www.colsbleus.fr

Cols • bleus
MARINE NATIONALE

LE MAGAZINE DE LA MARINE NATIONALE **N°3073** — NOVEMBRE 2018

RENCONTRE
LE SYMPOSIUM DES MARINES DU GOLFE DE GUINÉE 2018 VU PAR ALRI
PAGE 28

COOPÉRATION
DU *MADE IN FRANCE* DANS LA ROYAL NAVY
PAGE 30

IMMERSION
OLIVES NOIRES 18
PAGE 42

La préparation opérationnelle

Mode d'emploi

Publicité

Éditorial

La préparation opérationnelle : clé du succès en opérations

© MN

Capitaine de vaisseau
Bertrand Dumoulin,
directeur
de la publication.

Durcissement des conflits, risque de méprise dans les zones de crise, accroissement du nombre de puissances maritimes, tel est le contexte dans lequel opèrent les unités de la Marine. Le monde a changé, comme le rappelle souvent le chef d'état-major de la Marine : « *La conjugaison des différentes menaces me laisse entrevoir que, dans les décennies à venir, des affrontements en haute mer pourraient voir le jour, pour des enjeux principalement maritimes. Il pourrait s'agir de tentatives d'appropriation de ressources marines (pêche) ou sous-marines (hydrocarbures, terres rares…), de menaces sur la sécurité des flux maritimes mondiaux (trafic commercial et câbles sous-marins) ou tout simplement d'expressions décomplexées des rapports de force dans un environnement, la haute mer, qui leur est particulièrement propice, comme on le voit déjà en mer de Chine méridionale ou en Méditerranée orientale.* »
Face à un environnement plus complexe et à une instabilité croissante, la préparation opérationnelle constitue plus que jamais une étape indispensable pour mener à bien les opérations d'aujourd'hui et de demain. Elle touche à l'essence même du métier de militaire : se préparer au combat. Cela nécessite un engagement de toute la personne, qui passe par une préparation individuelle à la fois physique et mentale, dont chaque marin est responsable.
À cela s'ajoute la nécessaire préparation collective, car la qualité de l'équipe doit être supérieure à la somme des qualités individuelles de chacun. C'est tout le défi de l'entraînement ! Enfin, il s'agit de s'adapter à l'évolution de la menace en s'entraînant notamment davantage à la mise en œuvre de munitions complexes, comme le prévoit le plan Mercator.
Cols Bleus vous propose une rencontre avec les entraîneurs des quatre forces organiques de la Marine, dont le rôle est de conseiller, coacher, contrôler, motiver avec deux maître mots : bienveillance et exigence. Ils possèdent tous une solide expérience et ont à cœur de transmettre leur savoir-faire et leur « *fighting spirit* », sans oublier qu'eux-mêmes sont aussi passés par ces indispensables phases d'apprentissage.
En cet automne, l'actualité de la Marine est aussi marquée par l'engagement de nombreux moyens suite à la collision de deux navires de commerce au large du Cap Corse le 14 octobre dernier. Pas moins de six bâtiments de la Marine et plusieurs aéronefs sont intervenus sous la direction du préfet maritime de la Méditerranée pour sécuriser les deux navires, lutter contre la pollution et amener sur zone experts et matériels. Ils ont agi, immédiatement et sans relâche, avec le concours des autres armées, des autres administrations et de moyens européens (navires italiens notamment), pour gérer cette situation qui, sans leur action, aurait pu avoir des conséquences écologiques bien plus graves. ●

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 **Site:** www.colsbleus.fr **Directeur de la publication:** CV Bertrand Dumoulin, directeur de la communication de la Marine **Adjoint du directeur de la publication:** CF Michaël Vaxelaire **Directeur de la rédaction:** CC Olivier Ribard **Rédacteur en chef:** EV1 Anne-Marine Gire **Rédacteur en chef adjoint:** SACS Philippe Brichaut **Secrétaire:** MT Christophe Tandt **Rédacteurs:** ASP Aude Bresson, ASP Virginie Guillin, SACN Patricia Brunet **Infographie:** EV1 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:** Diane de Saint-Exupéry **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
La préparation opérationnelle : mode d'emploi

focus 26
Cycles d'entraînement des forces au sein de la Marine

rencontre 28
Symposium des marines du golfe de Guinée 2018
« La protection des ressources halieutiques doit être une priorité »,
CA Gilles Boidevezi (ALRI)

coopération 30
Liens interalliés : du made in France dans la Royal Navy

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

38 RH
Personnels civils de la Marine : votez aux élections professionnelles !

40 portrait
Major Benjamin, entraîneur – armes de la Force d'action navale

42 immersion
Olives Noires 18

46 histoire
Genèse : l'aéronautique maritime française en 1918

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

© A. GROVER/MN

actus

instantané

COLLISION AU NORD DU CAP CORSE

Le 7 octobre 2018, le navire roulier tunisien *Ulysse* est entré en collision avec le porte-conteneurs chypriote *CLS Virginia*, alors au mouillage à environ 28 kilomètres au nord du cap Corse. Cet accident a conduit le préfet maritime de la Méditerranée à déclencher le plan ORSEC. Pour intervenir dans la zone, de nombreux moyens ont été déployés. Parmi eux, l'*Abeille Flandre*, le *Taape*, l'*Ailette*, le *Jason*, le *Pluton*, l'*Achéron*, un *Caïman Marine*, un *Falcon 50* et un *Atlantique 2*. Ils ont permis l'intervention d'équipes d'experts comme celles du bataillon de marins pompiers de Marseille, du groupe de plongeurs démineurs de la Méditerranée, de la gendarmerie maritime et du Centre d'expertises pratiques de lutte antipollution de la Marine. Grâce à ce dispositif, plus de 800 m³ d'un mélange d'eau et de carburant ont été récupérés.

Florence Parly, ministre des Armée, a tenu à saluer l'action des nombreux moyens de la Marine nationale qui ont agi avec professionnalisme pour lutter contre la pollution maritime et assurer la sécurisation des navires et de leurs équipages. Sous la direction du préfet maritime de la Méditerranée, ils sont intervenus avec le concours des autres armées et de la Gendarmerie, des différentes administrations de l'action de l'État en mer.

instantané

CÉRÉMONIE DE LA 500E PATROUILLE DE SNLE

Le 11 octobre 2018 sur la base opérationnelle de l'Île Longue, Florence Parly, ministre des Armées, a présidé une cérémonie en l'honneur de la 500e patrouille effectuée par un sous-marin nucléaire lanceur d'engins. Étaient présents des anciens marins du *Redoutable*, qui avaient effectué la toute première patrouille.
La permanence à la mer de la dissuasion nucléaire est assurée par la France depuis novembre 1972.

© M. DENNIEL/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

46 BÂTIMENTS

13 AÉRONEFS

4790 MARINS

LE 12 OCTOBRE 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 défense et d'interdiction maritime – EDIM)
Commandos (soutien aux opérations)

2 MER MÉDITERRANÉE

OPÉRATION CHAMMAL
FREMM Auvergne + 1 Caïman Marine

PRÉPARATION OPÉRATIONNELLE
FLF Surcouf • PA Charles de Gaulle + 6 Rafale Marine + 1 E-2C Hawkeye + 2 Dauphin Pédro • C FLF Guépratte • FREMM Languedoc • BBPD Pluton • BBPD Achéron • FLF Aconit

OPÉRATION SOPHIA
PHM CDT Bouan

SURVEILLANCE MARITIME
CMT Orion • BPC Dixmude • BSAH Loire

OCÉAN PACIFIQUE

4

Mayotte

OCÉAN INDIEN

La Réunion

4

OCÉAN INDIEN

TF 150
FS Floréal + 1 Panther

PRÉPARATION OPÉRATIONNELLE
PP L'Astrolabe

SURVEILLANCE MARITIME
FLF Courbet + 1 Panther • P Le Malin

Wallis et Futuna

Polynésie française

Nouvelle-Calédonie

Saint-Paul

Crozet

Kerguelen

© T. WALET/MN

© B. PLANCHAIS/MN

© S. GESQUIERES/MN

© F. EUSTACHE/MN

© A. PUGNET/MN

1

© M. DENNIEL/MN

en images

1 9/10/2018
ENTRAÎNEMENT OTAN
Un entraînement au combat aéronaval a impliqué quatre pays membres de l'OTAN au large de la Bretagne : la France, le Portugal, la Norvège et le Danemark. L'occasion pour des aéronefs de la Marine de conduire des assauts simulés contre les frégates constituant le *Standing Nato Maritime Group 1* (SNMG1), l'un des deux groupes permanents de bâtiments de surface de l'OTAN. Le SNMG1 se compose actuellement de l'*Esbern Snare*, frégate de la Marine royale danoise, du *Corte Real*, frégate portugaise et de l'*Helge Ingstad*, frégate de la Marine royale norvégienne.

2 13/10/2018
PRÉSENTATION AUX DRAPEAUX
Le vice-amiral d'escadre Jean-Baptiste Dupuis, directeur du personnel militaire de la Marine, a présidé la cérémonie de présentation aux drapeaux des nouvelles promotions officiers de l'École navale.
Le contre-amiral Éric Pagès, directeur général de l'établissement, a présenté le drapeau de l'École navale aux élèves-officiers de la promotion «EN2018» et le drapeau de l'École militaire de la flotte aux élèves des promotions d'officiers sous contrat et des cours et stages officiers.

3 3/10/2018
COOPÉRATION FRANCO-ESPAGNOLE
L'amiral López Calderón, chef d'état-major de la Marine espagnole, s'est rendu à Paris pour s'entretenir avec l'amiral Prazuck. Cette rencontre leur a permis d'évoquer de nombreux dossiers,

© S. MARC/MN

© MN

© C. MOTET/MN

© C. DUPONT/MN

© MN

parmi lesquels la récente adhésion de l'Espagne à l'initiative européenne d'intervention (IEI), l'accueil de l'état-major de l'opération européenne Atalanta, ou encore la coopération dans le golfe de Guinée.

4 25/10/2018
EXERCICE TRIDENT JUNCTURE

Cette année, *Trident Juncture* se déroule en Atlantique nord, en Islande et en Norvège, nation hôte. Les 29 pays de l'OTAN, la Finlande et la Suède déploient dans ce cadre plus de 45 000 hommes, 10 000 véhicules, 150 aéronefs et 70 bâtiments de combat. La Marine nationale y engage le bâtiment de projection et de commandement *Dixmude*, la frégate multi-missions *Bretagne*, la frégate anti-sous-marine *Latouche-Tréville*, le bâtiment de commandement et de ravitaillement *Somme*, un *Atlantique 2* et un *Caïman Marine*.

5 1/10/2018
LES MOUSSES REÇOIVENT LEUR BACHI !

Les mousses de la promotion 2018 «officier des équipages Jean-Marie Abaziou» ont reçu leur bâchi lors d'une cérémonie à Brest des mains d'Abdel Aïssou, fils d'ouvrier devenu sous-préfet et directeur de grande entreprise. Un exemple de réussite et d'engagement, qui a inspiré les mousses.

6 1/10/2018
COURSE SOLIDAIRE

100 personnes ont couru les 20 kilomètres de Paris en soutien à l'ADOSM, entraide Marine. L'association vient en aide aux veuves, aux orphelins et aux anciens marins qui connaissent de graves difficultés, ainsi qu'à leurs familles. www.adosm.org

dixit

« Aujourd'hui, c'est la souveraineté de la France que nous célébrons. C'est notre indépendance, c'est notre autonomie. C'est notre capacité à parler, à être écouté et à agir. Depuis 1972, ce sont 500 patrouilles de SNLE. 500 patrouilles qui ont porté sous les mers le gage de notre souveraineté. 500 patrouilles, comme autant de rappels que la voix de la France compte dans le concert des Nations et que nos intérêts vitaux sont bien gardés. 500 patrouilles comme autant de défis techniques, scientifiques, militaires et humains relevés. Le succès de la composante océanique de la dissuasion, c'est d'abord l'histoire d'une volonté et d'une réussite technologique et scientifique exceptionnelle. »
Florence Parly, ministre des Armées, Île Longue, le 11 octobre 2018.

« Marins réservistes, vous êtes 5 300. Nous avons besoin de votre engagement. Chaque jour, vous êtes 450 dans nos rangs #JNR2018# GARDENATIONALE».
Amiral Christophe Prazuck (@amiralPrazuck), chef d'état-major de la @Marinenationale, Twitter, 13 octobre 2018.

Narcotrafic

Coup double pour le Floréal

© DR

LE 22 SEPTEMBRE, alors que la frégate de surveillance *Floréal* était en patrouille sous le contrôle opérationnel du commandant de la zone maritime océan Indien (Alindien), son hélicoptère *Panther* a localisé un boutre au comportement suspect. Après l'avoir pisté discrètement de nuit, c'est au lever du soleil que l'équipe de visite est montée à bord pour réaliser une enquête de pavillon puis effectuer une fouille du navire. L'équipe de visite y a découvert et saisi 191 ballots de résine de cannabis. Le lendemain, 24 septembre, un autre boutre suspect a été repéré et visité. Les marins ont cette fois mis la main sur 166 ballots de résine de cannabis cachés dans ses cales. En l'espace de deux jours, le *Floréal* a donc saisi près de 7,5 tonnes de cannabis au large des côtes du Sultanat d'Oman. Un remarquable coup double dans la lutte contre le narcotrafic !

© DR

Académie de Marine

Un nouveau président

LA SÉANCE SOLENNELLE DE RENTRÉE DE L'ACADÉMIE DE MARINE, placée sous la présidence d'honneur d'Hélène Carrère d'Encausse, secrétaire perpétuelle de l'Académie française, s'est déroulée le 15 octobre. À cette occasion, l'amiral Alain Coldefy a passé le relais à l'ingénieur général de l'armement Yves Desnoës, nouveau président de cette vénérable institution. Placée sous la tutelle du ministère des Armées, l'Académie de Marine a pour mission de faire rayonner l'excellence maritime de la France.

PER HANC PROSUNT OMNIBUS ARTES
ACADÉMIE DE MARINE

Chebec

Clôture de la 24e édition

L'EXERCICE ANNUEL FRANCO-MAROCAIN CHEBEC 18 s'est déroulé en Méditerranée et en Atlantique du 8 au 21 octobre 2018. Véritable pilier de la coopération entre les deux pays, il a permis au *Surcouf* de mener des opérations de haut niveau avec des unités de la Marine Royale marocaine et des Forces Royales air pour renforcer l'interopérabilité, notamment dans le domaine de l'action de l'Etat en mer.

le chiffre

122 000

C'est le nombre d'interventions réalisées chaque année par le bataillon de marins pompiers de Marseille (BMPM).

POM

Décès du peintre Michel Bez ⚓

LE PEINTRE OFFICIEL DE LA MARINE (POM) MICHEL BEZ ⚓ s'est éteint à Sète le 21 septembre, à l'âge de 67 ans. Tout à la fois artiste peintre, graveur, illustrateur, lithographe, affichiste, dessinateur de timbres et de bandes dessinées, cet amoureux de la mer était POM depuis 1987 et président de l'association de 2002 à 2015. Son travail lui avait valu de nombreuses décorations et distinctions. Il laisse à la postérité une œuvre prolifique, pleine de poésie, d'embruns et de mysticisme.

