persique

© L. BERNARD/EMA

La base navale d'Abu Dhabi a soutenu les chasseurs de mines *Cassiopée* et *Andromède* lors de leur déploiement dans la zone en 2017.

Le service soutien naval est, avec le service général, l'un des deux services de la base navale d'Abu Dhabi créée le 1er septembre 2008. Son action, principalement consacrée au soutien spécifique des bâtiments en escale, s'inscrit au cœur du dispositif interarmées des forces françaises stationnées aux Émirats arabes unis (FFEAU). Il contribue à fournir un point d'appui majeur pour les bâtiments placés sous le contrôle opérationnel d'Alindien.

DES CAPACITÉS PORTUAIRES

Dotée d'un quai de 400 m de long équipé d'un *slipway* (plan incliné pour mise à l'eau) ainsi que d'une hélisurface, la base navale peut accueillir l'essentiel de la flotte des bâtiments de la Marine nationale et leurs hélicoptères embarqués. Une trentaine d'escales est réalisée chaque année aux Émirats. Pour chacune d'entre elles, la base navale désigne un officier marinier du service soutien naval comme officier de liaison qui assure le rôle de coordinateur.

DES CAPACITÉS DE SOUTIEN DE L'HOMME

En lien avec l'état-major interarmées des FFEAU, le groupement de soutien de la base de défense des Émirats arabes unis (GSBdD EAU), le centre médical interarmées ou encore le bureau des sports, la base navale s'assure que tous les besoins du bâtiment sont pris en compte.
Ses capacités d'hébergement et de restauration permettent d'organiser des relèves pour les bâtiments à équipages multiples.

UN ACTEUR CLÉ POUR LES DÉPLOIEMENTS OPÉRATIONNELS

Le service soutien naval agit en interface entre le bâtiment, les services de l'État français, les administrations émiriennes et les acteurs privés locaux (agents maritimes, fournisseurs, tissu industriel…).
Dans le domaine du maintien en condition opérationnelle (MCO), son action est imbriquée avec celles de l'ingénieur responsable bâtiment (IRB), du commandant adjoint navire et du bureau logistique du bâtiment, mais aussi celles des structures des FFEAU concernées. La connaissance du tissu industriel local permet d'étendre les capacités de la base navale avec réactivité et compétitivité.
Cette organisation permet à la base navale d'organiser et d'assurer, dans le golfe Arabo-Persique, le soutien de tous les bâtiments de la flotte, notamment lors de déploiements majeurs : le groupe aéronaval pour Arromanches 3 fin 2016, le groupe de guerre des mines GGDM17, un détachement d'un groupement de plongeurs démineurs (GPD) et son état-major en 2017 ou, encore plus récemment, le groupe Bois Belleau 100. ●

LV VIRGINIE DUMESNIL

© MN

Témoignage

CC Thomas,

chef du service soutien naval de la base navale d'Abu Dhabi.

«Le service est constitué d'une douzaine de marins. Un noyau expérimenté d'officiers mariniers supérieurs (OMS) affectés 3 ans apporte les compétences dans les domaines nautique, portuaire, MCO naval, logistique-finances, sécurité-prévention, plongée. Les OMS assurent à tour de rôle la fonction d'officier de liaison. Cinq personnes renforcent ce noyau lors de missions de courte durée de 4 mois (MCD) dans les domaines du portuaire et du MCO. Cette organisation permet de maintenir l'engagement et la réactivité nécessaires lors des escales.
En ce qui concerne le matériel, un vaste hangar climatisé qui permet d'abriter les hélicoptères accueille également nos ateliers, nos équipements et nos locaux de stockage du matériel de plongée. Des magasins permettent le stockage du matériel nécessaire à notre fonctionnement, ainsi qu'un stock de prévoyance en appareils respiratoires à air comprimé longue autonomie (Ari Triplair).»

© CHRISTOPHE HUGÉ/MN

Vue d'ensemble de l'atelier militaire de soutien, « véritable couteau suisse » de la base navale de Cherbourg.

Cette spécialité regroupe une multitude de métiers industriels de haute technicité. Ainsi à Cherbourg, on trouve à la fois des chaudronniers (Chaud), des mécaniciens système (Mecsy), des électriciens système (Elesy). La branche Mecsy compte deux domaines : le Motin (moteurs diesels et hors-bords) et l'Auxicoq (pompes, compresseurs, froid industriel).
Grâce à cette spécialisation, les ATNAV apportent une connaissance technique et une expertise fine qui permettent de gagner du temps sur les réparations et de limiter l'immobilisation des équipements.
Ils interviennent aussi bien à bord des patrouilleurs de service public lors des arrêts techniques qu'à l'atelier plongée brassière pour vérifier l'ensemble du matériel de plongée. ●

Cherbourg
Un atelier industriel de proximité

Odeur de chaud, de gazole, de bois, bruit de scie, de soudure, de marteau sur la tôle. Vous êtes au cœur de l'atelier militaire de soutien de Cherbourg (AMS), une structure à l'organisation atypique au sein d'une base navale. Il assure des missions de maintenance, de confection industrielle et d'expertise au profit des bâtiments de la Marine et de la gendarmerie maritime à Cherbourg, et pour l'ensemble de la façade Manche-mer du Nord.

UN ATELIER INDUSTRIEL DE PROXIMITÉ

Organisé en pôles (mécanique, électrotechnique, charpentage, chaudronnerie, plongée brassière et division logistique), l'AMS assure, entre autres, la gestion centralisée de la maintenance pour l'ensemble des unités navigantes et l'exploitation de la station de distribution de combustible de navigation. Comme le souligne le lieutenant de vaisseau Jérôme, chef de service, « *l'AMS est un véritable couteau suisse pour la base navale, les bâtiments de la Marine nationale et de la gendarmerie maritime* ». Sa proximité avec l'antenne du Service de soutien de la flotte (SSF) de Cherbourg et les autorités organiques locales en fait un outil réactif lors d'avaries techniques.
Les 58 personnes qui arment cette unité, civils de la Défense et militaires, apportent une véritable plus-value en termes de réactivité et de connaissance des navires et matériels sur la façade maritime. Ils interviennent notamment sur des chasseurs de mines en mission.

LES ATNAV, UNE SPÉCIALITÉ MAL CONNUE

L'AMS est essentiellement composé de spécialistes d'atelier naval (ATNAV).