© DR

© M. BEZ ⚓

In memoriam

Décès de Louis Fouquet

LE DERNIER DES RÉSISTANTS DE L'ÎLE DE SEIN, Louis Fouquet, est décédé mercredi 10 octobre à Brest. Il avait 92 ans. En juin 1940, Louis Fouquet était le plus jeune des 128 Sénans ayant rejoint le général de Gaulle et les Forces navales françaises libres (FNFL). Il avait était fait chevalier de la Légion d'honneur en juin 2010, en reconnaissance de sa bravoure.

© MN

« Barbe bleue 2018 »

Le Malin et la Légion étrangère dans les îles Glorieuses

LE 16 SEPTEMBRE, LE PATROUILLEUR *LE MALIN* a conduit un exercice de niveau tactique avec un groupe d'assaut spécialisé du détachement de la Légion étrangère de Mayotte (DLEM) : Barbe bleue 2018. La mission, qui s'est déroulée sur l'île de Grande Glorieuse, dans le canal du Mozambique, prévoyait la récupération de prisonniers par un groupe de légionnaires, renforcé par la brigade de protection du *Malin*.
Tôt dans la matinée, *Le Malin* a mis ses embarcations à l'eau afin que son groupe d'intervention puisse y prendre place. Un premier élément a été envoyé pour assurer la reconnaissance de la plage, permettant par la suite au reste du groupe de débarquer et de s'infiltrer dans la jungle de l'île en sécurité. Le scénario de l'exercice, qui prévoyait la prise en charge d'un blessé par balle à l'abdomen, a conduit les marins du patrouilleur à effectuer les premiers gestes de secourisme de combat. Tandis qu'un groupe d'hommes s'est attaché à stabiliser la victime sous le regard d'un instructeur de la Légion étrangère, un second s'est mis à préparer l'évacuation du groupe au plus vite, afin d'éviter que l'ennemi ne reprenne le contact. En quelques minutes, ils ont réussi à rebrousser chemin par la mer et à confier le blessé à l'équipe médicale. Opération terminée, objectif atteint !

en bref

COOPÉRATION

L'AMÉTHYSTE AUX ÉTATS-UNIS

Déployé en Atlantique ouest, le sous-marin nucléaire d'attaque (SNA) *Améthyste* a fait surface au large des côtes américaines pour traverser la baie de Chesapeake et s'accoster au quai des sous-marins de la base de Norfolk. Il a retrouvé dans la zone la frégate multi-missions (FREMM) *Bretagne* pour mener des exercices avec les forces de surface et les avions de patrouille maritime américains et canadiens.

NORMANDIE

UN NOUVEAU FANION

Le 26 septembre, l'équipage de la frégate multi-missions (FREMM) *Normandie* s'est vu remettre son fanion, orné d'un drakkar. « *Vecteur maritime de la conquête de la Normandie par les vikings, le drakkar symbolise le combat. C'est un appel à aller de l'avant, en équipage et en cadence* », a précisé le contre-amiral Catard, adjoint organique à Brest de l'amiral commandant la Force d'action navale, qui présidait la cérémonie.

J-M.HAUW/MN

DÉPOLLUTION

LE STYX EN ACTION

Le 17 septembre, le bâtiment base de plongeurs démineurs (BBPD) *Styx* a appareillé de Brest en direction de Dieppe pour traiter un champ de bombes américaines qui reposaient depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale sur des fonds de 40 mètres. Deux jours ont été nécessaires pour venir à bout de ce chantier !

CHARLES DE GAULLE

RETOUR EN DISPONIBILITÉ TECHNIQUE

Le second arrêt technique majeur (ATM2) du porte-avions *Charles de Gaulle* a franchi, le mardi 16 octobre, son jalon final grâce à l'implication de tous : marins, industriels, experts étatiques. Les maîtrises d'ouvrage, le Service de soutien de la flotte (SSF) et la DGA ont acté le retour en disponibilité technique du porte-avions qui va désormais se consacrer à sa remontée en puissance et à la remise en condition de l'équipage pour réacquérir une pleine capacité opérationnelle.

© A. PUGNET/MN

3D

DU NEUF AU SLM BREST

Le local 3D du Service logistique de la Marine (SLM) de Brest a été inauguré le 20 septembre dernier. Ce lieu dédié à la conception et à l'impression 3D doit permettre l'échange de fichiers numériques entre les bases de Brest et Toulon pour créer des pièces exploitables.

© C. WASSILEFF/MN

TORPILLES

TOUCHÉ, COULÉ !

Mercredi 10 octobre, deux torpilles d'exercice MU90 ont été tirées simultanément sur une cible sous-marine par la FREMM *Aquitaine* et un *Caïman Marine* de la 33F. C'était la première fois qu'un tir simultané de torpilles était réalisé par le tandem FREMM-*Caïman Marine*.

Pour être prêtes à agir en tout temps et en tout lieu, les différentes forces de la Marine doivent s'assurer de l'aptitude au combat de leurs unités. Comment faire pour que les marins soient toujours parés à opérer dans un contexte souvent imprévisible ? Enfilez votre tenue de protection de base (TPB) : *Cols Bleus* vous entraîne ce mois-ci dans les coulisses de la préparation opérationnelle des forces !

DOSSIER RÉALISÉ PAR L'EV1 ANNE-MARINE GIRE

La préparation opérationnelle

mode d'emploi

© A. MANZANO/MN

© S. GHESQUIERE/MN

Briefing des entraîneurs de la division entraînement de la Force d'action navale avant un exercice au large de Toulon avec l'équipage du *Mistral*.

Prérequis

Une «Marine de combat», ça se prépare !

«Être prêt à… », « être en mesure de… ». Derrière ces injonctions qui paraissent anodines se cache en réalité une des plus importantes responsabilités du chef d'état-major de la Marine (CEMM) : fournir au chef d'état-major des Armées (CEMA) des forces prêtes au combat. Cette responsabilité est d'autant plus grande que le champ d'action est large pour les marins et couvre l'ensemble du spectre des opérations.
La préparation opérationnelle, parce qu'elle est un prérequis aux opérations, constitue une priorité majeure pour la Marine nationale. Elle l'est aussi pour chaque marin, combattant à part entière, toujours prêt à passer à l'action et conscient qu'il doit incarner un maillon fort au sein de l'équipage.
Pour répondre à cet impératif, chacune des quatre forces organiques de la Marine dispose de structures « entraînement ». Leurs actions doivent permettre d'entraîner et d'éprouver les équipages, les organisations ou les doctrines d'emploi, mais également chaque marin.
Pour cela, elles adaptent les fondamentaux de la préparation opérationnelle au contexte d'emploi et aux milieux d'intervention des marins – en mer, sous la mer, sur terre et dans les airs – et en définissent les modalités, ainsi que les critères d'évaluation et les paliers de progression. Elles suivent également de très près l'évolution de toutes les menaces et prennent en compte les retours d'expériences opérationnels des unités pour préparer les marins le plus fidèlement possible à la réalité des opérations. Chaque force organique définit ainsi le subtil dosage nécessaire entre entraînement individuel et collectif, exercices grandeur nature et simulations, pour disposer en permanence de marins aptes au combat.
La préparation opérationnelle concerne plusieurs échelons. À la base se trouve la préparation individuelle : la Marine a besoin de marins endurants, compétents et entraînés. Ces aptitudes individuelles doivent ensuite être utilisées à bon escient par le commandement au sein du cadre plus large que constitue un équipage. Une orchestration aussi complexe de l'individuel et du collectif est un défi permanent. Elle n'en demeure pas moins indispensable pour permettre ensuite à l'unité de s'insérer dans une force plus importante, réunissant plusieurs bateaux ou composantes, par exemple.
De plus, quel que soit l'échelon, il est une constante : le combat, avec son cortège de situations stressantes ou imprévues.
À défaut de pouvoir les éviter, la préparation opérationnelle peut participer à en atténuer les effets. Elle construit pour cela deux référentiels : l'un technique et l'autre mental. En cherchant un maximum de réalisme et en poussant l'individu et les structures dans leurs zones d'inconfort, l'entraînement permet de mieux appréhender la dure réalité des opérations. Moins en proie aux effets de surprise, les équipages font alors preuve d'une meilleure résistance au stress, les amenant à se dépasser le moment venu. C'est aussi cela, l'esprit d'équipage ! ●

À retenir

- La préparation opérationnelle a pour finalité l'aptitude au combat.
- Elle comprend un entraînement individuel et collectif, fonction du retour d'expérience.

Immersion

Au cœur d'un exercice Morskoul

Chaque trimestre, les bâtiments basés à Brest sont réunis afin de mener un entraînement maritime de grande ampleur : l'exercice Morskoul. L'occasion pour les équipages d'entretenir leurs savoir-faire et, pour l'aéronautique navale, de se confronter à des bâtiments de combat en haute mer. Embarquez à bord de la frégate anti-sous-marine (FASM) *Primauguet* pour revivre l'exercice Morskoul 18.3, organisé dans le golfe de Gascogne du 24 au 28 septembre 2018…

Brest, lundi 24 septembre. « *Poste de combat en manœuvrant !* », ordonne-t-on depuis la passerelle du *Primauguet*. Le bâtiment quitte le port sous menace asymétrique.

À bord, les marins sont mobilisés pour assurer la sécurité nautique, tout en déployant les moyens d'autodéfense nécessaires. Au large des côtes, deux exercices de tir mettant en œuvre toute l'artillerie du bord, ainsi que le système de missiles Crotale, doivent ensuite leur permettre de passer en revue les bonnes pratiques de la défense antiaérienne.

Le lendemain, la FASM doit assurer la protection du bâtiment de commandement et de ravitaillement (BCR) *Somme*, pris en chasse par des *Rafale Marine* de la Flottille 12F. Dans le central opérations, les visages sont fermés : la vélocité des pilotes de chasse oblige les opérateurs à une concentration extrême. « *Tout se passe très vite. Une erreur et on perd la bataille !* », explique l'opérateur radar. Quelques secondes après le repérage des aéronefs, la frégate multi-missions (FREMM) *Aquitaine* signale que deux mobiles menaçants se rapprochent du *Primauguet* à très vive allure. Les premiers appels radio fusent sur la fréquence et l'officier de quart « opérations » les met en garde grâce aux radars de tir. Les canonniers sont prêts à réagir. La veille optique annonce qu'il s'agit bien de chasseurs armés et l'ordre de tirer est donné à l'officier d'autodéfense : « *Feu Crotale !* » Les deux cibles sont traitées et aussitôt mises hors de combat.

© F. LEDOUX/ MN

1 Dans le central opérations du *Primauguet*, où les marins s'entraînent à la lutte antiaérienne avec la complicité de la Flottille 12F.

© F. LEDOUX/ MN

2 Au cours de l'exercice Morskoul 18.3, l'équipage du *Primauguet* est sollicité jour et nuit pour s'entraîner au ravitaillement à la mer (RAM).

La tension retombe tandis que les deux chasseurs rentrent à Landivisiau. Mais l'équipage n'a pas le temps de souffler et doit à présent se préparer à un exercice de tirs de leurres. Un *Falcon 50* décolle de la base de Lann-Bihoué. Sous ses ailes, deux simulateurs de missiles antinavires se rapprochent du *Primauguet*. L'opérateur de guerre électronique est le premier à détecter la menace. L'alerte est donnée, les leurres sont lancés et l'impact est évité de justesse !

Pendant Morskoul 18.3, les nuits sont aussi denses que les journées. Un ravitaillement à la mer (RAM) est prévu à une heure tardive avec la *Somme*, afin de s'assurer que les marins savent effectuer cette manœuvre particulièrement délicate en toute circonstance. Pour le barreur chargé de s'assurer que les deux bâtiments demeurent séparés par une distance comprise entre 36 et 42 mètres, cet exercice en condition réelle est très engageant : « *Cela implique de grandes responsabilités vis-à-vis du bâtiment et de l'équipage.* »

Brest, vendredi 28 septembre. Fin de l'exercice Morskoul 18.3. Le *Primauguet* et les autres unités participantes accostent dans la base navale. Après cette intense semaine d'entraînement, équipages et bâtiments ressortent avec des réflexes et des automatismes affutés et un niveau opérationnel renforcé. ●

CR1 FRÉDÉRIC, COMMISSAIRE DE LA FASM PRIMAUGUET

La préparation individuelle

Devenir un maillon fort au sein de l'équipage

© M. DENNIEL/MN

1

La préparation opérationnelle est aussi bien une affaire individuelle que collective. Il appartient donc à chaque marin d'être acteur de sa préparation, avec l'objectif d'être le meilleur à son poste. En effet, le bon déroulement d'une opération dépendra à la fois de sa condition psychologique et physique et de la maîtrise des tâches qu'il a à accomplir. Ses capacités individuelles, conjuguées à celles du reste de l'équipage, font la force des unités au combat.

LA PRÉPARATION PSYCHOLOGIQUE

Au sein d'un équipage, chaque marin est chargé d'une tâche nécessaire au bon déroulement des missions de son unité. Quel que soit le poste qu'il occupe, son investissement personnel est donc essentiel : il doit avoir envie de se donner à fond et d'être le plus performant dans son domaine d'activité. Pour rester alerte et concentré au moment de passer à l'action, il lui faut aussi apprendre à faire face au stress opérationnel grâce à une préparation psychologique. L'entraînement, les stages d'aguerrissement et l'expérience sont les trois piliers indispensables qui lui permettront de s'adapter au mieux face aux difficultés. Enseignées par les moniteurs de sport, les techniques d'optimisation du potentiel professionnel (TOPP), qui mêlent relaxation, respiration et imagerie mentale, ont apporté depuis quelques années une incontestable plus-value.

Les stages mis en œuvre par les divisions d'entraînement sont aussi très utiles pour permettre aux marins de prendre confiance dans leurs propres compétences et celles des autres. Cette cohésion se renforcera à la mer et forgera le fameux « esprit d'équipage » : « *En mer, on partage des choses difficiles, comme l'éloignement, un même but, celui de la mission, et on se voit chaque jour. Tout ceci concourt à s'approprier une identité, à renforcer la cohésion et à faire naître la confiance* », analyse le médecin chef Laurent, coordonnateur national du soutien médico-psychologique des armées. Cette cohésion entre les membres d'une même unité est importante pour faire face à toutes les situations opérationnelles, même les plus graves et les plus difficiles : « *Dans un équipage, l'individu n'est pas seul pour vivre les choses. Il fait partie d'un tout et ce groupe, au sein duquel il se sent compris, le protège des éventuels traumatismes* », explique le médecin chef Laurent.

Clé de voûte de l'équipage, le commandement doit aussi avoir conscience du rôle essentiel qu'il joue dans le bien-être des marins. En reconnaissant les qualités de son groupe et en exprimant sa considération pour le travail de chacun, il instaure un cercle vertueux qui bénéficie à la mission : valorisés, les marins sont tirés vers l'excellence et la cohésion s'en trouve renforcée. Il a aussi le pouvoir d'insuffler une dynamique positive lorsqu'il rappelle le sens d'une mission. Cela permet en effet à son équipage de se mobiliser et de se dépasser, mais aussi de durer en opérations.

LA PRÉPARATION PHYSIQUE

« *Quand il n'est pas en exercice tactique, un commando doit s'entraîner tous les matins pour avoir à la fois des bras, des jambes et faire preuve de beaucoup d'endurance. Pour l'aider à travailler cette polyvalence, nous organisons de multiples exercices, comme des courses avec une charge, des ateliers spécifiques, ou encore des séances de combat total opérationnel Marine (CTOM) au cours desquelles ses mouvements sont gênés par les nombreux équipements qu'il porte* », explique le lieutenant de vaisseau Christophe, chef du bureau entraînement de la Force des fusiliers marins et commandos (Forfusco).