© CHRISTOPHE HUGÉ/MN

© CHRISTOPHE HUGÉ/MN

Témoignage
MT Delphin,
chef de l'atelier mécanique générale de l'AMS de Cherbourg

« Je suis entré dans la Marine en 2000 comme mécanicien naval. Deux ans plus tard, j'ai réussi le concours de spécialiste d'atelier naval en tant que mécanicien système (Mecsy). J'ai été affecté à Toulon, où j'ai fait mes premières armes. Être ATNAV était une vraie volonté de ma part. J'aime chercher la panne, démonter et remonter des moteurs. Mon affectation à l'AMS de Cherbourg m'a permis d'élargir mon panel de compétences. Ici, nous devons être polyvalents. Notre métier et nos missions évoluent : nous faisons plus de réparations de grande ampleur, nous sommes présents sur les bâtiments cherbourgeois lors de certaines visites. La réalisation de la mèche de safran du bâtiment base de plongeurs démineurs (BBPD) *Vulcain*, a récemment constitué un gros challenge. »

Reconversion des marins

Accompagnement progressif et adapté

Fin de contrat, atteinte de la limite d'âge, situation familiale particulière ou volonté de changer d'horizon professionnel : différents motifs peuvent conduire à quitter l'institution. La Marine a à cœur d'accompagner chaque marin dans sa reconversion. EV2 PAULINE DAILCROIX ET ASP JEAN-CHRISTOPHE PRINGARBE

Après avoir averti sa hiérarchie, son gestionnaire de proximité et la Direction du personnel militaire de la Marine de sa volonté de départ, le marin est invité à se rapprocher de Défense Mobilité, agence de reconversion des armées, qui le guidera dans sa réinsertion professionnelle.

DÉFENSE MOBILITÉ : UN OUTIL PRÉCIEUX POUR LA RECONVERSION DU MARIN

Dépendant de la Direction des ressources humaines du ministère des Armées, l'agence Défense Mobilité réunit depuis 2009 les bureaux d'aide à la reconversion des trois armées. Véritable passerelle entre le monde militaire et le monde civil, elle veille à ce que les marins, leur conjoint et le personnel civil de la Marine bénéficient d'un accompagnement personnalisé et adapté à leur projet professionnel.

Les marins sont des candidats très appréciés des employeurs civils, aussi bien pour les savoir-faire spécifiques qu'ils ont acquis tout au long de leur carrière, que pour leur savoir-être : sens du collectif (esprit d'équipage), disponibilité, adaptabilité, rigueur, professionnalisme.

Les principaux secteurs dans lesquels ils se reconvertissent sont ceux de l'installation et de la maintenance technique, du transport-logistique, de l'industrie, des services à la personne et à la mobilité.

De nombreux partenariats ont été conclus entre Défense Mobilité et des entreprises privées ou publiques.

Cécile, chargée des relations entreprises

© F. SEUROT/MN

Échange entre un entrepreneur et un marin lors d'un forum Défense Mobilité à Toulon.

© N. RATTIER/MN

Forum Défense Mobilité à Toulon.

à Défense Mobilité, précise : «*Certaines entreprises sont très demandeuses des expertises détenues par d'anciens marins, je pense à des entreprises du secteur maritime, comme Naval Group (ex-DCNS), mais aussi de grands groupes, comme Engie.*»
Afin d'adapter les compétences acquises dans le domaine militaire aux attentes des employeurs, le marin peut demander à suivre une formation complémentaire au sein d'un organisme dédié, comme c'est par exemple le cas au centre militaire de formation professionnelle (CMFP) de Fontenay-le-Comte (Vendée).
Tout au long de sa reconversion, le marin est accompagné et guidé par un conseiller référent qui connaît les secteurs et les entreprises les plus à même de l'embaucher, lui permettant ainsi de faciliter sa réflexion sur son orientation professionnelle et sa recherche d'emploi.

GARDER UN PIED DANS LA MARINE PAR LA RÉSERVE

Nombreux sont les marins qui désirent conserver un lien avec la Marine une fois leur départ acté. Les compétences acquises durant leur carrière constituent une ressource indispensable au bon fonctionnement de l'institution et à l'exécution de ses missions.
Si les armées développent actuellement une composante constituée de jeunes sans passé militaire, elles ne sauraient se passer du renfort apporté par les réservistes ayant quitté l'institution. Après avoir quitté le service actif, le marin peut signer un contrat d'engagement, généralement de 3 ou 5 ans dans la réserve opérationnelle. Il y occupera un poste adapté à ses compétences, que ce soit dans le domaine des opérations, de la protection du territoire, du recrutement, du rayonnement ou du soutien des forces.
Fort de son expérience, il pourra aussi venir au contact des réservistes n'ayant pas ou peu de passé militaire, en rejoignant l'encadrement d'une préparation militaire marine (PMM) par exemple.
Actuellement, la Marine nationale compte 5 400 marins réservistes opérationnels, dont plus de la moitié sont d'anciens marins retournés à la vie civile.

Info

• Les prochains forums Défense Mobilité se tiendront le 19 avril à Marseille, le 17 mai à Paris et le 16 octobre à Brest. Retrouvez plus d'informations sur le nouveau site de Défense Mobilité : www.defense-mobilite.fr

• Pour intégrer la réserve, vous pouvez consulter les postes vacants sur le portail des réserves militaires : www.reservistes.defense.gouv.fr.

TÉMOIGNAGE

CF (R) Pascal, chargé de mission à l'antenne de Toulon de la DPMM

© MN

«Engagé en 1977 en tant que matelot spécialité ressources humaines, j'ai occupé différents postes en métropole, en Nouvelle-Calédonie, à Djibouti, sur le porte-avions *Clemenceau* et sur l'aviso escorteur *Commandant Bourdais*.
Après 30 ans de service, alors que j'étais capitaine de frégate depuis 3 ans, j'ai voulu donner un nouveau cap à ma carrière. J'ai quitté la Marine et j'ai été recruté en tant que chargé de mission dans un groupe d'assurances où j'ai suivi une formation de trois mois en restant sous statut militaire.
Beaucoup de marins pensent qu'ils n'ont rien à apporter, que leur travail n'est pas transposable dans le civil, ce qui est totalement faux! L'employeur cherche une personne rigoureuse, ponctuelle et sachant faire preuve d'adaptabilité. Le marin a toutes ces qualités, sait déléguer dans le travail et «jouer collectif».
Ce dernier point correspond à la notion même d'équipage.
J'ai aussi gardé un lien très fort avec la Marine par la réserve que j'ai intégrée en 2013 en participant à l'organisation de la JPO (journée portes ouvertes) sur la base d'aéronautique navale (BAN) d'Hyères.
Depuis 2016, je participe au développement d'un système d'information pour le recrutement de réservistes. J'y ai retrouvé des camarades, un environnement familier, un travail passionnant et adapté à mes compétences.»

Une première expérience professionnelle unique

Devenir stagiaire ou alternant

Chaque année, la Marine propose plus de 1 200 stages du niveau 3e à bac+5. À l'heure où certaines compétences spécifiques sont de plus en plus convoitées sur le marché du travail, les stages constituent un enjeu stratégique pour le recrutement. En effet, ces périodes sont l'occasion d'attirer et de fidéliser les marins de demain en les familiarisant avec l'organisation et les valeurs de la Marine nationale.