Si tous les marins n'ont pas besoin d'une préparation physique aussi intense, leur statut de militaire les astreint à conserver une activité physique régulière, afin d'être en bonne forme pendant la mission. Les centres d'aguerrissement de la Force d'action navale (FAN) s'assurent ainsi de l'aptitude du personnel à l'occasion de la mise en condition opérationnelle (MECO) et de la remise en condition opérationnelle (RANO) des unités. Pendant 36 heures, ils soumettent les marins affectés sur un même bâtiment à différents exercices qui servent aussi bien à valider leur capacité à réagir, qu'à leur inculquer des notions de survie et à renforcer l'esprit d'équipage. En dehors de ces temps forts, « *tous les sports, collectifs ou individuels, sont bénéfiques* », d'après le premier maître Ludovic, chef du bureau des sports de la division entraînement de la FAN. « *L'endurance, la natation, le renforcement musculaire,*

© A. AGOSTINELLI/MN

© T. WALLET/MN

1 Les difficultés rencontrées pendant les exercices permettent de souder les marins et de forger leur esprit d'équipage.

2 Les marins de la Force d'action navale sont initiés aux techniques d'intervention opérationnelle rapprochée (TIOR), utiles notamment pour la protection des équipes de visite.

3 En exercice comme en opération, chaque marin doit s'investir pleinement. De son niveau de concentration dépend la qualité de son travail.

les sports de combat : tout est bon à prendre ! L'essentiel, c'est de connaître ses limites pour pouvoir se dépasser. » Cette connaissance de soi est capitale pour les marins car elle leur permet de mieux anticiper les réactions de leur organisme et de s'adapter en conséquence. Médecin du groupe aérien embarqué, le médecin principal Christiane suit ainsi avec attention la condition physique des pilotes de *Rafale*, qui doivent être totalement autonomes une fois dans les airs : « *Dans la chasse embarquée, les pilotes bénéficient régulièrement des instructions aéromédicales pour apprendre à gérer les éventuelles déconvenues qui pourraient survenir au cours d'un vol. Au début de leur formation, ils passent au moins une fois en centrifugeuse pour ressentir le facteur de charge et savoir le gérer. On leur apprend aussi à repérer les symptômes de l'hypoxie et à faire les bons gestes.* » Bref, un marin opérationnel, c'est un esprit sain dans un corps sain !

LA MAÎTRISE DES SAVOIR-FAIRE

Formés par la Marine, les membres d'un équipage connaissent déjà leur métier et les gestes qu'ils auront à accomplir au moment de leur embarquement. En unité, la pratique leur permet de ne jamais oublier ces connaissances et de progresser grâce à l'expérience acquise pendant les entraînements et les missions. Au fil du temps, ils intègrent ainsi ce que l'on appelle des « actes réflexes » : « *Il est essentiel de travailler ces actes réflexes individuels et de les mécaniser pour que, même dans la confusion, on les retrouve. Capeler son masque, reprendre une aussière, identifier une piste sur son écran radar ou ouvrir son parachute doivent devenir des automatismes, en toutes circonstances* », conseille le CV Pierre, adjoint conduite du Centre de planification et de conduite des opérations. Répétés et parfaitement maîtrisés, ces gestes élémentaires permettent aux marins de faire face à la plupart des situations, y compris lorsqu'il faut composer avec l'effet de surprise. La maîtrise collective des savoir-faire est aussi d'une grande importance pour la conduite d'une action, comme l'explique le CV Pierre : « *Nous savons tous que nous pouvons nous effondrer un jour, de façon imprévisible. Même un bon professionnel peut être surpris lors d'une situation de crise et se retrouver en état de sidération. C'est l'action du reste de l'équipe qui permettra d'aller de l'avant, en palliant une défaillance individuelle ou bien une blessure. Inversement, le groupe peut se retrouver déstabilisé par un événement particulier. La réaction d'un de ses membres, qui effectue le bon geste au bon moment, peut alors aider l'équipage à se remobiliser, en le replaçant dans un environnement qui lui est familier et qu'il maîtrise.* » Malgré l'expérience et même si le compagnonnage reste une forme d'apprentissage efficace en unité, la maîtrise des savoir-faire implique une constante remise à niveau des marins par le biais de formations. Tout au long de leur carrière, ces dernières les aident à appréhender un environnement stratégique et technologique toujours plus complexe. C'est pourquoi les marins nouvellement affectés sur une frégate multi-missions (FREMM) doivent tous intégrer un groupe de transformation et renfort (GTR). Pendant un an environ, ils y suivent un parcours personnalisé qui leur apprend à s'adapter aux particularités de ce nouveau bâtiment. ●

À retenir

- Chaque marin doit se préparer mentalement et physiquement à tenir son poste.
- Les savoir-faire et les actes réflexes doivent impérativement être maîtrisés.
- La complexité des nouveaux bâtiments requiert une formation d'autant plus exigeante.

Grandeur nature

Le réalisme au cœur de la préparation au combat

© E. MOCQUILLON/MN

1

© M. DENNIEL/MN

2

Amenées à intervenir dans des environnements toujours plus complexes, les unités de la Marine nationale doivent être prêtes à faire face à toutes les menaces. Au combat, leur réactivité, leur capacité d'analyse et d'action, leur maîtrise des équipements et leur endurance sont déterminantes pour remporter la victoire. Le réalisme des entraînements revêt donc une importance capitale pour préparer les équipages au maximum de scénarios possibles, y compris les plus délicats.

LA PRÉPARATION OPÉRATIONNELLE À TRAVERS LE REGARD…

DE LA FORCE D'ACTION NAVALE

PAR LE CV GUILLAUME,
CHEF DE LA DIVISION ENTRAÎNEMENT
DE LA FORCE D'ACTION NAVALE

La préparation opérationnelle d'une unité est de la responsabilité du commandant. Elle s'appuie sur une démarche continue d'entretien de la performance et d'amélioration des compétences individuelles et collectives de son équipage pour garantir, *in fine*, l'aptitude au combat de l'unité. À cette fin, des phases dédiées à l'entraînement, conjuguant simulation, mutualisation et externalisation de moyens, sont intégrées au cycle de préparation opérationnelle des unités.

Le rôle principal de la division entraînement de la Force d'action navale (DIVENT) est de soutenir et évaluer les unités tout au long de leur cycle opérationnel. Des stages de « mise en condition opérationnelle » (MECO) sont ainsi planifiés régulièrement afin de valider l'aptitude de l'unité à réaliser sa mission. Forte de 80 entraîneurs à Toulon et 60 à Brest, la DIVENT organise une centaine de stages par an en métropole et outre-mer, mobilisant en moyenne 20 à 30 entraîneurs chaque semaine, voire jusqu'à 95 lorsqu'il s'agit d'entraîner le porte-avions !

Garante de l'application des doctrines et du maintien des savoir-faire de référence, la DIVENT se doit de délivrer un entraînement au plus proche de la réalité des missions en évolution permanente. Différenciation et innovation des modes d'entraînement restent donc des principes phares pour coller à la réalité des missions actuelles et futures, sans jamais transiger sur le niveau d'exigence, facteur clé d'une marine de combat prête et aguerrie.

DES FORCES SOUS-MARINES

PAR LE CF LOUIS-HERVÉ,
CHEF DE LA DIVISION ENTRAÎNEMENT
DE L'ESCADRILLE DES SOUS-MARINS
NUCLÉAIRES D'ATTAQUE (ESNA)

Un équipage de sous-marin nucléaire d'attaque doit avant tout savoir naviguer en sécurité et maîtriser tous les fondamentaux des opérations, dans l'ensemble toujours plus large du domaine d'emploi. L'entraînement s'adapte au retour d'expérience d'une actualité opérationnelle très riche, de manière à en faire bénéficier directement les équipages, en particulier dans les domaines phares de la lutte anti-sous-marine et du recueil de renseignements.

La période d'entraînement, qui dure sept semaines à terre et trois en mer, permet de vérifier aussi bien les connaissances et les savoir-faire individuels que la capacité de chacun à travailler en équipe lors de multiples exercices : simulations d'incendie ou de voie d'eau, réactions aux avaries… Cette phase aide les marins à prendre confiance en eux et permet à chacun de trouver sa juste place à bord avant de partir en mission.

La division entraînement de l'escadrille des sous-marins nucléaires d'attaque (ESNA) a

© F. LE BIHAN/MN

© S. DZIOBA/MN

1 Les artilleurs de la frégate de surveillance *Ventôse*, qui mène régulièrement des missions de lutte contre le narcotrafic dans les Caraïbes, s'entraînent au tir.

2 Intervention d'un pompier en soute missile lors d'un exercice sécurité organisé à bord du sous-marin nucléaire lanceur d'engin *Le Téméraire*.

3 Près de la base américaine de Norfolk, lors du déploiement Chesapeake, un *E-2C Hawkeye* remet les gaz en séance d'appontage simulé sur piste (ASSP).

4 Dans le cadre d'un *Field integration training* (FIT), des fusiliers de Toulon et de Brest débarquent sur une plage. Ils doivent sécuriser la zone avant le déploiement d'un raid nautique.

pour mission première de mettre en situation l'équipage afin de lui permettre de progresser. Il est de coutume de mettre à sa tête un ancien commandant de SNA et d'y affecter des sous-mariniers chevronnés, preuve de l'importance donnée à la transmission de l'expérience opérationnelle. Sa devise pourrait se résumer ainsi : « exigence », car notre métier comporte la maîtrise des risques ; « bienveillance », car chaque marin compte, mais « pas de complaisance » non plus car nous devons évaluer avec honnêteté et justesse.

DE L'AÉRONAUTIQUE NAVALE

PAR LE CV LAURENT,
CHEF DE LA DIVISION ENTRAÎNEMENT/PRÉPARATION OPÉRATIONNELLE D'ALAVIA

Dans l'aéronautique navale, un équipage opérationnel doit tout d'abord maîtriser la base du métier : voler en sécurité, en tout temps, de jour comme de nuit. Malgré l'arrivée de nouvelles technologies, l'exercice reste très technique et nécessite une pratique régulière et quasi quotidienne. L'erreur peut se payer très cher et, contrairement aux simulateurs, le temps du vol ne peut se suspendre. Les réactions face aux différentes pannes ou cas non conformes doivent donc être maîtrisées et, pour certaines, mécanisées sous forme de réflexes, tant la vitesse des aéronefs peut précipiter l'accident. La finalité du vol reste toutefois l'obtention de la supériorité opérationnelle sur l'ennemi en produisant des effets majeurs. Un équipage opérationnel doit donc maîtriser son environnement, ses capteurs et ses armements. Il lui faut aussi s'intégrer dans un dispositif de plus en plus complexe et interconnecté. Sa mission va le conduire dans un espace contesté par l'adversaire, aussi bien aéromaritime qu'aéroterrestre, qu'il devra partager avec les autres composantes, y compris le monde civil, en coalition interarmées et interalliée. La division « entraînement/préparation opérationnelle » veille donc à donner un standard « haut de gamme » aux équipages *via* des qualifications régulièrement enrichies par le retour d'expérience. Cela permet de maintenir un haut niveau d'exigence, une capacité d'adaptation et une combativité face à la menace pour offrir aux opérationnels le plus grand professionnalisme possible.

DES FUSILIERS MARINS ET COMMANDOS

PAR LE CF JEAN-MICHEL,
CHEF DE LA DIVISION PRÉPARATION OPÉRATIONNELLE DES FUSILIERS MARINS ET COMMANDOS

Tout en veillant à la sécurité en exercice, le bureau entraînement de la Forfusco cherche en permanence à être au plus près du réel. Le retour d'expérience des théâtres d'opérations se révèle donc indispensable et permet de fixer précisément les objectifs et la progressivité de chaque exercice. Par ailleurs, le travail d'adaptation et les qualités d'innovation des instructeurs sont nécessaires pour pousser le réalisme. Le plastron, par sa réactivité, contribue également à élever le niveau d'exigence.

Le réalisme repose enfin sur l'emploi des moyens engagés. L'exercice Garrigues, qui concrétise le volet nautique de la remise en condition opérationnelle (RECO), est, à ce titre, emblématique. Sur une semaine, avec le concours de sous-marins, d'aéronefs, d'hélicoptères et de drones de la Marine, les commandos planifient et exécutent une mission dans sa totalité. Ainsi, ils ont l'opportunité de déployer tout le panel de leur savoir-faire : action au large, de la mer vers la terre et à terre, avec réalisation de tirs.

Le critère de succès de la préparation opérationnelle est dans la répétition. Lorsqu'un commando arrive en RECO, en début de cycle on estime qu'il maîtrise ses savoir-faire à 50 %. À l'issue, il les maîtrise à 98 %. On ne recherche pas la répétition d'un simple geste technique, mais bien d'un exercice complet, au moins une fois par semaine. ●

À retenir

- Les DIVENTS ont un rôle clé pour adapter l'entraînement au retour d'expérience opérationnelle.
- Le réalisme permet de plonger les équipages au cœur de l'action.
- Cent stages par an sont organisés par la DIVENT ALFAN.

Innovations

Des entraînements à la pointe de la technologie

© A. PUGNET/MN

© V. ORSINI/MN

© T. TREBEM/MN

En complément des entraînements indispensables réalisés à la mer en conditions réelles, la simulation aide les équipages à acquérir à terre les gestes et les réflexes qui font leur quotidien en mission. Elle permet en outre de simuler des avaries majeures qu'il n'est pas possible de reproduire sans risque sur une unité à la mer, comme une avarie totale électrique par exemple. Il s'agit d'un véritable atout d'autant plus utile que les moyens de la Marine sont en priorité employés en opérations.

LA SIMULATION À L'ÉPREUVE... DE LA FORCE D'ACTION NAVALE

La FAN dispose depuis de nombreuses années de simulateurs pour l'entraînement des équipages. Les marins peuvent en effet s'entraîner à conduire des opérations avec des moyens synthétiques à terre depuis plus de 40 ans ! Toujours plus modernes, ces derniers améliorent les capacités militaires et l'aptitude des marins à maîtriser des systèmes de plus en plus complexes, en équipe, dans de nombreux domaines, et selon des situations variées. Grâce à des technologies numériques puissantes, ces moyens ne cessent d'évoluer pour offrir à leurs utilisateurs un réalisme et une conformité aux systèmes utilisés en mer. Ils permettent ainsi le développement continu des compétences et imposent la simulation comme une étape clé de la qualification des marins tout au long de leur carrière.

Les technologies développées répondent aussi aux exigences de connectivité et font entrevoir la capacité à simuler un environnement opérationnel en mer. Les données collectées sur les théâtres d'opérations, transmises à des simulateurs grâce aux liaisons de données tactiques, permettront de plonger les marins dans un environnement restituant fidèlement la réalité opérationnelle, dans toute sa complexité. Parallèlement, l'augmentation du nombre de bâtiments à double équipage conduit la FAN à consolider ses capacités d'entraînement pour les équipages à terre. Les simulateurs prennent ainsi une dimension incontournable pour mieux préparer les marins à l'embarquement et optimiser les périodes d'entraînement à la mer, qui resteront de toute manière indispensables.