EV2 PAULINE DAILCROIX ET ASP JEAN-CHRISTOPHE PRINGARBE

© F. BOGAERT/MN

Yoann, élève dans un lycée hôtelier de la région toulonnaise, a effectué un stage à bord de la frégate antiaérienne *Jean Bart* en 2017.

Un stage ou une alternance, c'est une double découverte pour les jeunes qui rejoignent la Marine : ils font leurs premiers pas à la fois dans le monde professionnel et dans un milieu militaire qu'ils ne connaissent parfois pas du tout.
Côté Marine, accueillir un stagiaire ou un apprenti peut parfois être appréhendé comme une tâche fastidieuse pour les unités. Cela demande un effort pédagogique constant auprès du nouvel «embarqué», mais cette notion de compagnonnage constitue l'ADN de la formation dans la Marine. La transmission de savoir est un investissement pour demain, qu'elle concerne les métiers techniques ou des fonctions plus transverses en état-major (droit, gestion, communication, logistique, achat, ressources humaines). Le lieutenant de vaisseau Thibault, chef de secteur sur le porte-avions *Charles de Gaulle*, témoigne : «*J'ai eu l'occasion d'encadrer plusieurs fois des stagiaires d'un niveau allant du collège à bac +5. C'est une excellente expérience qui me permet de transmettre mes savoirs à des jeunes, avides de découvrir la vie à bord. Avant même d'avoir mis un pied sur un bâtiment, ces jeunes ont une grande estime de la Marine et ont hâte d'aller à la rencontre de l'équipage.* »
Vianney, qui suit cette année la préparation militaire supérieure état-major de Paris, a réalisé à l'été 2017 un stage au sein d'une équipe de mécaniciens du *Charles de Gaulle*. Cette expérience lui a beaucoup apporté : « *Ce stage m'a permis de m'immerger pleinement dans un secteur qui me passionne, mais aussi de découvrir la vie d'équipage et le rôle de l'officier. J'ai aussi travaillé à la maintenance du bâtiment avec les industriels. J'ai notamment pu assister à la pose des ailerons de stabilisation, une opération impressionnante et qui n'avait jamais été réalisée sur le* Charles ! »

Info

Pour en savoir plus sur les stages proposés dans la Marine nationale, consultez la rubrique « Vivre la marine/Découvrir la marine/stages » sur www.etremarin.fr et sur www.stages.defense.gouv.fr

Une fois le pas de l'engagement franchi, ces jeunes se révèlent être des recrues de qualité. En effet, ils évoluent dans un milieu qui ne leur est pas inconnu et dont ils maîtrisent déjà certains codes. À la clé, les bénéfices ne sont pas négligeables : moins d'attrition (abandon ou échec durant la formation) et une montée en compétence plus rapide pour ces marins.

PLUS DE 1 400 ÉLÈVES EN ÉTABLISSEMENTS PARTENAIRES

La Marine développe en permanence ses partenariats avec les établissements d'enseignement professionnel et d'enseignement supérieur (lycées professionnels, universités, écoles d'ingénieurs). Ces échanges lui permettent de s'intégrer pleinement dans le parcours de formation des étudiants et de leur proposer des périodes professionnelles à effectuer dans ses unités.
À ce jour, le Service de recrutement de la Marine (SRM) suit plus de 1 400 élèves en établissements partenaires, de la seconde au BTS. Les élèves du niveau bac+3 à bac+5 seront prochainement intégrés au dispositif.

© L. BESSODES/MN

Élèves en lycée professionnel effectuant des travaux pratiques lors d'un stage au sein du Pôle École Méditerranée.

Spécialiste en ingénierie des compétences (INGCOMP)

Expert RH

Récemment apparu dans la Marine, le spécialiste en ingénierie des compétences (INGCOMP) a pour mission d'identifier et de développer plus efficacement les compétences du personnel. Grâce à lui, la Marine dispose d'un haut niveau d'expertise sur des thématiques au cœur de l'actualité et des problématiques RH. EV2 PAULINE DAILCROIX ET ASP JEAN-CHRISTOPHE PRINGARBE

Le savoir-faire bien spécifique de l'INGCOMP consiste à adapter les compétences des marins aux évolutions technologiques induites par le renouvellement des bâtiments ou des aéronefs. Il doit prendre en compte les nouvelles menaces, comme par exemples celles liées à la cybersécurité. L'INGCOMP s'investit également dans le développement des formations et des cursus de demain, en développant une vision prospective des enjeux et en effectuant des recherches, basées sur sa bonne connaissance du terrain.
Il assure aussi un rôle important de gestionnaire en sélectionnant et en administrant le personnel titulaire de certains certificats supérieurs (CSUP). C'est aussi un formateur qui doit faire preuve de pédagogie puisqu'il pilote et anime la formation du CSUP INGCOMP.
Auprès de Défense Mobilité et de la Commission nationale des certifications professionnelles (CNCP), il est amené à conseiller le chef de pôle VAE (validation des acquis de l'expérience) de la Marine. Il participe ainsi à la reconnaissance des compétences du personnel militaire dans le monde civil pour faciliter la reconversion ou la reprise d'études.

Info

La validation du CSUP INGCOMP permet au marin de bénéficier d'un titre professionnel reconnu dans le civil d'une équivalence de niveau II (bac+3/+4, correspondant à une licence, une licence professionnelle ou un master 1).

TÉMOIGNAGE

MT Amandine, INGCOMP pour l'ADC ALNUC[1]

« Après 11 ans comme manœuvrier, je me suis orientée vers le métier de formateur que j'ai exercé pendant 2 ans avant de devenir conseillère pédagogique. J'accompagnais alors les formateurs tout en travaillant avec les INGCOMP. C'est à cette période que j'ai découvert ce métier passionnant. J'ai passé le certificat supérieur INGCOMP et je travaille depuis l'été 2017 pour l'ADC ALNUC. J'analyse des emplois, je recueille des informations sur le terrain et je rencontre des professionnels pour qu'ils me décrivent leur métier.
Je traite ensuite ces informations en les matérialisant dans un « référentiel métier ». Je suis ravie de mon choix de carrière. Je souhaite continuer à évoluer dans ce domaine car je m'y sens utile. Ce métier est exigeant par l'investissement qu'il nécessite mais il me procure de grandes satisfactions. »

(1) Autorité des domaines de compétences pour les affaires nucléaires, la prévention et la protection de l'environnement pour la Marine.

© F. LE BIHAN/MN

Maître Alexandre

Contrôleur d'aéronautique navale (CONTA) sur la base d'aéronautique navale (BAN) de Landivisiau

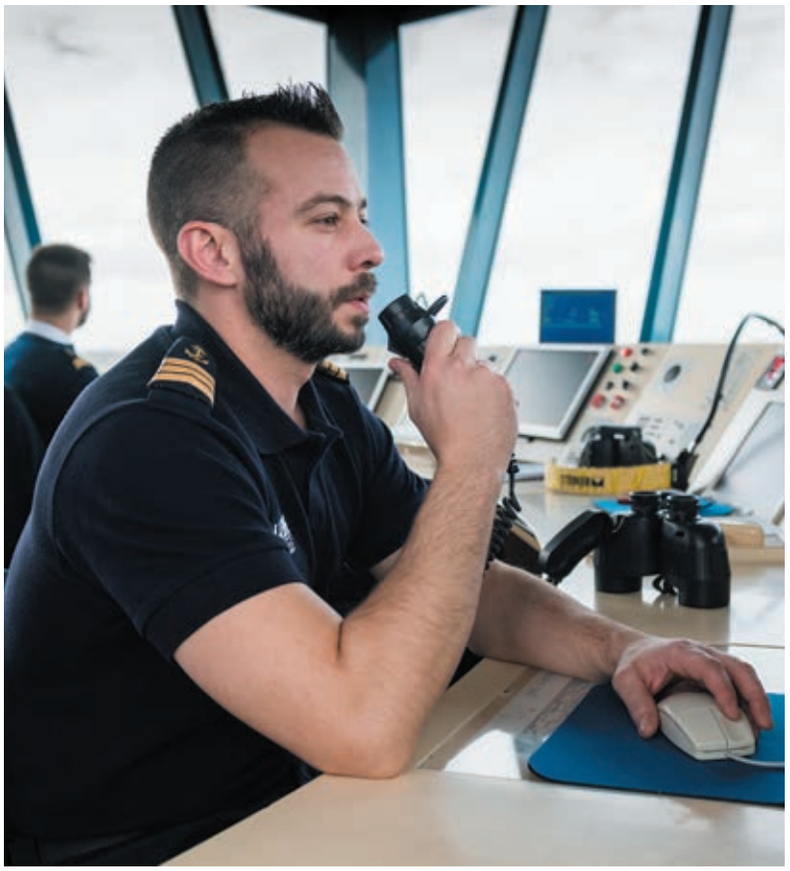
Son parcours

2001 : École de maistrance.
2002 : Première affectation en tant que détecteur.
2004 : Changement de spécialité pour devenir contrôleur d'aéronautique navale (CONTA).
2005 : Intégration à l'École nationale de l'aviation civile – ENAC – Toulouse.
Fin 2005 : Première affectation en tant que CONTA sur la BAN de Lann-Bihoué.
2014 : Affectation sur le porte-avions *Charles de Gaulle*.
2017 : Affecté comme CONTA sur la BAN de Landivisiau.

Meilleur souvenir

«En 2004, je suis embarqué sur la frégate de surveillance *Floréal* à La Réunion. Je participe notamment aux missions de contrôle des pêches dans les zones maritimes australes. Je découvre alors le travail conjoint du bâtiment et de son hélicoptère embarqué. J'observe avec curiosité la stratégie qui est mise en place depuis le pont d'envol. De cette curiosité naît une vocation qui m'incite à changer rapidement de spécialité et à exercer aujourd'hui un métier qui me passionne.»

© C. LUU/MN



© F. LE BIHAN/MN

Focus
BAN de Landivisiau

Située à 30 km de Brest, la base d'aéronautique navale (BAN) de Landivisiau accueille les flottilles de chasse embarquée de la Marine nationale (11F, 12F et 17F), toutes désormais équipées de *Rafale Marine*. C'est la seule base terrestre de chasse embarquée en Europe. Elle accueille également l'escadrille 57S, équipée de *Falcon 10* mer, dont la mission principale est l'instruction des pilotes de l'aéronautique navale. La BAN représente l'équivalent d'une commune de 1 530 personnes. Véritable base opérationnelle, elle dispose d'infrastructures et d'équipements lui permettant d'assurer sa mission de soutien aux flottilles de chasse et de formation des pilotes.
Le MT Alexandre travaille au sein du groupement opérations de la base d'aéronautique navale de Landivisiau. À la tête de ce groupement, le commandant adjoint opérations (COMOPS) est chargé du domaine fonctionnel des opérations, de l'entraînement et de la préparation opérationnelle des équipages et des contrôleurs d'aéronautique navale.

Le parcours du MT Alexandre est atypique. Il est d'abord marqué par un changement d'orientation important. Il est devenu contrôleur d'aéronautique navale (CONTA) après une première partie de carrière en tant que détecteur, ce qui prouve sa grande adaptabilité. Ensuite, parce que ce choix l'a amené à guider de nombreux types d'aéronefs dans des conditions météorologiques parfois très difficiles, tant sur les bases d'aéronautique navale de Lann-Bihoué ou de Landivisiau, que sur le porte-avions *Charles de Gaulle*. Alexandre a su faire preuve de sang-froid et de maîtrise. Son vécu et sa pratique font désormais de lui un contrôleur aérien expérimenté. L'adhésion immédiate au milieu de l'aéronautique et l'enseignement riche dispensé lors de sa formation initiale l'ont conforté dans son choix.
Responsable de la circulation aérienne, de la sécurité en vol au sein d'un espace aérien défini, il a pour mission de fluidifier le trafic aérien dans un contexte de mixité de vols civils et militaires.
Le MT Alexandre assure trois missions essentielles :
– guider les pilotes en transmettant les informations indispensables au bon déroulement d'un décollage ou d'un atterrissage ;
– veiller à la bonne mise en œuvre des objectifs du pilote et du commandement ;
– garantir la sérénité du pilote dans l'accomplissement de sa mission.
Comme tout contrôleur d'aéronautique navale, le MT Alexandre est méthodique et rigoureux. Il transmet les bonnes directives, avec assurance.
La prochaine étape de son parcours sera de prendre la tête d'une équipe de contrôleurs pour superviser l'ensemble des activités des CONTA sur une base.
Il participera aussi à la formation des futurs contrôleurs d'aéronautique navale, afin de transmettre son expérience et le savoir-faire acquis depuis maintenant 13 ans.