DES FORCES SOUS-MARINES

Les écoles de navigation sous-marine (ENSM) ont un rôle clé dans la formation des sous-mariniers de toutes les spécialités pour qu'ils soient aptes à naviguer en sécurité sur sous-marin nucléaire : SNA à Toulon et SNLE à Brest. Lorsque les équipages doivent passer leurs qualifications à terre, elles fournissent simulateurs et instructeurs aux divisions entraînement des escadrilles des sous-marins nucléaires d'attaque (ESNA) et des sous-marins nucléaires lanceurs d'engins (ESNLE). Les escadrilles disposent principalement de trois types de simulateurs : sécurité/plongée, conduite des opérations et mise en œuvre de la chaufferie. Depuis octobre 2017, l'équipage d'armement du *Suffren* a commencé à s'entraîner sur les nouveaux simulateurs du *Barracuda* : une première avant l'admission au service actif d'un bâtiment de la Marine ! Le maître principal Vincent, instructeur responsable de la formation des futurs marins du *Suffren*, en constate déjà le bénéfice : « *J'ai effectué deux entraînements sur les simulateurs de conduite de la chaufferie des* Suffren. *Ancien opérateur en charge de la conduite du réacteur sur les* Rubis, *cela m'a permis de prendre pleinement conscience du fossé technologique séparant les deux types de sous-marins. J'ai ainsi pu constater que l'automatisation et l'interface homme-machine (IHM) permettent de réduire d'une personne l'équipe de conduite. La simulation facilite aussi la transformation d'un opérateur* Rubis *en opérateur* Suffren. *C'est une chance pour la Marine qui pourra disposer, pour les premiers essais, d'un équipage ayant déjà une expérience de conduite très proche de la réalité.* »

DE L'AÉRONAUTIQUE NAVALE

Au sein de la Force de l'aéronautique navale, toutes les composantes possèdent leurs propres moyens de simulation. Ces derniers permettent de réaliser des mises en situation sur mesure pouvant être récurrentes, y compris dans des modes dégradés et sans mettre le personnel en danger. Pleinement utilisés, car le coût à l'heure de vol est relativement faible, les simulateurs

© ECOFUS/MN

4 En matérialisant les endroits où le marin est touché, les capteurs laser placés sur les casques lourds et les gilets pare-balles permettent de donner plus de réalisme aux exercices.

1 Pendant le deuxième arrêt technique majeur du porte-avions *Charles de Gaulle*, son équipage a pu maintenir et améliorer ses savoir-faire sur les simulateurs de navigation et de défense de la FAN.

2 Le simulateur mobile «Neptune» permet aux futurs équipages des SNA de type *Suffren* de s'entraîner à la sécurité plongée, au pilotage et à la surveillance des installations.

3 Le centre d'entraînement à la survie et au sauvetage de l'aéronautique navale (CESSAN) dispose d'un simulateur qui se retourne et s'immerge afin d'apprendre la survie en cas de crash.

peuvent aussi bien servir aux pilotes qu'aux autres membres d'équipage. Un atout pour la composante hélicoptère dont les vols simulés sont assurés au minimum par un pilote et un spécialiste chargé de la tactique et du treuillage. Ces moyens, différents selon le type d'appareil, sont tantôt fixes avec des images transmises par des écrans, tantôt montés sur une plateforme mobile qui reproduit toutes les sensations du vol. Le simulateur du *Caïman Multi Role Training Device* (MRTD), sur lequel a l'habitude de s'entraîner le lieutenant de vaisseau Laureline, pilote depuis 2010, est un système intermédiaire doté de sièges dynamiques : «*Avec son cockpit et sa console identiques à ceux du* Caïman, *le simulateur MRTD est un fabuleux outil de formation et d'entraînement qui nous place au plus près du réel. L'équipage, installé dans la cabine de pilotage et la tranche arrière, est doté de tout son équipement de vol : casque, gants, combinaison, jumelles à vision nocturne… Chaque séance est agrémentée de pannes pour nous entraîner à réagir à tout imprévu pouvant mener jusqu'à l'amerrissage. Nous sortons de la «boîte» bien transpirants !*»

DES FUSILIERS MARINS ET COMMANDOS

Chez les fusiliers marins comme chez les commandos, pas de simulation sans matériel innovant ! Outre les munitions comme celles de 9 mm et de 5.56 mm contenant une cartouche de peinture lessivable permettant de marquer les tirs, il existe des capteurs lasers, placés sur des casques lourds ou des gilets pare-balles qui signalent au combattant qu'il est touché.
« *Tout est déployé pour mettre en œuvre des moyens de simulation qui permettent de se rapprocher au mieux de la réalité du terrain. Plus on monte dans le réalisme, et plus les réactions des marins sont susceptibles de correspondre à celles qu'ils auraient face à un cas réel. C'est une très bonne école pour apprendre à gérer le stress, la sanction du feu ou encore les blessés* », explique le lieutenant de vaisseau Didier, ancien officier en charge du bureau entraînement de la Forfusco.
Dans cette logique, la cellule secourisme de combat de l'École des fusiliers marins possède un mannequin plus vrai que nature dont les symptômes évoluent en fonction du traitement effectué par le marin qui réalise les gestes de premiers secours. Les simulateurs de tir sont aussi très sollicités, qu'il s'agisse des actuels Sittal (Simulateur d'instruction aux techniques de tir aux armes légères) ou du système Sinetic, plus moderne et adapté aux armes actuelles, qui les remplacera à l'horizon 2023. Ils permettent de se confronter à la complexité des situations de tir très variées : en milieu urbain, au milieu des populations, ou depuis un véhicule par exemple… ●

La simulation du futur

Par le CV Laurent, officier de cohérence d'armée du pôle Plans-Programmes

Numérique, digital, réalités virtuelles et augmentées figurent dans la panoplie des instruments pour mener à bien le plan stratégique « Mercator ». L'objectif est de recourir à ces technologies pour obtenir *in fine* la supériorité en opérations, ce qui passe par une préparation moderne et innovante : mieux se préparer, mieux anticiper, pour mieux agir ! L'utilisation de la réalité augmentée pour former les rondiers des sous-marins d'attaque *Barracuda* et l'ambitieux plan d'équipement en simulateurs pour optimiser le continuum formation – transformation – entraînement des équipages de FREMM, constituent deux exemples prometteurs.
Le recours accru à la simulation et au wargaming permettra de préparer nos équipages aux opérations les plus complexes. En outre, ces plateformes contribueront à la « conception/qualification », pour relever le défi de l'évolutivité des systèmes de combat, en permettant l'expérimentation avant le déploiement opérationnel sur les bâtiments.

À retenir

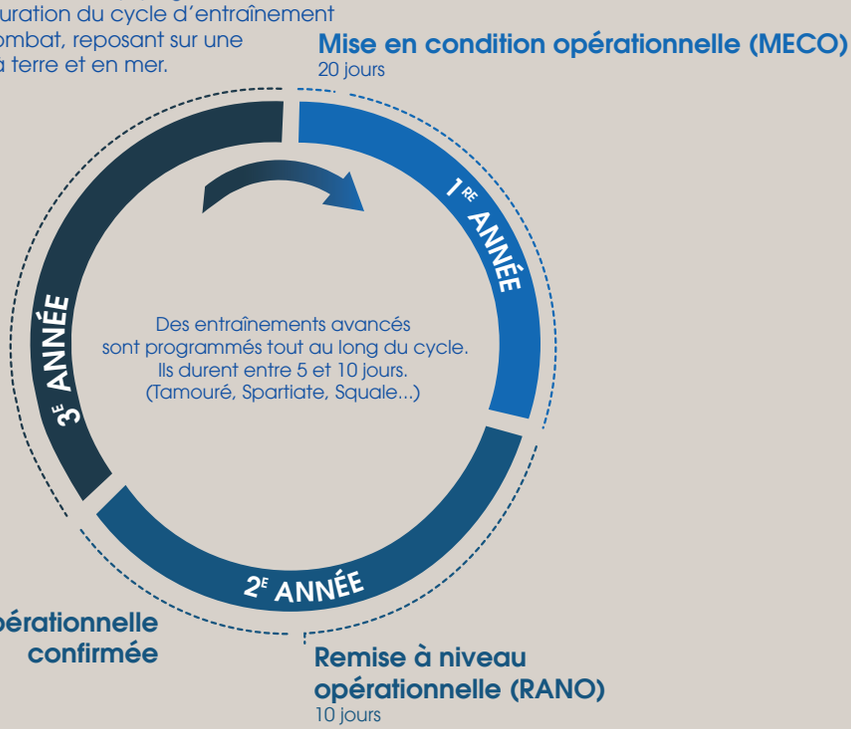
- La simulation optimise l'entraînement en permettant l'acquisition des fondamentaux sur simulateur.
- Les dernières innovations permettent d'augmenter le réalisme des simulations.
- La simulation ne permettra jamais de se passer de l'entraînement à la mer.

Cycles d'entraînement des forces au sein de la Marine

Les quatre forces de la Marine nationale organisent leurs entraînements selon un cycle qui leur est propre. Chacune peut ainsi adapter ses exercices à ses besoins et à ses contraintes opérationnelles. La finalité reste toutefois commune : il s'agit d'évaluer et de faire progresser les marins régulièrement pour les maintenir au plus haut niveau d'exigence.

• La Force d'action navale

À compter de 2019, le passage au double équipage des FREMM et des PSP entraînera une restructuration du cycle d'entraînement opérationnel des bâtiments de combat, reposant sur une alternance de stages qualifiants à terre et en mer.



• L'aéronautique navale

Qualification

Pilote breveté et équipage en formation

Technicien : **opérateur en ligne (OL)**

Entraînement quotidien de qualifications aéronautiques et tableau de préparation à l'action

Niveau de qualification

Chasse : **équipier opérationnel (EO)** 18 mois en moyenne

Hélicoptère : **chef d'hélicoptère élémentaire (CHE)** 18 mois

Avion de patrouille maritime : **pilote opérationnel (PILOPS)** 12 mois

Technicien : **dépanneur en ligne (DL)**

Entraînement quotidien de qualifications aéronautiques et tableau de préparation à l'action

Niveau de qualification

Chasse : **sous chef de patrouille (SCP)** 2,5 ans

Hélicoptère : **chef d'hélicoptère opérationnel (CHO)** 2,5 ans

Avion de patrouille maritime : **commandant d'aéronef opérationnel (CDA OPS)** 3 ans

Technicien : **chef d'équipe (1/3, bordée)**

Entraînement quotidien de qualifications aéronautiques et tableau de préparation à l'action

Niveau de qualification

Chasse : **chef de patrouille (CP)** 4,5 ans

Hélicoptère : **chef d'hélicoptère confirmé (CHOC)** de 5 ans

Avion de patrouille maritime : **commandant d'aéronef confirmé (CDA CONF)** 4,5 ans

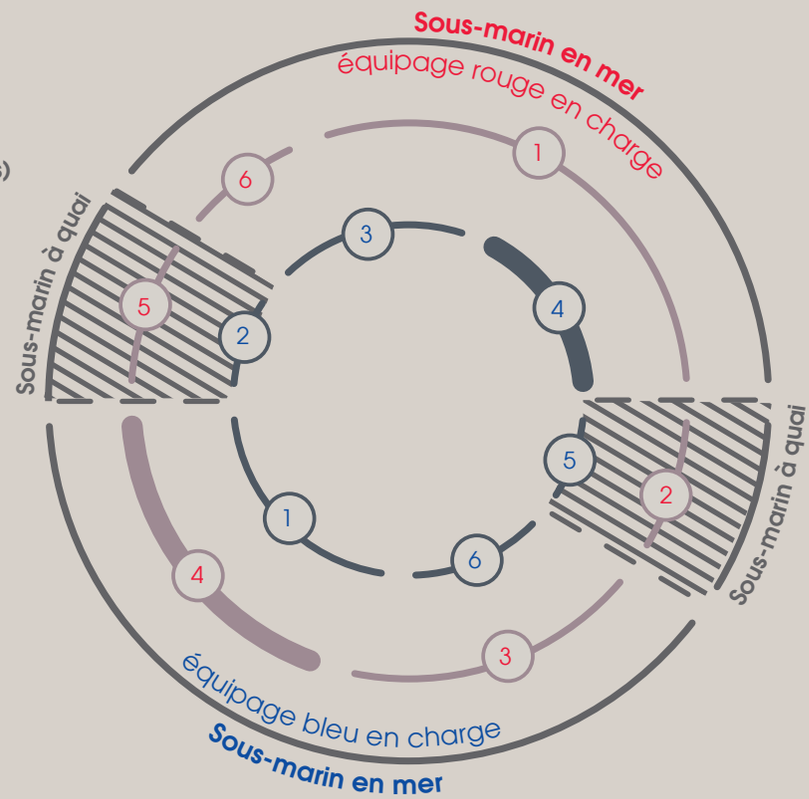
Technicien : **certificateur (CRS)**

Temps

• Les forces sous-marines et la Force océanique stratégique

Les différentes phases du cycle d'entraînement
(les durées varient selon le type de sous-marin) :

1 - Mission (10 à 16 semaines)
2 - Soutien de l'équipage bis (5 à 7 semaines)
3 - Permissions (6 à 8 semaines)
4 - Entraînement à terre sur simulateurs (6 à 7 semaines)
5 - Entretien du sous-marin à quai (5 à 7 semaines)
6 - Entraînement en mer (2 à 3 semaines)



• La force des fusiliers marins et des commandos

La préparation opérationnelle des fusiliers marins comporte une phase de préparation individuelle suivie d'une phase de préparation collective, avant des missions de protection sur le territoire national, et de projection en outre-mer, embarquées ou à l'étranger.

Cycle des commandos marine :

1 - Remise en condition opérationnelle (RECO)
Resoclage des savoir-faire fondamentaux

2 - Déploiement à Djibouti
a- Alerte opérationnelle
b- Partenariats militaires opérationnels
c- Entraînement avancé

3 - Disponibilité opérationnelle
a- Missions d'opportunité
b- Entraînement
c- FIT *(Force Integration Training)* centré sur la mission

4 - Opérations
Missions planifiées

5 - Régénération et disponibilité opérationnelle
a- Alerte contre-terrorisme maritime et contre-terrorisme à l'étranger
b- Missions d'opportunité
c- Permissions / Stages / Requalifications individuelles

Symposium des marines du golfe de Guinée 2018 « La protection des ressources halieutiques doit être une priorité »

CA Gilles Boidevezi

En charge de la coordination des relations internationales à l'état-major de la Marine

Le symposium des marines riveraines du golfe de Guinée 2018 s'est tenu à Saint-Germain-en-Laye le lundi 22 octobre. L'occasion pour les nombreux chefs d'état-major participant de faire part de leurs préoccupations actuelles et de rechercher des solutions communes et concertées.

COLS BLEUS : Amiral, quels étaient les enjeux du symposium des chefs d'état-major du golfe de Guinée 2018 ?

CA GILLES BOIDEVEZI : La lutte contre la pêche et les trafics illicites, la piraterie maritime et la pollution de l'environnement constituent autant d'enjeux stratégiques dans le golfe de Guinée. À des degrés divers et différents, tous les pays riverains sont donc concernés par les questions de sécurité et de sûreté maritime. En effet, à l'image de la pêche illégale qui représente un manque à gagner considérable pour les pays africains et qui pourrait à court terme menacer la sécurité alimentaire de la région, ces enjeux peuvent être un facteur de paupérisation accrue et de déstabilisation s'ils ne sont pas pris en compte.

Les moyens des pays étant limités, la solution apportée doit être globale et coordonnée. Dans cette logique, la coopération entre marines occidentales et marines africaines, ainsi que le partage d'information maritime, contribuent à renforcer la communauté maritime du golfe de Guinée en appui du processus de Yaoundé. Ils permettent d'agir de manière concrète en faveur de la lutte contre toute forme de criminalité maritime. La recherche de solutions innovantes est aussi nécessaire pour mieux identifier les zones à risques et optimiser l'emploi de moyens disponibles dans des actions ciblées, efficaces et dissuasives.

© B. PAPIN/MN

Coopération dans le golfe de Guinée.

C. B. : Quelles ont été les spécificités de ce dernier symposium ?

CA G. B. : La participation des chefs d'état-major des marines riveraines du golfe de Guinée a été massive. Tous se sont beaucoup impliqués au cours des présentations et lors des séances de questions-réponses, propices au partage et au retour d'expérience. De manière générale, les débats et discussions se sont concentrés autour de la lutte contre la pêche illicite et de la question de la sécurité maritime. Nous nous sommes accordés sur le fait que la protection des ressources halieutiques doit être une priorité. Nous avons également analysé les phénomènes sociétaux que sont la piraterie maritime et les trafics illicites afin de déterminer comment agir sur les causes profondes et améliorer ainsi la sécurité maritime. Enfin, nous avons intégré à nos réflexions un volet de lutte contre la pollution, indispensable pour développer une économie bleue durable qui aura un impact sur l'équilibre de la biodiversité, la sécurité sanitaire, la sécurité alimentaire ou encore le tourisme.

C. B. : Quels enseignements ont été tirés ? Quelles évolutions en attendre ?

CA G. B. : Les échanges francs et constructifs qui ont eu lieu pendant ce symposium ont tout d'abord mis en lumière l'importance de la connaissance en amont de la ressource et de l'environnement, voire de l'écosystème non seulement biologique mais aussi sociétal. Ils ont aussi souligné le fait que l'amélioration de la sécurité maritime passera nécessairement par un partage de l'information efficace et performant. Il nous appartient de renforcer encore et toujours notre coopération sur ce point, en adoptant des solutions techniques et

© E. CADIOU/MN

Les participants du Symposium des marines riveraines du golfe de Guinée 2018.

des options capacitaires favorisant le partage, la diffusion et l'harmonisation des échanges. Aujourd'hui, il existe un consensus sur le fait que seule une réponse commune peut apporter des solutions viables et durables. L'architecture de Yaoundé est adaptée à ce défi. Il faut la rendre plus opérationnelle grâce à une identification fine d'acteurs capables de constituer des relais d'influence entre cette structure, les organisations régionales et les pays. Il faut aussi que les défis et les enjeux, présents dans le golfe de Guinée, ne restent pas confinés aux acteurs locaux. Les responsables des marines africaines qui le souhaitent doivent pouvoir s'exprimer sur leurs problématiques pour que chacun puisse comprendre que ces enjeux ne sont pas limités à l'Ouest africain.

C. B. : Quel rôle joue la Marine nationale pour améliorer la sécurité maritime dans cette zone ?

CA G. B. : Aux côtés de ses partenaires internationaux, la France soutient l'action des États du golfe de Guinée pour assurer la sécurité maritime. Elle fédère les actions menées en coordination au profit des marines de la région et met en œuvre des offres de coopération complètes et cohérentes avec le besoin identifié. Dans le domaine de la coopération bilatérale, la France organise des détachements d'instruction opérationnelle (DIO) et des périodes d'instruction opérationnelle (PIO). Les DIO sont des formations d'une durée d'une à 2 semaines proposées par les forces françaises présentes en Afrique. Les PIO sont des formations

© E. CADIOU/MN

« Le symposium de Paris, en 2018, a été celui de la maturité. Celui d'Accra en 2019 sera celui de la pérennité. » Amiral Christophe Prazuck, discours de clôture du Symposium 2018.

maritimes spécialisées, dispensées pendant 1 jour ou 2 par les équipages des navires français lors de leurs escales africaines.
Dans le domaine de la coopération multilatérale, la France conduit des exercices pour renforcer les capacités de sécurité maritime au niveau interrégional et inter-administration des États du golfe de Guinée. Elle participe ainsi aux exercices African Nemo, organisés 5 à 6 fois par an au niveau régional, puis au Grand African Nemo, qui réunit l'ensemble des marines riveraines de la zone chaque année.
Au niveau opérationnel enfin, la Marine prend part à des patrouilles communes : les opérations Sagne. Dans ce cadre, les navires et aéronefs français présents dans le golfe de Guinée accompagnent en mer les unités africaines et leur permettent d'intervenir en leur nom propre dans leur zone de responsabilité.

C. B. : Pourriez-vous nous parler de la coopération européenne dans cette zone ?

CA G. B. : En mai 2015, la France, le Danemark, le Portugal et l'Espagne ont conclu un accord visant à accroître leur coopération dans le golfe de Guinée. Ce texte leur permet de renforcer la synchronisation des déploiements de leurs moyens aéronavals dans la zone, d'intensifier les échanges d'informations et de consolider leur soutien au renforcement des capacités africaines, notamment grâce à des formations coordonnées.
La présence permanente d'un navire français dans le golfe de Guinée et l'engagement accru de l'Espagne et du Portugal contribuent à renforcer la coopération des marines européennes au profit de l'opérationnalisation du processus du Yaoundé. À titre d'exemple, trente-six fusiliers marins de la marine portugaise sont actuellement embarqués à bord du *Mistral*, en opérations dans le golfe de Guinée.
En parallèle, le Service européen pour l'action extérieure (SEAE) porte la stratégie de l'Union européenne pour le golfe de Guinée et soutient un grand nombre d'initiatives, notamment à travers le projet *Gulf of Guinea Interregional Network* (GoGIN), qui appuie le développement des centres de l'architecture de Yaoundé. ●

LIENS INTERALLIÉS

Du *Made in France* dans la Royal Navy

En vertu du traité de coopération en matière de Défense et de sécurité renforçant les liens militaires entre la France et le Royaume-Uni, 9 officiers mariniers mécaniciens navals ou électrotechniciens ont été affectés depuis 2015 dans la Royal Navy, et ce pour une durée de 3 ans. Retour sur une coopération «*successful*».

Pour pallier le manque d'électrotechniciens et de mécaniciens au sein de la Royal Navy, des officiers mariniers (OM) français de ces spécialités ont été affectés à bord de bâtiments anglais : une première ! « *Seules deux marines ont ainsi fourni du personnel aux Britanniques : l'US Coast Guard et la Marine nationale* », indique le capitaine de vaisseau Luc, attaché naval près l'ambassade de France à Londres.
En 2015, il a donc été convenu que 6 marins français volontaires, titulaires du brevet supérieur (BS) et justifiant d'un bon niveau d'anglais, seraient affectés à bord de bâtiments de combat de la Royal Navy. Preuve du succès de cette entreprise : le chiffre a été porté à 9 en 2016.

UN ENRICHISSEMENT PAR LA DIFFÉRENCE

Conformément à cet accord, chaque marin français sélectionné a été affecté outre-Manche pour une durée de 3 ans. Les 6 premiers mois ont été consacrés à une formation permettant de se familiariser avec les usages de la Marine britannique et d'appréhender au mieux les futures fonctions à bord. La doctrine en matière de sécurité étant différente, ils ont également dû suivre un cours relatif à la sécurité et au sauvetage.
Les périodes d'entraînement, appelées FOST (*Flag Officer Sea Training*), qui ont succédé à cette formation, ont été l'occasion de découvrir certaines spécificités propres à la Royal Navy. « *Par exemple, l'épontillage*[1] *bois en exercice sécurité est toujours de rigueur sur les bâtiments britanniques*, précise le capitaine de frégate Rémi, officier d'échange à Portsmouth. *Ce n'est plus le cas chez nous où l'épontillage est hydraulique.* »

© D.MOUTAULT/EMA

Le *HMS Bulwark* a accueilli à son bord un officier marinier français. Navire de transport de chalands et de débarquement, il permet de déployer, par voie maritime ou aérienne, les marines de la Royal Navy, à terre avec leur équipement.

ACQUISITION DE COMPÉTENCES ET INTEROPÉRABILITÉ

Au terme de leurs 3 années d'affectation, les OM reviennent avec la satisfaction d'avoir vécu une expérience unique, enrichissante tant professionnellement que personnellement : elle leur a permis d'échanger avec leurs homologues britanniques, de découvrir des processus différents, notamment en termes de management et de maintenance, et d'acquérir des savoir-faire nouveaux. De leur côté, les commandants des bâtiments britanniques qui les ont accueillis n'ont pas tari d'éloges et se sont montrés reconnaissants vis-à-vis de la Marine française. Pour le CV Luc, « *les savoir-être et les savoir-faire made in France ont été bénéfiques aux équipages britanniques qui ont particulièrement apprécié la polyvalence, la capacité d'adaptation et l'excellent niveau des marins français. Ce « prêt » alimente notre compréhension mutuelle et notre interopérabilité* ».
Aujourd'hui, si 6 des officiers mariniers ont regagné la France, 3 restent encore affectés à bord de bâtiments anglais et ce, jusqu'à l'été 2019. ●

ASP AUDE BRESSON

(1) Ensemble des moyens utilisés pour lutter contre la déformation d'une cloison due à une voie d'eau à bord d'un bâtiment.

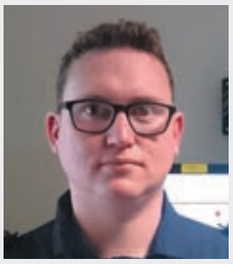
© F. LE BIHAN/MN

Le *HMS Ocean* est un *Landing Platform Helicopter* (LPH). Navire de débarquement, il peut également être utilisé comme porte-hélicoptères d'assaut.

Ce qu'ils en disent

Maître Vincent,

breveté supérieur mécanicien naval (MECAN), de retour d'une affectation sur le *HMS Somerset*.



© DR

«En 2015, j'ai été affecté au sein de la Royal Navy. Afin de m'y intégrer, les six premiers mois de cette affectation ont été consacrés aux cours de langue et de spécialité. J'ai ensuite pu embarquer à bord du *HMS Somerset* en tant que *chief shipwright* : «charpentier du bord» dans le langage de la Royal Navy. J'occupais les fonctions de chef de section «coque/sécurité» avec, sous ma responsabilité, 4 marins anglais dont un adjoint. Je devais notamment former les plus jeunes : il y a un turnover important dans ces postes afin de permettre la formation régulière de nouveaux marins.
Au cours de mon affectation, le *HMS Somerset* a principalement effectué des missions d'escorte de bâtiments entre la Norvège et le détroit de Gibraltar. L'objectif était d'assurer la sécurité dans les eaux territoriales britanniques, notamment dans le domaine de la lutte anti-sous-marine. Ces missions étaient similaires à celles que peuvent conduire les unités de la Marine nationale. Dans ma spécialité, le rythme de travail quotidien était assez comparable à celui des bâtiments français, ce qui m'a permis de m'adapter rapidement à ce nouvel environnement. La seule vraie différence observée était le niveau d'implication des industriels britanniques dans le cycle d'entretien des bâtiments de la Royal Navy : ils sont très investis dans des périodes d'entretien courant, ce qui peut limiter la connaissance pratique de certains systèmes par les marins et être un handicap en cas d'interventions à la mer.
Par-delà ces différences, je retiens surtout le réel plaisir d'avoir pu échanger avec mes homologues britanniques et de découvrir le fonctionnement d'une autre marine.»

Premier maître Michaël,

titulaire du brevet supérieur (BS) de mécanicien naval, de retour d'une affectation sur le *HMS Ocean*.

© DR

«À bord, j'étais chef de section «groupement assaut», ce qui signifie que j'étais responsable de la mise à l'eau et de la récupération des 4 LCVP (*Landing Craft Vehicle Personnel*), équivalent des chalands de débarquement français qui permettent de projeter à terre jusqu'à 35 marines avec leur équipement. Ma section était également chargée du *rescue boat* et du bossoir servant à le mettre à l'eau. Pour cela, j'avais avec moi un adjoint, *Leading Hand Marine Engineer*(1) ainsi que deux *Engineering Technician Marine Engineer*(2). L'intégration s'est faite aisément, notamment grâce au chef de service, *Chief Petty Officer*(3) également.
Durant mon affectation à bord du *HMS Ocean* nous avons enchaîné les missions en mer Baltique, en Méditerranée, dans le golfe Arabo-Persique, où nous avons pris part à la *Combined Task Force 50*, et dans les Caraïbes, afin de porter secours aux sinistrés des ouragans Irma et Maria.
Pendant ces déploiements, ma famille et moi avons été très bien accompagnés. Une initiative m'a particulièrement touché : l'association Aggies proposait aux marins d'enregistrer des histoires pour que les enfants puissent entendre des récits lus par leur père lorsque nous étions en mer. Ma femme pouvait également participer à des *Coffee Mornings*, des rencontres organisées toutes les semaines pour que les épouses puissent échanger avec du personnel de la Royal Navy et évoquer leurs éventuels problèmes.
En plus de m'enrichir personnellement, cette expérience m'a été bénéfique professionnellement. Au début, la barrière de la langue m'a contraint à acquérir un vocabulaire technique nouveau. De plus, comme il n'existe pas de correspondance stricte de ma spécialité dans la Royal Navy, j'ai dû me former en électronique et en automatisme, domaines qui faisaient partie de mes fonctions et de celles de ma section.»

(1) Chef mécanicien.
(2) Mécaniciens.
(3) Premier maître.

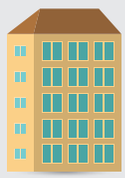
Publicité

LE PROJET DE LOI DE FINANCES 2019

Le PLF 2019 correspond à la première année de la loi de programmation militaire 2019-2025, promulguée par le président de la République le 13 juillet 2018. Il prévoit pour l'année 2019 un budget de 35,9 milliards d'euros – soit 1,82% du PIB - correspondant à une hausse de 5%, répartie entre les armées, directions et services.

EXEMPLES DE MESURES « À HAUTEUR D'HOMME » :

- Hébergements rénovés pour les fusiliers marins à Brest et Toulon
- Extension du wifi gratuit à l'ensemble des hébergements et foyers
- De nouvelles places en crèche pour répondre au besoin des familles
- Rénovation du restaurant Castigneau à Toulon
- Nouveaux logements pour équipages (PSP et SNA) à Cherbourg
- Capacités d'accueil à terre des équipages de FREMM



Mesures «à hauteur d'homme»

LIVRAISON DE NOUVEAUX MATÉRIELS

renouvellement et/ou accroissement des moyens

- 1 FREMM (n°6 - *Normandie*)
- 2 BSAH (*Seine* et *Garonne*)*
- 1 B2M (n°4 - *Dumont d'Urville*)*
- 1 PLA (*La Combattante*)*
- 2 *Caïman Marine*
- 2 premiers *ATL2* rénovés
- 1 *Hawkeye* modernisé
- 1 *Falcon 50* (adapté SAR)
- Lots de missiles MDCN et ASTER 30

COMMANDES PRÉVUES

renouvellement et/ou accroissement des moyens

- 6e Barracuda
- 4 Pétroliers ravitailleurs
- 6 Patrouilleurs outre-mer

Préparer l'avenir

Futur porte-avions : lancement des études dès l'été 2018
Dissuasion : passage en phase réalisation du programme SNLE 3G en 2020

- **La commande correspond à la notification aux industriels de la construction de l'unité en question avec le financement associé**
- **La livraison correspond au transfert de propriété de l'industriel à l'État (DGA)**
- **L'admission au service actif correspond au transfert de la DGA à la Marine pour un emploi opérationnel de l'unité.**

*Nota : admis au service actif en 2019

vie des unités

Cherbourg Départ du VAE Pascal Ausseur
Coopération européenne Des fusiliers portugais sur le *Mistral*
Cherbourg Votre prochaine affectation ?