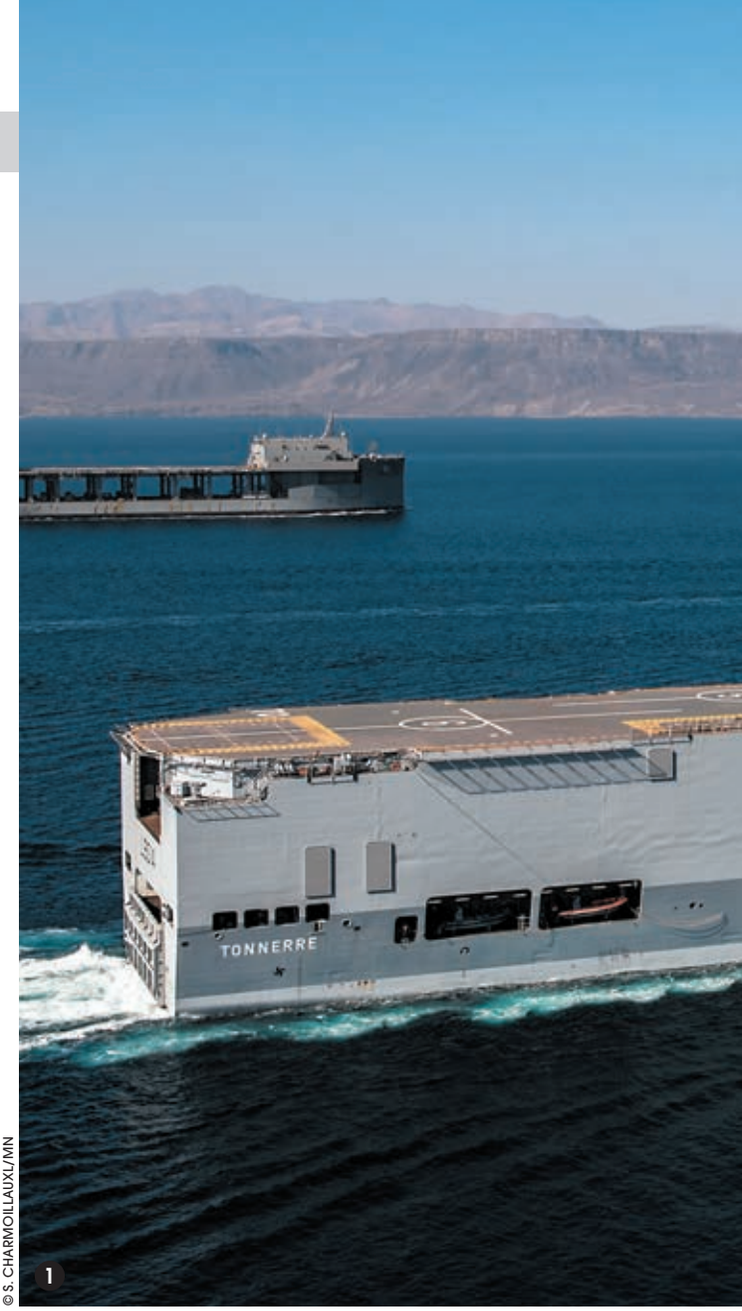
PROPOS RECUEILLIS
PAR SACE MARIE-LAURE MOUNOURY

© F. LE BIHAN/MN

Bois Belleau 100: un déploiement franco-américain

Du 21 novembre 2017 au 2 mars 2018, le groupe amphibie, composé du bâtiment de projection et de commandement (BPC) *Tonnerre* et de la frégate de défense aérienne (FDA) *Chevalier Paul,* a été déployé de la Méditerranée au golfe Arabo-Persique sous le commandement d'un état-major franco-américain. Prépositionné dans une zone stratégique, le TG 473-01 (Task Group) a conduit de nombreuses activités opérationnelles avec les forces de la région et a poursuivi la coopération avec les marines riveraines. Pour cette mission, 700 marins français et américains, ainsi que des militaires de l'armée de Terre et du corps des Marines ont embarqué sur la FDA *Chevalier Paul* et le BPC *Tonnerre*.

EV1 HÉLÈNE HUMBERT



© S. CHARMOILLAUXL/MN 1

© S. CHARMOILLAUXL/MN 2

© S. CHARMOILLAUXL/MN 3

© S. CHARMOILLAUXL/MN 4

1 La FDA *Chevalier Paul* assure la protection du BPC *Tonnerre* et de l'*USS Puller*. Preuve de la confiance mutuelle, l'*USS Monterey* a ensuite escorté le *Tonnerre* pendant que le *Chevalier Paul* assurait la défense aérienne du porte-avions *USS Theodore Roosevelt*.

2 Djibouti, le 10 décembre 2017 : embarquement du détachement d'US Marines à bord du BPC *Tonnerre*. Ils resteront 40 jours à bord.

3 Pour la première fois, l'hôpital d'un BPC français est armé par une équipe médicale franco-américaine. Embarquée le 12 décembre, cette équipe a réalisé sa première intervention chirurgicale sur un marin américain de l'*USS Puller* le 15 décembre 2017.

4 Alligator Dagger, premier exercice amphibie bilatéral de la mission, s'est déroulé du 12 au 21 décembre 2017 au large et dans la région de Djibouti. Il a permis de démontrer l'aptitude à opérer ensemble.

5 Le 19 janvier, à Bahreïn, le vice-amiral américain John Aquilino, commandant maritime de la zone Moyen-Orient (COMUSNAVCENT), est venu à bord du BPC *Tonnerre* rencontrer le groupe amphibie franco-américain alors sous son contrôle opérationnel.

© F. EUSTACHE/MN

© S. CHARMOILLAUXL/MN

© S. CHARMOILLAUXL/MN

1 Projection de troupes franco-américaines par les hélicoptères *Caïman* du 1er régiment d'hélicoptères de combat de l'armée de Terre (1er RHC), pendant l'exercice Alligator Thunder qui s'est déroulé du 7 au 16 janvier 2018.

2 Au même moment, les marins du groupe des fusiliers marins sont projetés à terre par voie nautique pour sécuriser la plage où aura lieu le débarquement.

3 Pendant l'exercice Alligator Lightning qui s'est tenu du 28 janvier au 2 février 2018, les troupes du 5e régiment de cuirassiers (5e RC) de l'armée de Terre et de l'US Marine Corps s'entraînent au combat en zone urbaine.

4 Le 30 janvier 2018, deux *Osprey-MV 22* appontent sur le *Tonnerre* afin de récupérer les troupes américaines pour conduire un raid antiterroriste d'entraînement. C'est le premier posé de ces aéronefs sur un BPC dans un cadre tactique.

© S. CHARMOILLAUXL/MN

5 Entraînement à l'aérocordage pour le détachement du groupement des fusiliers marins (GFM) déployé à bord du *Tonnerre* pour contribuer à sa protection.

6 Le 2 février 2018, dans le nord du golfe Arabo-Persique, les engins de débarquement amphibie rapide (EDAR) et les chalands de transport de matériel (CTM) du détachement de la flottille amphibie procèdent au rembarquement des troupes franco-américaines déployées à terre.

© F. EUSTACHE/MN

© S. CHARMOILLAUXL/MN

© F. EUSTACHE/MN

6

© US NAVY

7

© F. EUSTACHE/MN

8

7 Le *Chevalier Paul* a assuré, pendant trois semaines en janvier, la défense aérienne du groupe aéronaval de l'*USS Theodore Roosevelt*.