Cherbourg
Départ du VAE Pascal Ausseur

© N. FERNANDEZ/MN

Vendredi 28 septembre 2018, à la base navale de Cherbourg-en-Cotentin, cérémonie de départ et de prise de fonction du préfet maritime de la Manche et de la mer du Nord. Le vice-amiral Philippe Dutrieux succède au vice-amiral d'escadre Pascal Ausseur, ici à l'image.

COLS BLEUS : Amiral, que retenez-vous de ces années passées à la tête de la préfecture maritime de la Manche et de la mer du Nord ?
VICE AMIRAL D'ESCADRE PASCAL AUSSEUR : J'ai passé à Cherbourg trois années beaucoup plus denses que je ne l'avais envisagé en prenant mes fonctions ! Cette forte activité est directement liée à l'accroissement des missions en Manche et en mer du Nord.
En tant que commandant d'arrondissement maritime, mon défi principal a été celui de la préparation de la re-nucléarisation du port militaire de Cherbourg, après plus de dix années d'interruption, pour accueillir les sous-marins de la classe *Suffren* et désarmer ceux de la classe *Rubis*.
En tant que commandant de zone maritime, les missions de défense maritime du territoire se sont multipliées. Le soutien militaire aux actions de l'État en mer, dirigées par le préfet maritime, s'est aussi renforcé. Il s'est agi en premier lieu de contrer la menace terroriste sensible dans le nord de la zone. Nous nous sommes dotés d'un dispositif adapté pour traiter la menace d'attentat venant de la mer sur les sites sensibles du littoral ou en mer à bord des très nombreux navires à passagers qui naviguent en Manche. Nous avons été également confrontés à l'augmentation des missions régaliennes en mer : lutte contre les trafics en tout genre, et en premier lieu celui des êtres humains, maintien de l'ordre public en mer, police des pêches, mais également police de l'environnement avec la montée en puissance des enjeux écologiques.
Sur le plan de la gouvernance des espaces maritimes, nous avons défini, avec la préfète de Normandie, la stratégie de l'État pour le développement durable de la Manche et la mer du Nord à l'horizon 2030 sur les plans économique et environnemental : éolien, hydrolien, pêche, aquaculture, transports maritimes, granulats, câbles, loisirs nautiques, aires marines protégées…
Les enjeux sont multiples et sensibles ! Enfin, la sécurisation de la navigation dans cette zone, la plus dense du monde, a occupé mes équipes jours et nuits. Nous avons évité ainsi plus de deux catastrophes maritimes par mois, ce qui a représenté en 2017 un préjudice évité estimé à 5,5 milliards d'euros.

C. B. : Au moment de quitter la Marine après 37 ans de service, quel message souhaiteriez-vous adresser aux lecteurs de *Cols Bleus* ?
VAE P. A. : Deux convictions : la première, c'est que les tensions de tous ordres s'accroissent partout dans le monde – la criminalité, les déstabilisations régionales, le terrorisme et les rapports de force entre puissances se généralisent alors que la régulation internationale se fragilise. Ces tensions se propagent sur la mer qui redevient un espace de conflits au moment où elle devient également un enjeu économique et environnemental majeur. La France a donc besoin d'une Marine forte et prête aux combats qui nous attendent.
La deuxième, c'est que la force principale de la Marine réside dans notre cohésion, notre sens du collectif, ancré dans l'esprit d'équipage qui nous forme, presque à notre insu, au fil de nos affectations.
Cette solidarité est dans nos gènes et prend, dans un monde marqué par un individualisme croissant, une valeur inestimable. Soyons-en fiers et préservons-la. ●

PROPOS RECUEILLIS PAR LE LV INGRID PARROT

Coopération européenne

Des fusiliers portugais sur le Mistral

© A. PUGNET/MN

Manœuvre de débarquement à proximité d'Abidjan réalisée conjointement par les fusiliers marins français et portugais.

Le 15 septembre dernier, le bâtiment de projection et de commandement (BPC) *Mistral* a quitté Toulon pour rejoindre le golfe de Guinée et participer à la mission Corymbe. À son bord, 36 fusiliers de la Marinha Portuguesa ont embarqué aux côtés des 21 fusiliers français présents, avec embarcations, armement et matériel. Cette coopération prend tout son sens quelques semaines avant le lancement officiel de l'Initiative européenne d'intervention (IEI), annoncée le 25 juin 2018 par 9 ministres de la défense européens, parmi lesquels Florence Parly et José Alberto Azeredo Lopes.

CRÉER DE LA COHÉSION

Pour les besoins de ce déploiement, les fusiliers marins portugais sont placés sous le commandement tactique du commandant du *Mistral*. Ils partagent les conditions de vie de leurs homologues français et sont soumis aux mêmes régimes de service et d'astreinte. Cela contribue à créer de la cohésion entre les marins des deux nationalités, qui participent ensemble à des entraînements et à la protection du bâtiment. Le quartier-maître de première classe Miguel, qui sert dans la Marinha Portuguesa depuis 26 ans, voit dans cette expérience une vraie source d'enrichissement : « *Je pense que cette coopération peut être bénéfique des deux côtés : nous avons beaucoup à apprendre les uns des autres. Les marins portugais n'ont pas l'habitude de travailler sur un bâtiment comme celui-ci et c'est intéressant de découvrir les règles et les méthodes de travail propres à la Marine nationale.* »

S'il existe bel et bien des différences entre les deux marines, l'enseigne de vaisseau Massano, chef du détachement portugais, constate tout de même qu'il a été assez aisé pour ses hommes de s'intégrer : « *C'est la première fois que des marins portugais participent à une mission Corymbe avec un détachement opérationnel. Nous avons d'abord observé la façon de travailler des Français et identifié les différences de procédures qui pouvaient éventuellement poser problème. Or, d'un point de vue tactique et technique, nous avons observé que nos procédures de travail sont quasiment similaires. Il est donc facile pour nous de collaborer au bénéfice de la sécurité maritime de la zone et nous nous tenons prêts en toute circonstance à agir comme une seule et même unité !* »

RENFORCER L'INTEROPÉRABILITÉ

Au cours de la mission, Français et Portugais peuvent ainsi s'entraîner de manière bilatérale aux techniques et procédures de protection du BPC *Mistral*, à la mer comme à quai. Ils ont notamment participé en équipes mixtes à l'exercice amphibie Puma 2 qui a été conduit avec les forces françaises prépositionnées à Abidjan. Pour soutenir nos partenaires africains, ils assurent ensemble des formations, notamment dans le domaine de la « protection-défense », au profit des marines riveraines du golfe de Guinée. Pendant l'exercice Grand African Nemo, qui réunit une vingtaine de navires dans le golfe de Guinée du 3 au 10 novembre 2018, ils évoluent en tandem pour accompagner les équipes de visite africaines et mener des actions de contrôle.

La qualité de l'intégration des fusiliers marins portugais à bord du *Mistral*, éprouvée par les entraînements et les opérations menées en zone sensible, témoigne du lien étroit qu'entretiennent en mer les marines française et portugaise. Elle contribue à renforcer concrètement l'interopérabilité et la fraternité d'armes des marins de nos deux pays. ●

L'ÉQUIPAGE DU BPC MISTRAL

© MN

Les fusiliers marins des deux pays s'apprêtent à effectuer un raid zodiac depuis le BPC. Ils lancent des ancres flottantes qui faciliteront leur largage.

Cherbourg
Votre prochaine affectation ?

À Cherbourg, la Marine connaît un renouveau palpable, notamment sous l'effet de la re-nucléarisation du port militaire, du doublement des équipages sur patrouilleurs de service public (PSP), de l'accroissement du nombre de fusiliers marins, ainsi que des nombreux projets en infrastructures qui modifieront totalement la base navale.
Depuis quelques années, la Marine et le groupement de soutien de base de défense (GSBdD) s'emploient à jouer la carte de la proximité des services de soutien afin de faciliter la vie des marins. Dès leur arrivée, ceux-ci sont accueillis par le pôle Atlas Famille du cercle Chantereyne, qui organise une soirée spéciale et un forum où l'ensemble des associations et services culturels, sportifs et sociaux présentent leur activité. Le pôle abrite aussi une Agence de reconversion de la Défense (ARD), qui prend en compte les conjoints pour faciliter leur recherche d'emploi. Enfin, le pôle Marine Loisirs propose une offre conséquente pour permettre aux marins et à leur famille de profiter pleinement des activités de la région. ●

LV INGRID PARROT

Témoignages

CF Frédéric,
commandant en second de la base navale de Cherbourg de 2015 à 2018, puis chef d'antenne ALFAN à Cherbourg

© N. FERNANDEZ/MN

«L'avenir à Cherbourg, c'est le passage au double équipage des PSP, à commencer par le *Flamant* en 2019. Cette évolution, qui s'inscrit dans le plan Mercator, permettra aux marins embarqués de disposer d'une meilleure visibilité sur l'activité de leur bâtiment : les alertes à 6 heures ne pèseront plus autant sur leur vie et celle de leur famille. En effet, les marins formant les équipages des PSP alterneront entre des périodes à terre et en mer, à dates fixes et connues. Cette alternance régulière leur sera une garantie pour organiser avec sérénité leur vie privée comme la planification de leurs permissions. Au niveau opérationnel, le doublement d'équipage augmentera significativement les jours de mer avec un contrat de 150 jours par an. Pour y parvenir, on prévoit 63 marins embarqués supplémentaires d'ici 2021, avec la possibilité pour certaines spécialités de faire 2 ou 3 affectations à Cherbourg. Une vraie opportunité qui donne accès à des responsabilités conséquentes. Par exemple, un maître navigateur-timonier (NAVIT), breveté supérieur, sera officier de manœuvre sur un PSP.»

MT Xavier,
affecté au groupement de plongeurs démineurs (GPD) Manche

© B. PAPIN/MN

«J'adore Cherbourg ! Je suis arrivé en 2016, après une première partie de carrière sur chasseurs de mines et au GPD de Brest. Cherbourg, c'était tout d'abord pour moi la possibilité de mener des missions attrayantes au sein du GPD *Manche*. Par la suite, j'ai été agréablement surpris par la ville qui est certes petite, mais dynamique. Tout est à portée main ! À titre d'exemple, ma conjointe et moi-même allons tous les jours au travail en vélo grâce aux grandes

© MN

Vue aérienne du port militaire et de la ville de Cherbourg.

pistes cyclables. J'ai été bien accueilli au sein de la base navale et par les différents services du GSBdD ; leur proximité m'a permis de connaître rapidement mes interlocuteurs. Tout est facile. Mon épouse a trouvé notre logement rapidement, face à la mer, ainsi qu'un travail en ville, où elle est commerciale. L'offre de loisirs est attrayante : le Cotentin possède de grandes plages et de nombreux clubs de sports nautiques. Idéal pour le kite-surf ! Nous nous plaisons tellement à Cherbourg que j'ai demandé une prolongation d'affectation.»

LV Nicolas,

chef sécurité-plongée, équipage d'armement du sous-marin nucléaire d'attaque (SNA) *Suffren*

© P. DESPLATS/MN

«Je connaissais déjà Cherbourg puisqu'en tant que sous-marinier, j'ai suivi mes cours à l'EAMEA[1]. C'est donc en connaissance de cause que j'ai demandé à y venir après une affectation à Toulon. La ville présente de nombreux avantages. Sur le plan de l'immobilier d'abord, on trouve facilement une maison pour le prix d'un appartement à Toulon. C'est un peu la même chose pour les loisirs. Cherbourg offre un tissu associatif et d'activités bien développé : chacun y trouve son bonheur. La ville reste à taille humaine, donc tout est accessible en voiture ou en vélo. Lorsque mon épouse a décidé de reprendre une activité professionnelle, elle a trouvé un travail rapidement dans la restauration. Alors certes, la région est un peu enclavée, mais nous nous plaisons dans le Cotentin, qui est un endroit magnifique et très agréable pour une affectation en famille. Je remettrai Cherbourg dans mes desiderata et nous pourrions même nous y installer !»

(1) École des applications militaires de l'énergie atomique.

QM Jordan,

service réapprovisionnement du GSBdD Cherbourg

© B. PLANCHAIS/MN

«Je suis originaire de Cherbourg. Après une affectation à Toulon sur la frégate anti-sous-marine (FASM) *Jean de Vienne*, j'ai demandé à y retourner afin de retrouver mon épouse. Je ne connaissais pas du tout la base navale et appréhendais donc cette nouvelle affectation. Mes peurs ont été rapidement dissipées tant l'accueil a été chaleureux, que ce soit par mes collègues ou au sein des différents services de la base de défense. Une visite en bus de la base navale a notamment été organisée afin que nous puissions connaître et identifier les différents services. En plus de cette découverte géographique, la garnison avait organisé une soirée des arrivants à la Cité de la mer. Cet événement nous a permis, mon épouse et moi, de connaître l'ensemble des facilités offertes. Aujourd'hui, ma femme pense chercher un emploi avec l'aide de l'ARD et moi, j'espère avoir une nouvelle affectation à Cherbourg, cette fois-ci embarquée.»

Stéphanie,

conjointe de marin

© B. PLANCHAIS/MN

«Mariés depuis plus de 10 ans, mon mari et moi avons déménagé quatre fois. Après quelques années en Bretagne, je l'ai suivi à Cherbourg, où il était muté. Nous avions alors de vrais *a priori* sur la ville, qui ont été très vite balayés. Au point qu'au terme d'une campagne de 3 ans, nous souhaitions vivement y retourner ! Notre retour a été pour moi le moment de me remettre à la recherche d'un emploi. J'ai pris contact avec l'Antenne Défense Mobilité de Cherbourg afin de faire un point sur ma situation professionnelle. Son partenariat avec Pôle Emploi m'a permis d'être suivie par un conseiller. Nous avons décidé de mettre en œuvre un «Activ'projet» : c'est un bilan professionnel amélioré pour une réorientation professionnelle. Puis, j'ai eu l'opportunité de travailler pour la ville de Cherbourg dans les ressources humaines. Cette expérience a été un réel tremplin qui m'a permis de trouver un poste en CDI : je suis désormais agent d'accueil en espace solidaire à mi-temps. Je peux donc concilier ma vie de famille et exercer une activité qui me plaît.»

PROPOS RECUEILLIS PAR LE LV INGRID PARROT

Personnels civils de la Marine

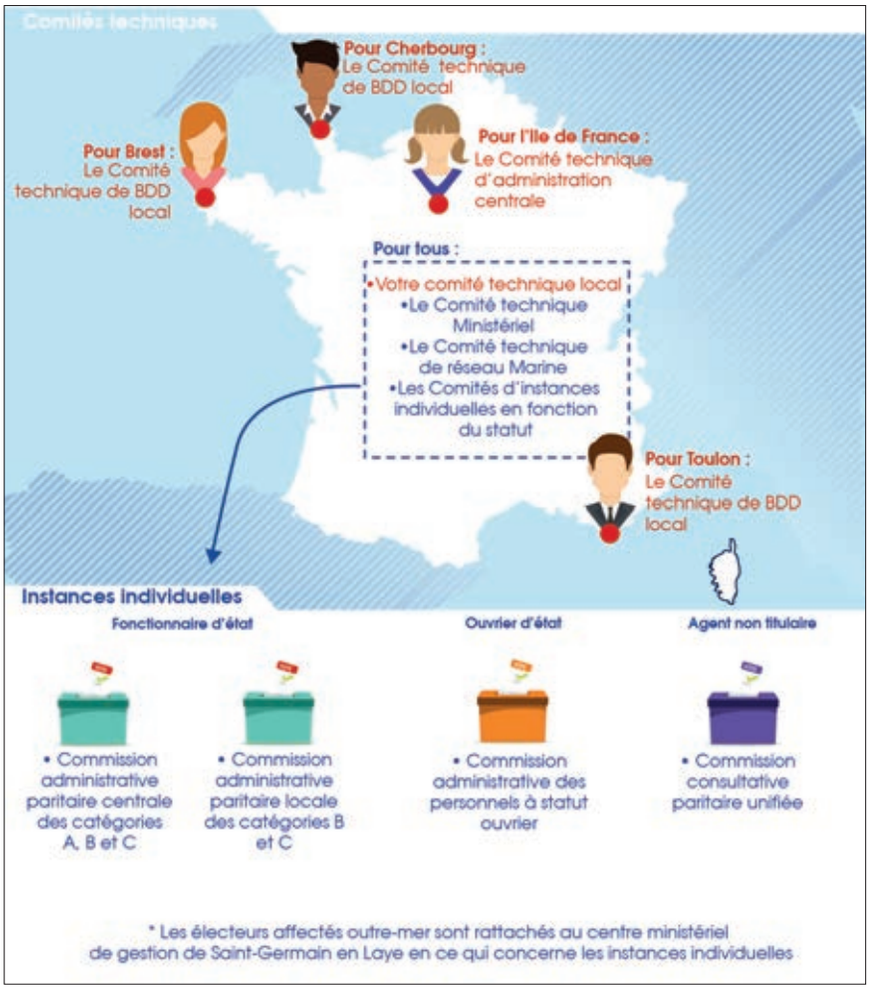
Votez aux élections professionnelles !

Le jeudi 6 décembre 2018, plus de 5 millions d'agents publics seront appelés à voter pour choisir leurs représentants dans les organismes consultatifs de la fonction publique pour les quatre prochaines années. Les 2 800 agents publics de la Marine sont appelés aux urnes.
Ces élections établissent la représentativité de chaque organisation syndicale dans les différents organismes où se déterminent les règles individuelles et collectives concernant la gestion administrative des agents. Elles permettent ainsi d'élire les acteurs du dialogue social pour les quatre ans à venir dans les comités techniques et les instances individuelles.

PAR ISABELLE DOUCET-MARTINAGE, CHEF DU BUREAU PERSONNEL CIVIL DE LA MARINE

© P. DAILCROIX/MN

La Marine est directement concernée par ces élections : ses 2 800 personnels civils électeurs vont pouvoir prendre part à l'ensemble des scrutins : comités techniques et instances individuelles. Le 6 décembre sera aussi l'occasion pour eux d'élire les 10 représentants des personnels civils de la Marine qui intégreront le comité technique de réseau Marine.
En 2018 s'appliquera pour la première fois la règle de la proportionnalité entre hommes et femmes, comme prévu par l'article 9bis de la loi du 13 juillet 1983 : « *Pour favoriser l'égal accès des femmes et des hommes aux responsabilités professionnelles et sociales, les listes de candidats aux élections professionnelles sont composées d'un nombre de femmes et d'hommes correspondant à la part de femmes et d'hommes représentés au sein de l'instance concernée.* »
Chaque personnel civil pourra voter pour 2 instances nationales (comité technique de réseau et comité technique ministériel), 1 locale (comité technique de base de défense ou comité technique d'administration centrale) et, en fonction de son statut, pour 1 ou 2 instances individuelles.



© EVI H. COURTIN/MN

FOCUS

Le comité technique de réseau Marine : qu'est-ce que c'est ?

Le comité technique de réseau Marine (CTR) est compétent pour les services centraux et les services déconcentrés relevant de la Marine. Il est composé de 10 représentants du personnel et d'un nombre égal de représentants suppléants, élus pour quatre ans. Y siègent aussi des représentants de l'administration. Présidé par le directeur du personnel de la Marine (DPMM), le CTR est consulté sur les questions et projets de textes relatifs :

• à l'organisation et au fonctionnement des établissements ou services du périmètre du CTR ;
• à la gestion prévisionnelle des effectifs, des emplois et des compétences ;
• aux évolutions technologiques et de méthodes de travail et à leur incidence sur les personnels ;
• aux grandes orientations en matière de politique indemnitaire et de critères de répartition y afférant (uniquement à titre informatif, car ces sujets ne relèvent pas de la compétence des réseaux) ;
• à la formation et au développement des compétences et qualifications professionnelles ;
• à l'insertion professionnelle ;
• à l'égalité professionnelle, la parité et à la lutte contre toutes les discriminations ;
• à l'hygiène, à la sécurité et aux conditions de travail.

Le CTR se réunit au moins deux fois par an. Un communiqué est diffusé à cette occasion.

TÉMOIGNAGE

Dominique, chargée d'études au bureau personnel civil de la DPMM, en charge de l'organisation des élections pour la Marine

© MN

« Dans le cadre des élections, je suis chargée de l'organisation du scrutin du comité technique de réseau de la Marine (CTR Marine) qui compte 2 800 électeurs, répartis sur 17 sections de vote en métropole et outre-mer. L'organisation des élections se prépare sur l'année qui précède le scrutin.
Concrètement, je m'occupe de tout ce qui est nécessaire pour disposer le jour du scrutin des listes d'électeurs à jour dans les sections de vote adéquates, ne manquer, en métropole comme en outre-mer, d'aucun bulletin de vote (environ 16 000 sont nécessaires) et enfin pouvoir, à l'issue du scrutin, saisir les résultats de manière efficace : paramétrage, insertion des profils des sections de vote…
Je serai présente le jour même à la section de vote de l'administration centrale pour participer au déroulement complet du scrutin comme secrétaire. À l'issue, je serai chargée de rentrer les résultats dans le logiciel et de récupérer l'ensemble des résultats de toutes les sections de vote pour permettre au DPMM de proclamer les résultats du CTR Marine et les transmettre à la DRHMD. »

© MN

Major Benjamin

Entraîneur «Armes» de la Force d'action navale

Son parcours

2001 : Incorporation à l'École de maistrance, spécialité électronicien d'armes.
2002 : Opérateur du missile mer-mer à bord de la frégéte de type *La Fayette* (FLF) *Aconit*.
2003 : Premier déploiement longue durée en océan Indien.
2005 : Embarquement sur la frégate *Duquesne*, en tant qu'assistant sur canon de 100 mm.
2010 : Cours supérieur aux techniques opérationnelles au-dessus de la mer (CSUP TECHOPS), puis affectation sur la FLF *Surcouf*, comme maître adjoint d'armes.
2014 : Première affectation à l'état-major de la Force d'action navale (EM ALFAN), à la division Exploitation comme expert électronicien d'armes.
2017 : Entraîneur d'armes à la division Entraînement (DIVENT) de l'EM ALFAN.

Meilleur souvenir

«Revenir sur mon premier bâtiment, la frégate *Aconit*, avec mon brassard jaune d'entraîneur, a été un moment fort. J'y ai animé un stage de qualification et ai vu dans les yeux des canonniers d'aujourd'hui la même concentration et la même exigence que celles qui nous animaient il y a 15 ans, lors de nos exercices. Cette fierté, je la vis toujours comme surfacier et artilleur, mais cette fois-ci en endossant le rôle «mythique» d'entraîneur de la Force d'action navale. Au-delà de ce stage sur un navire qui a marqué ma carrière de marin, je savoure chaque jour les opportunités de découvrir l'ensemble des frégates de la Marine.»

© P. DAGOIS/MN

© R. VEYRIÉ/MN

Focus

La «DIVENT»

La division Entraînement (DIVENT) de la Force d'action navale est l'une des cellules emblématiques de l'état-major pour les forces de surface. Disposant de deux antennes à Brest et Toulon, elle a la charge de garantir la préparation et la qualification opérationnelles des unités de la Marine, en métropole et outre-mer. Forte de 140 entraîneurs, répartis dans 9 sections embarquées, connus sous le vocable des «brassards jaunes», la division Entraînement accompagne les équipages tout au long de leur cycle de préparation opérationnelle, de leur entraînement individuel à leur stage de mise en condition opérationnelle. Ainsi, ce sont plus de 100 stages qualifiants que la DIVENT mène au profit des bâtiments de surface, du porte-avions au bâtiment-école. Au-delà de la qualification des unités, la DIVENT a un rôle clé de garant de la doctrine d'emploi des navires de combat.

Artilleur passionné, le major Benjamin a passé 15ans à mettre en œuvre les systèmes d'armes de différentes frégates à la mer. Il était hors de question pour lui de quitter ce domaine passionnant. La division Entraînement de la Force d'action navale s'est imposée comme une évidence, lors de sa recherche de poste à terre en 2014. S'il goûte les joies d'une affectation proche de sa famille, il ne boude pas son plaisir de reprendre la mer. En un an, il a effectué une dizaine de stages, d'une semaine à un mois chacun, sur tout type de bâtiment de surface : de la frégate de surveillance (FS) en outre-mer, à la frégate multi-missions (FREMM) en métropole.

Pour le major Benjamin, ce changement d'affectation est tout sauf une rupture, et encore moins un poste de fin de carrière ! Arborant son «brassard jaune», il vit sa nouvelle vie comme un prolongement naturel de son expérience embarquée. Après des centaines de tirs effectués en mer, il aiguise aujourd'hui son appétit pour l'organisation d'entraînements et l'approfondissement de la doctrine. Conscient du regard porté par les équipages sur les «brassards jaunes», il aime à rappeler que leur mission n'est ni de noter, ni de sanctionner, mais bien d'accompagner et de faire progresser. L'entraîneur est un conseiller qui tire l'ensemble des équipages vers l'excellence, du matelot au commandant d'unité. Cet homme, rompu aux déploiements et au fonctionnement des navires, garde chevillé au corps les valeurs qui l'ont forgé : l'humilité, l'adaptation et la capacité de progression. S'il est conscient que sa position est regardée et parfois crainte, il sait se mettre à l'écoute des marins qu'il accompagne. L'entraîneur doit sans cesse se remettre en cause, se former et suivre les évolutions d'un métier qui se transforme. Pour le major, les qualités essentielles d'un entraîneur sont la compétence, la rigueur et la bienveillance.

La plus grande satisfaction du major Benjamin ? Voir des sourires se dessiner sur les visages des marins entraînés, fiers et heureux du travail accompli en fin de stage !

LV ETIENNE BAGGIO

© MN

Olives Noires 18

Du 14 au 28 septembre, le golfe du Lion a été le théâtre d'un exercice multinational de guerre des mines organisé tous les deux ans par la Marine nationale : Olives Noires 18. L'édition de cette année a réuni 10 nations et mobilisé 14 bâtiments à la mer : français, turcs, italiens, espagnols ou allemands, ainsi que des groupes de plongeurs démineurs français, slovènes et grecs.

EV1 HÉLÈNE HUMBERT

© J. VACELET/MN

1

© B. EMILE/MN

2

© B. EMILE/MN

3

1 Mercredi 19 septembre 2018, les bâtiments alliés participant à l'exercice naviguent en formation au large de Toulon.

2 Au cours de l'exercice Olives noires 18, le commandement de la force de guerre des mines est assuré depuis le BCR *Var* par l'état-major de guerre des mines de la Force aéromaritime de réaction rapide (FRMAFOR), avec le renfort d'officiers polonais, néerlandais et belges.

3 L'état-major de la SNMCMG2 (*Standing Nato Mines Counter Measure Group 2*) est installé à bord du bâtiment de soutien logistique allemand *FGS Rhein*. Il coordonne l'action des unités placées sous ses ordres. Le bâtiment d'expérimentation de guerre des mines français *Thétis* fait partie de ce groupe tactique.

4 Conformément aux ordres donnés par le *FGS Rhein*, un drone sous-marin Allister 9, appartenant au groupe de plongeurs démineurs (GPD) de la Méditerranée, est préparé à bord de la *Thétis*. Objectif : recueillir des données sonar afin de détecter la présence de mines.

© B. EMILE/MN

4

1 Suite à la phase de recherche du drone sous-marin A9, plusieurs échos classifiés «mine possible» ont été détectés. Les plongeurs démineurs de la *Thétis* se préparent donc à effectuer une mission d'identification.

2 Après le briefing, les plongeurs de la *Thétis* s'équipent. Leur action, conjuguée à celle des équipes engagées sur les autres bâtiments mobilisés, aura permis d'identifier et de détruire 17 mines d'exercice au total.

3 Au même moment, un artilleur fait feu sur une cible hostile afin de protéger les plongeurs démineurs. Le scénario de la phase tactique prévoyait en effet que les interventions se fassent dans une zone sous menace asymétrique. Attaques par embarcations rapides ou aéronefs se sont succédé tout au long d'Olives Noires 18 dans le but d'entraîner les équipages.

© B. EMILE/MN

1

© B. EMILE/MN

2

© B. EMILE/MN

4

© B. EMILE/MN

5

© B. EMILE/MN

6

© B. EMILE/MN

4 Équipé lui aussi d'un sous-marin filoguidé et d'une équipe de plongeurs démineurs, le *SPS Duero* est l'un des deux bâtiments espagnols engagés dans l'exercice. Ses moyens humains et matériels sont semblables à ceux de la *Thétis* dont il partage les normes d'entraînement et les procédures tactiques OTAN.

5 De nuit, les marins de l'équipage du BCR *Marne* effectuent un ravitaillement à la mer au profit du BCR *Var*. Le soutien apporté par ce bâtiment est essentiel pour le groupe de guerre des mines, car il lui permet d'intervenir en toute autonomie et dans la durée.

6 Pendant cet entraînement, le contre-amiral Olivier Lebas, commandant la Force aéromaritime de réaction rapide (FRMARFOR) monte à bord de plusieurs unités de la force. Durant toute l'année 2018, il assure le commandement de la composante maritime de la *NATO Response Force* (NRF 18).

Genèse

L'aéronautique maritime française en 1918

Le conflit de 1914-1918 voit l'aéronautique participer aux missions maritimes. En quatre années, l'aviation et l'aérostation de la Marine française connaissent un développement spectaculaire tout en acquérant une organisation et une doctrine propres à la maîtrise des océans et de la troisième dimension. Les marins du ciel combattent dans l'océan Atlantique nord, en mer du Nord et en Méditerranée. Certains remplissent des missions au bénéfice des Alliés en Italie et en Égypte. L'année 1918 consacre la contribution de l'aéronautique maritime française à la victoire finale.

1

© ARDHAN

Le 28 mars 1910, Henry Fabre accomplit sur l'étang de Berre le premier décollage au monde d'un hydravion. Huit mois plus tard, la Marine française achète un aéroplane pour étudier ses applications militaires. Elle crée le 20 mars 1912 le Service de l'aviation maritime qui dispose d'un premier centre à Fréjus Saint-Raphaël.
En 1912, le porte-torpilleurs *Foudre* est aménagé pour transporter des hydravions. Ces appareils, mis à l'eau par une grue et récupérés par le même moyen après avoir amerri près du navire, peuvent survoler de larges étendues d'eau pour repérer les fumées émises par les chaudières des navires ennemis.