8 À Dubaï, le 10 février, à bord du *Tonnerre*, le Premier ministre, Édouard Philippe, a rendu hommage aux militaires déployés en déclarant: «*il y a sur toutes les mers du globe des Françaises et des Français (…) qui sont déterminés à servir leur pays, ils font l'honneur de la France.*»

Hommage

Jules Rouch, père du domaine « Météoc » dans les armées

Jules Rouch, l'homme qui a écrit *Les applications de la météorologie pendant la guerre, Préparation météorologique des voyages aériens* ou encore *Les régions polaires,* est toujours au cœur de l'actualité du domaine Météoc (Météo-océano), alors qu'il a publié ces ouvrages et articles il y a plus de 100 ans.

Précurseur, visionnaire, il l'est sans conteste. On peut même le qualifier de « père de tous les Météoc ». Cet homme, c'est le capitaine de vaisseau Jules Rouch.
En 1920, dans *Les applications de la météorologie pendant la guerre*, il exprime le postulat de naissance des Météoc : « *Le premier souci du commandement dans la conduite des opérations militaires et maritimes est de connaître le temps qu'il peut faire, autrement dit, le climat de la région où l'on doit rencontrer l'ennemi, pour avoir la supériorité dans l'organisation matérielle et le rendement des canons.* »
Jules Rouch, également connu sous le nom de plume de Clément Alzonne, officier de marine, explorateur, météorologue, océanographe et auteur français, spécialiste des terres polaires, est né à Marseille le 24 mai 1884.

AVEC CHARCOT À BORD DU POURQUOI PAS?
À 17 ans, il intègre l'École navale puis, promu aspirant de 1re classe en octobre 1904, il embarque sur les croiseurs *Infernet* et *D'Entrecasteaux* à la division de l'océan Indien. Enseigne de vaisseau en octobre 1906, il sert l'escadre de la Méditerranée sur le *Victor-Hugo* puis est mis à la disposition, en octobre 1907, du commandant Jean-Baptiste Charcot (1867-1936) en vue d'une mission scientifique au pôle Sud.
Il voyage ainsi en Antarctique de 1908 à 1910 avec Charcot à bord du *Pourquoi pas ?*, sur lequel il est chargé de la météorologie, de l'océanographie et de l'étude de l'électricité atmosphérique.

© LOUIS GAIN – MÉTÉO FRANCE

L'enseigne de vaisseau Jules Rouch (à gauche) sur le front de la Somme en 1916.

Au retour de l'expédition, Jules Rouch fait la connaissance de Luce Gain, la sœur du naturaliste Louis Gain. Il l'épouse en 1913. Ils ont deux enfants, dont le réalisateur et ethnologue Jean Rouch (1917-2004).

NAISSANCE DU DOMAINE «MÉTOC»
Avant 1916, il existait, au sein des armées, des organisations météorologiques diverses, nées sous la pression des circonstances ou de besoins particuliers, mais leur fusion en un service météorologique n'avait pas encore été réalisée.

C'est l'époque de la préparation de la bataille de la Somme, l'une des plus importantes de la grande guerre. Le général Foch, commandant le groupe des armées du Nord, souhaite mettre de son côté tous les avantages. Il demande qu'un officier soit chargé de fournir à son état-major des renseignements sur le temps et d'organiser dans la zone de bataille un service météorologique unifié au service de toutes les unités.
C'est dans la Somme, en 1916, que voit le jour la doctrine Météoc encore en vigueur aujourd'hui et reprise dans l'OTAN :
« *One theater, one forecast* » (un théâtre, une prévision).
C'est aussi dans la Somme, le 6 novembre 1916, qu'un général de l'armée de Terre nomme un officier de marine à la tête du Service météorologique aux armées, rattaché au Service aéronautique, qui lui-même servira de socle à la création de l'armée de l'Air en 1930. Le soutien Météoc interarmées est né.
L'aspect interarmées du soutien Météoc est inscrit dans ses gènes, mais il faut attendre 2009 pour voir la création effective du Centre interarmées de soutien météo-océanographique des forces (CISMF), à Toulouse, au sein de la Météopole, qui abrite également les services opérationnels de Météo-France et l'École nationale de la météorologie où sont formés les spécialistes Météoc.

Le destroyer *Victor-Hugo* sur lequel l'EV Rouch a servi en Méditerranée à partir de 1906.

© SHD/MV2 COLL 1- 12054

© SHD/DOUSSET 51 004

Le croiseur *D'Entrecasteaux* à bord duquel Jules Rouch a navigué en océan Indien.

UN PARCOURS SCIENTIFIQUE ET OPÉRATIONNEL

En 1916, Jules Rouch est envoyé en mission à la 6e armée pour y organiser le Service météorologique dont il est nommé chef en novembre 1916. Il est ensuite nommé chef du Service de la météorologie nautique en 1918. Il devient professeur de météorologie à l'École d'aérostation de Rochefort de 1919 à 1922, ainsi que professeur de météorologie, de navigation et d'hydrographie à l'École navale (1920).

Commandant la marine au Maroc (avril 1930-1932), il est envoyé en 1932 comme attaché naval à Ankara (Turquie) avec autorité sur la Grèce, la Roumanie, la Bulgarie et la Yougoslavie. Capitaine de vaisseau en septembre 1933, membre de la Commission internationale de la météorologie maritime, il prend sa retraite en novembre 1937.

Parce qu'il est marin, Jules Rouch sait qu'on ne peut pas dissocier l'océanographie dynamique de la météorologie. C'est ainsi que très naturellement, après son *Manuel pratique de météorologie* en 1920, il écrit un *Manuel pratique d'océanographie* en 1922, *Pour comprendre la mer* en 1923, puis un *Traité d'océanographie physique* en 1942.

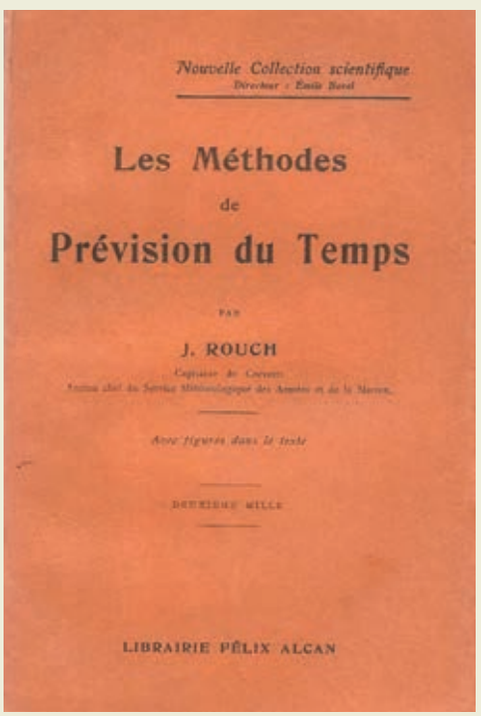
Professeur à l'Institut océanographique de Paris (1937-1945), président de la prestigieuse Académie de Marine (1944-1945), il devient ensuite directeur du Musée océanographique à Monaco d'avril 1945 à 1957, où il s'éteindra en 1973, à l'âge de 89 ans.

Au cours de son incroyable vie, de l'Antarctique au Bosphore, de la Somme aux outre-mer, Jules Rouch a écrit des dizaines d'ouvrages scientifiques de référence et des dizaines de récit de voyages.

Sa curiosité, sa rigueur scientifique, son infatigable soif de connaissances font du capitaine de vaisseau Jules Rouch un véritable modèle pour tous les Météo qui suivront modestement sa voie.

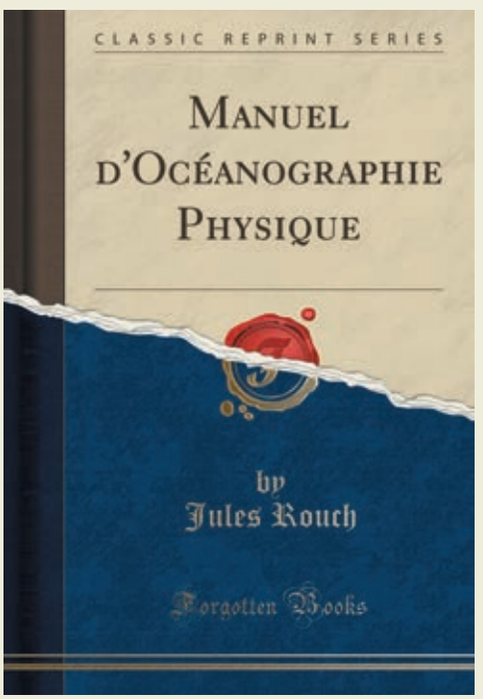
LV PIERRICK GAULTIER, CHEF DE LA SECTION FORMATION AU CENTRE INTERARMÉES DE SOUTIEN MÉTÉO-OCÉANOGRAPHIQUE DES FORCES

Sources : *Historique du service météorologique aux armées, mai 1915* – avril 1918, CA Jehenne, 1919. *Les applications de la météorologie pendant la guerre*, LV Jules Rouch, 1920.



© DR

Les méthodes de prévision du temps, ouvrage publié aux éditions Félix Alcan en 1924.



© DR

Réédition moderne du *Manuel d'océanographie physique*, publié à l'origine en 1922.

loisirs

Musique | Livres | Cinéma | Expos | Spectacle

ALEXANDRE BERGALASSE, JULIEN LORELLI, CHARLES DESJARDINS ET PHILIPPE BRICHAUT

Histoires de la mer
SOS Grande Bleue

HISTOIRES DE LA MER RETRACE LA SAGA DE LA MER, DE L'APPARITION DES PREMIÈRES MOLÉCULES D'EAU SUR TERRE IL Y A PLUS DE 13 MILLIONS D'ANNÉES JUSQU'AUX ENJEUX DE SA MISE EN VALEUR PAR LES GÉNÉRATIONS FUTURES.
Économiste et écrivain, Jacques Attali multiplie les éclairages et les analyses en suivant une trame chronologique. Après l'apparition de la vie, les conquêtes de la marine à voile, la mécanisation et la globalisation des échanges, tous les défis de la période contemporaine sont évoqués (épuisement des réserves de pêche, pollution, activités criminelles).
L'auteur développe aussi l'idée de la mer comme «*source de l'idéologie de la liberté*», avant de porter son regard vers le futur.
Demain, l'économie de la mer mettra en œuvre des technologies sophistiquées et empruntera de nouvelles routes. Les ressources sous-marines seront disponibles en quantité. En conséquence, la mer restera plus que jamais une source et un enjeu de pouvoir. Le Pacifique, la mer de Chine, l'océan Indien, la mer Rouge, le golfe Arabo-Persique et la Méditerranée verront croître leur importance stratégique. Prolongeant encore la perspective, Jacques Attali s'interroge plus gravement et envisage le pire: demain, la mer peut-elle mourir? «*La vie marine continuera quand la vie humaine disparaîtra. Et la vie humaine disparaîtra parce que la mer aura été malmenée (…)*», répond l'auteur, arguments scientifiques à l'appui. Mais puisqu'il est encore temps de réagir, il propose un inventaire de solutions pour «sauver la mer». Avec limpidité et éclectisme, cet ouvrage est une «bouteille à la mer» lancée à destination de tous ceux qui veulent aider à sauver la Grande Bleue. (A. B.)

Histoires de la mer, Jacques Attali, Éditions Fayard, 2017, 352 pages. 20,90 €.

le saviez-vous ?

Passer à la chambre

Comme chaque militaire et agent de l'État, les marins sont notés tous les ans. Cette notation est importante car elle a un impact sur l'avancement, la sélection aux cours, l'attribution de brevets ou diplômes, la concession de décorations. Bref, sur la carrière en général. Tous les ans, le marin a rendez-vous avec son officier notateur afin que celui-ci lui indique sa notation. À bord des bâtiments, cet entretien s'effectue dans le bureau de l'officier notateur qui est également, compte tenu du manque d'espace, sa chambre! Avant décembre 2001 et l'adoption de la notation par variation à deux degrés, les commandants d'unités dont l'effectif était inférieur à 150 devaient notifier individuellement leur notation à chaque membre de l'équipage et chacun passait donc « à la chambre » chez le commandant. L'origine du terme est « chambre du conseil » qui désignait sur les vaisseaux de guerre des XVII[e] et XVIII[e] siècles la plus grande pièce du bord, située sous la dunette. Il s'agissait déjà des salons du commandant dans lesquels se tenaient les conseils de l'état-major. (P. B.)

La pointe du diamant
La guerre vue d'un Rafale Marine

Printemps 2011, au large de la Libye. « *Le porte-avions de 42000 tonnes vire face au vent, propulsé par ses 83000 chevaux et, en grimpant sur l'échelle escamotable du* Rafale, *j'ai cette extraordinaire sensation qu'il navigue seulement pour mon camarade en* Super-Étendard *et moi… Aujourd'hui, c'est un peu nous qui sommes à la pointe du diamant.* » C'est page 265 que se situe ce passage qui donne son titre au livre. Pilote embarqué, le capitaine de corvette Yannick Piart raconte sa vie quotidienne sur le porte-avions *Charles de Gaulle*. L'essentiel de son récit, riche en anecdotes et en réflexions personnelles, se déroule pendant l'opération Harmattan en Libye (19 mars-31 octobre 2011). Il est ponctué de flash-backs, où le pilote se remémore les étapes de son parcours pour devenir aviateur, notamment ses missions au-dessus de l'Afghanistan. Les lecteurs passionnés par l'aéronavale apprécieront cet ouvrage plaisant qui fourmille de détails sur la vie d'un pilote embarqué et la complexité de ses missions. (C. D.)

La pointe du diamant, La guerre en Libye à bord d'un Rafale Marine, Yannick Piart, Éditions Nimrod, 2017, 288 pages. 21 €.

Dernières nouvelles du futur
Drôle d'avenir

ON CONNAÎT LE PATRICE FRANCESCHI AVENTURIER ET NAVIGATEUR, CAPITAINE DU TROIS-MÂTS D'EXPLORATION *LA BOUDEUSE*. On apprécie l'écrivain de marine, prix Goncourt de la nouvelle en 2015 et le cinéaste dont les documentaires ont été diffusés sur France 2 et France 5. Voici maintenant le Patrice Franceschi conteur et écrivain d'anticipation. Dans son dernier livre, il nous entraîne dans le futur, avec « *14 fables sur le monde à venir* ». Un avenir qui n'est guère réjouissant : le suicide en direct à la télévision bat des records d'audimat, la maîtrise de la génétique humaine n'empêche pas la naissance de futurs tueurs de masse, les désastres écologiques ravagent la planète, la télésurveillance est généralisée. Franceschi dresse le portrait-robot d'une humanité en perdition, livrée aux pulsions mortifères. Un monde sans espoir ? Peut-être pas puisque qu'un mystérieux « Réseau Sénèque » veille. À moins que ce ne soit une nouvelle illusion. Un livre d'une lucidité inquiétante, riche d'enseignements et qui permet de comprendre comment le progrès peut se transformer en cauchemar. (C. D.)

Dernières nouvelles du futur, Patrice Franceschi, éditions Grasset, 2018, 224 pages, 19 €.

Une histoire de la marine de guerre française
Cinq siècles de Marine(s)

Un livre est toujours censé raconter une histoire. Celle que narre le contre-amiral Rémi Monaque, qui a passé 37 ans dans la Marine nationale, est saisissante. Ce n'est pas un récit mais des dizaines de récits, truffés d'anecdotes, qui se succèdent. L'auteur retrace l'histoire complexe de la Marine, de Richelieu jusqu'à nos jours. Il n'élude aucun sujet, des revers (défaite de Trafalgar, sabordage de la flotte à Toulon en 1942) aux heures glorieuses (exploits de la Royale au XVIII[e] siècle, de Napoléon III ou le rebond après la Seconde Guerre mondiale). Il apporte également sa contribution personnelle par l'insertion de témoignages, qui procure un éclairage original sur les évolutions de la Marine au XX[e] siècle dans deux domaines essentiels : l'aéronautique navale et la dissuasion nucléaire. (A. B.)

Une histoire de la marine de guerre française, Rémi Monaque, Éditions Perrin, 526 pages, 26 €.

Peinture
Mer d'Iroise et naufrages

Officier de marine pendant 24 ans, François Vadon a pris pour point d'ancrage la mer d'Iroise, située au large des côtes bretonnes. Il raconte et illustre, par des aquarelles de bateaux et de cartes soignées et travaillées, les naufrages marquants qui ont jalonné l'histoire de l'antichambre de l'océan Atlantique. (A. B.)

Naufrages et épaves en mer d'Iroise, François Vadon, éditions Yellow Concept, 269 pages, 34 €.

Velez-Malaga
Quand la bataille se déroule

«Victoire tactique, défaite stratégique». La bataille de Velez-Malaga est un épisode crucial de la guerre de Succession d'Espagne (1701-1714). Opposant l'une des plus grandes concentrations de navires de toute l'époque moderne, elle tourna à l'avantage des Français mais ne leur permit pas de reprendre Gibraltar, place stratégique tombée aux mains des Anglais. Un document exceptionnel est au centre de cette exposition. Il s'agit du rouleau de l'Ordre de la bataille, acquis en 2016 par la bibliothèque du Service historique de la Défense. Sans équivalent au monde, ce manuscrit du XVIII[e] siècle représente fidèlement près de 200 navires de l'époque.

1704 - Vélez-Malaga : quand la bataille se déroule. Du 5 mars au 28 avril 2018. Château de Vincennes. Entrée libre.

BD
Le 4[e] tableau marin

Vincenzo Federici et Patrick de Gmeline clôturent leur grande fresque de la Marine sous forme de bande dessinée avec ce quatrième volet, consacré à la période de la Grande Guerre à nos jours. Les deux dessinateurs retracent fidèlement les combats et les évolutions des diverses forces de la Marine tout au long du XX[e] siècle sous forme historique et ludique. (A. B.)

La grande fresque de la Marine, Vincenzo Federici et Patrick de Gmeline, éditions du Triomphe, 45 pages, 14,90 €.

Quiz

Testez vos connaissances !

© CINDY LUU/FAFP

1 - Quel rôle assure l'officier de permanence état-major (OPEM) au sein d'un COM ?
a) Surveiller physiquement le COM
b) Rendre compte aux chefs de cellule des événements de la nuit
c) Assurer la transmission des messages «confidentiel défense»

2 - Que signifie l'acronyme CPCO ?
a) Le centre de permanence et de communication des opérations
b) Le centre de prévention et de concertation des officiers
c) Le centre de planification et de conduite des opérations

3 - Lors du naufrage du super pétrolier *Amoco Cadiz*, comment sont intervenus les marins de l'*Hortensia* ?
a) En utilisant du «dispersant» pour dissoudre le mazout
b) En récoltant le mazout avec des fûts
c) En faisant de la surveillance maritime

4 - Qu'est-ce qu'un «INGCOMP» ?
a) Un ingénieur comparateur de données
b) Un ingénieur de comptabilité
c) Un spécialiste en ingénierie des compétences

5 - Quel est le surnom du capitaine de vaisseau Jules Rouch ?
a) «L'étoile des Météoc»
b) «Le père de tous les Météoc»
c) «Le professeur de tous les Météoc»

Réponses : 1(b) ; 2(a) ; 3(a) ; 4(c) ; 5(b)

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	○ 14,00 €	○ 27,00 €	○ 53,00 €
	Dom-Com	○ 23,00 €	○ 46,00 €	○ 88,00 €
	Étranger	○ 28,00 €	○ 55,00 €	○ 106,00 €
Tarif spécial*	France métropolitaine	○ 11,00 €	○ 24,00 €	○ 46,00 €
	Dom-Com	○ 20,00 €	○ 41,00 €	○ 81,00 €

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

Publicité