LA GUERRE DES MARINS DU CIEL

Au déclenchement des hostilités, le Service central de l'aviation maritime regroupe 14 hydravions, 27 pilotes et une centaine de personnels non volants. La Marine constitue en quelques mois de nouveaux centres d'aviation militaire puis, en octobre 1914, place un tiers de ses effectifs aéronautiques au service de la composante aérienne de l'armée de Terre.
Les ailes de la mer réalisent des missions de patrouille maritime, de surveillance des côtes, d'escorte de navires et de chasse aérienne.
De novembre 1914 à avril 1916, une escadrille française d'hydravions est mise à disposition de la Royal Navy à Port-Saïd pour patrouiller le long des côtes de Palestine, en mer Rouge et pour protéger le canal de Suez de la menace des forces turques. Après l'entrée en guerre de l'Italie en mai 1915, une escadrille française d'hydravions est détachée à Venise jusqu'en avril 1917 pour surveiller la mer Adriatique et intervenir contre les forces autrichiennes.
La toute jeune aviation maritime trouve sa légitimité dans la lutte anti-sous-marine, qui s'intensifie à partir de 1916. Un hydravion ou un avion, en détectant un submersible ennemi, permet à un navire d'escorte de le bombarder et de le couler.

DIRIGEABLES ET BALLONS CAPTIFS

La composante aérienne de l'armée de Terre jugeant les ballons dirigeables trop vulnérables, ceux-ci sont reversés en 1916 et en 1917 à la Marine qui les utilise comme moyen de reconnaissance pour escorter les convois maritimes, guider les bâtiments de surface et régler le tir de l'artillerie embarquée. En 1918, pas moins de 37 dirigeables sont répartis dans 12 centres près des principaux ports par où transite le commerce maritime : Manche, Atlantique, Méditerranée, Afrique du Nord et Grèce.
Afin de renforcer la sécurité de la navigation commerciale, la Marine crée en avril 1917 quatorze ports d'attache disposant de 40 chalutiers remorqueurs de ballons captifs. Ceux-ci, munis d'une nacelle d'observation, sont chargés du repérage de mines en zone côtière. En mai 1917 entrent en service des centres de ballons captifs qui vont constituer un réseau presque continu de surveillance du littoral disposant, en 1918, de 200 ballons.

© ARDHAN

© ECPAD/A. MOREAU/SPA 209 M 4077

1918 : BILAN ET PERSPECTIVES

La production industrielle construit plusieurs milliers d'avions et d'hydravions aux performances croissantes et aux missions étendues. Les avancées de la recherche et les progrès techniques permettent l'expérimentation de matériels et de concepts inédits. En 1916, le lieutenant de vaisseau Yves Le Prieur invente une fusée incendiaire tirée depuis un avion pour abattre des ballons d'observation. Des hydravions anglais sont armés de torpilles aériennes pour couler des bâtiments. En 1917, la télégraphie sans fil (TSF) commence à être installée dans les centres aéronautiques, les navires et les aéronefs pour transmettre à temps les menaces détectées. La même année, la Royal Navy met en œuvre le premier porte-avions de l'histoire, le *Furious*, qui annonce une guerre d'un type nouveau. Désormais, des marins sont capables de décoller et d'apponter depuis un navire en marche.

La dernière année du conflit voit l'aéronautique navale française atteindre un niveau inédit. Elle dispose de 36 centres d'aviation, de 20 centres pour ballons captifs et de 12 centres pour dirigeables.

En 1918, les forces navales et aériennes ont acquis la suprématie face à la guerre sous-marine. Les aéronefs prennent directement part à la protection des convois en contraignant les submersibles ennemis à patrouiller loin des côtes et à plonger pour ne pas être repérés. Joseph Vaschalde, commandant des patrouilles aériennes de la Loire, déclare ainsi : « *J'ai vu les sous-marins disparaître presque instantanément des parages avoisinant les centres aéronautiques au fur et à mesure de l'entrée en service de ceux-ci ; les pirates reportant leur action dans les eaux non encore régulièrement survolées.* »

À la fin de la guerre, l'aéronautique maritime française est forte de 1 260 avions et hydravions et de 11 000 marins, soit 7 % de l'effectif total de la Marine qui s'élève à 155 000 hommes. Sur les 750 pilotes et 1 200 personnels volants formés, 195 sont morts en service aérien commandé.

L'APRÈS-GUERRE

La Marine transforme le cuirassé *Béarn* en porte-avions capable, à partir de 1928, d'emmener sur mer des appareils embarqués. La même année, le Service central de l'aéronautique maritime est absorbé par le ministère de l'Air, nouvellement créé, qui regroupe les services aéronautiques.

La réorganisation de l'appareil militaire français aboutit à une nouvelle répartition des avions. Le 22 août 1936 est publié le « décret d'organisation de l'Aéronautique navale dépendant de la Marine ».

L'Aéronautique navale passe un accord avec l'armée de l'Air, créée le 1er avril 1933, et lui rétrocède quelques moyens et missions tout en conservant l'essentiel de ses forces.

SYLVAIN CHAMPONNOIS,
SERVICE HISTORIQUE DE LA DÉFENSE

© ECPAD/A. MOREAU/SPA 177 M 3514

1. Le personnel du centre d'aviation maritime (CAM) d'Alger, en février 1917.
2. Mission de protection par un hydravion d'un convoi au mouillage en rade de Camaret (29), en 1918.
3. Ballon d'observation Caquot à deux nacelles prenant l'air le 6 juillet 1917.
4. Mise à l'eau d'un hydravion FBA type C à Fréjus-Saint-Raphaël (83), le 3 mars 1917.

loisirs

Musique | Livres | Cinéma | Expos | Spectacle

PATRICIA BRUNET, PHILIPPE BRICHAUT

«J'étais fusilier marin à Bir Hakeim» Souvenirs inédits d'un des derniers témoins

HISTORIEN SPÉCIALISTE DE LA SECONDE GUERRE MONDIALE ET PARTICULIÈREMENT DE LA FRANCE LIBRE, BENJAMIN MASSIEU présente dans cet ouvrage les souvenirs inédits de Paul Leterrier, aujourd'hui âgé de 96 ans. Cet homme est le dernier survivant des fusiliers marins ayant pris part à la bataille de Bir Hakeim, en 1942. Encerclés au cœur du désert libyen par les 37 000 hommes des Forces de l'Axe menées par le général allemand Rommel, les 3 700 Français du général Koenig ont résisté avec acharnement pendant deux longues semaines. Leur victoire est capitale à plus d'un titre. D'abord parce qu'elle est la première des troupes du général de Gaulle. Ensuite parce qu'elle empêche le «renard du désert» de prendre le contrôle de l'Égypte et du canal de Suez : la Méditerranée ne deviendra pas allemande.
Dans *J'étais fusilier marin à Bir Hakeim*, Paul Leterrier raconte sa vie et son aventure peu communes. Celle d'un jeune mousse havrais qui refuse dès le début la défaite et quitte la Compagnie générale transatlantique où il travaille pour rejoindre la France libre. À tout juste 20 ans, il intègre le 1er bataillon des fusiliers marins, devenu ensuite le 1er régiment de fusiliers marins. Jusqu'à la fin de la guerre, Paul Leterrier est de tous les combats, à commencer par la bataille de Bir Hakeim, dont il garde un vif souvenir. (P. B.).

«J'étais fusilier marin à Bir Hakeim», Paul Leterrier et Benjamin Massieu. Éditions Pierre de Taillac, 2018, 190 pages, 16,90 €.

le saviez-vous ?

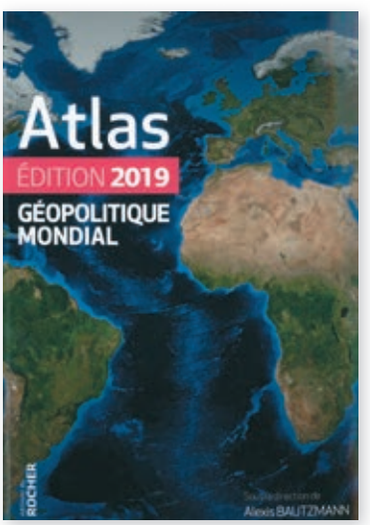
Musique

Ce terme n'a ici rien à voir avec la musique de la flotte ou avec le bagad : son sens change lorsqu'il est employé dans la vie de tous les jours par les marins. En mer, il est possible qu'à la question : « *Tu fais quel quart cette nuit ?* », un marin s'entende répondre : « *Aucun, je suis de musique* » ou « *ce soir, je suis musicien* ». Dans ce cas, « être de musique » signifie que ce marin quittera le quart à 20 heures et ne le reprendra qu'à 8 heures le lendemain matin. Cela est possible lorsque l'équipage est fractionné par demi-bordées, c'est-à-dire en 4 équipes, car la nuit est divisée en trois quarts distincts : de 20 heures à minuit, de minuit à 4 heures et de 4 heures à 8 heures. L'une des demi-bordées n'a donc pas à effectuer de quart et ses marins peuvent donc profiter d'une nuit complète de repos.
Quant à savoir pourquoi on parle de musique, l'origine de ce terme semble se perdre dans l'écume de l'histoire. Il est toutefois probable qu'un matelot qui passe une nuit complète à ronfler paisiblement puisse avoir été qualifié de musicien par les mélomanes avertis que sont ses camarades de poste.
(Ph. B).

Atlas géopolitique mondial Édition 2019

Grâce à un important travail d'analyse et de cartographie, la sixième édition de l'*Atlas géopolitique mondial* est un précieux outil pour mieux comprendre la situation internationale actuelle. En abordant des thématiques aussi variées que la situation des russophones dans les pays baltes, la place de la Chine dans le secteur viticole, le poids du renseignement au Moyen-Orient, ou les défis de la minorité musulmane aux États-Unis, ce livre esquisse une vision géopolitique du monde, marquée par les tensions, les retournements d'alliances et les zones d'ombre. (P.B.)

Atlas géopolitique mondial. Édition 2019, Guillaume Fourmont, Éditions du Rocher, 2018, 192 pages, 22,50 €.



Sous l'océan
Une nouvelle exposition permanente à la Cité des Sciences et de l'Industrie

DEPUIS LE 30 OCTOBRE, LES VISITEURS DE LA CITÉ DES SCIENCES ET DE L'INDUSTRIE PEUVENT SE PLONGER DANS UNE NOUVELLE EXPOSITION PERMANENTE DÉDIÉE AU DOMAINE FASCINANT DE L'EXPLORATION SOUS-MARINE : « SOUS L'OCÉAN ». Autour du bâtiment-musée qu'est devenu l'*Argonaute*, ce nouveau parcours raconte la grande aventure des profondeurs, à travers celle des hommes et des techniques qui nous aident à mieux connaître ce milieu encore largement inexploré. Cinq espaces, conçus notamment avec le soutien de la Marine nationale, permettent ainsi de découvrir ce qui se cache dans ces eaux noires et froides, hostiles aux êtres humains. Petits et grands peuvent voir et entendre ce qui se passe vingt-mille lieues sous les mers, se familiariser avec les différents domaines de l'océanographie, et réfléchir aux enjeux liés à la maîtrise de cet univers marin aussi mystérieux que vulnérable. Enfin, la salle baptisée « de l'Argonaute au Suffren » retrace l'histoire des submersibles qui parcourent les grands fonds pour des besoins scientifiques ou militaires. Elle permet aux visiteurs de se mettre dans la peau d'un sous-marinier en parcourant un vrai bâtiment de la classe *Aréthuse*, mis au point pendant la guerre froide. Une occasion inédite de saisir la complexité technique d'un tel vaisseau avant de s'émerveiller devant les avancées technologiques qui ont abouti à la conception des nouveaux sous-marins nucléaires d'attaque type *Suffren*. Grâce à des films pédagogiques, des maquettes, des objets emblématiques, le visiteur a la possibilité de piloter virtuellement un sous-marin. Le fonctionnement d'une centrale inertielle ou de la propulsion nucléaire n'auront (presque) plus de secrets pour vous !

Cité des sciences et de l'industrie - Paris. Tous les jours, sauf le lundi, de 10 h à 18 h, et jusqu'à 19 h le dimanche. Plein tarif : 12 €, Argonaute et planétarium inclus. Renseignements : www.cite-sciences.fr

Fortune de mer
Le Saint Bernard des mers

Dans ce beau roman graphique, les auteurs Clément Belin et Costès, tous deux issus de la « marmar » (marine marchande), racontent l'histoire d'un jeune lieutenant venu de Marseille qui embarque à bord de la *Bourdon*. Ce récit plus vrai que nature permet au lecteur de découvrir la vie en mer et de sonder la complexité des relations humaines. (P. B.).

Fortune de mer, Costès et Clément Belin, Éditions Futuropolis, 2018, 20 €.

Citadelle de Port-Louis
La citadelle, source d'inspiration

Pour célébrer les 400 ans de la construction de la citadelle de Port Louis (56), le Musée national de la Marine a invité Marion Le Pennec. À travers douze œuvres exposées à différents endroits du monument, l'artiste, qui travaille notamment l'encre de chine, mêle sa sensibilité à l'architecture pour raconter l'histoire du lieu et des hommes passés par là, comme les 69 jeunes résistants torturés puis fusillés en 1944 au pied des remparts. (P. B.).

Murmures de pierres. Regards de Marion Le Pennec sur la citadelle de Port-Louis.
Jusqu'au 31 décembre 2018. Tous les jours de 13 h 30 à 18 h, sauf le mardi et le 25/12. Plein tarif : 8,50 € expositions et audioguide inclus. Renseignements : www.musee-marine.fr/port-louis

Histoire des sous-marins
Des origines à nos jours

La nouvelle et troisième édition de ce qui est devenu un classique retrace les développements techniques liés aux sous-marins dans les différents pays constructeurs. De nombreux tableaux permettent de classer les bateaux, leurs performances et leurs types d'armement. Bien que les sources ne soient pas toujours facilement accessibles, même les programmes russes et chinois ne sont pas oubliés. Le livre, de belles dimensions et imprimé sur un papier de qualité, présente des centaines de photos et de gravures. (P. B.)

Histoire des sous-marins. Des origines à nos jours, Alexandre Sheldon-Duplaix et Jean-Marie Mathey, Éditions E.T.AI., 2018, 224 pages, 49 €.

L'Aigle des mers T1/2
Atlantique 1916

Cette histoire trépidante est inspirée de la biographie du comte Felix von Luckner, alias « le dernier corsaire ». Sous les ordres du Kaiser Guillaume II, cet officier de marine allemand a sillonné l'océan Atlantique pour couler les bateaux marchands alliés.
Féru de navigation, le dessinateur témoigne d'un vrai souci du détail dans ses planches qui fleurent bon les embruns. (P. B.)

L'Aigle des mers, Scénario Philippe Thirault, dessins Enea Riboldi, Éditions Les Humanoïdes Associés, 2018, 14,50 €.

Quiz Qui a dit…

© Y. LETOURNEAU/MN

a) «Il est urgent qu'une chasse obstinée soit faite à tous les temps morts qui ralentissent encore la machine administrative, l'intérêt du pays l'oblige. (…) Il ne s'agit pas de supprimer les pièces écrites qui sont souvent nécessaires, parce qu'elles portent une signature et qu'elles restent, mais il faut n'y recourir qu'au moment voulu, c'est-à-dire lorsque l'affaire est décidée et tout au moins dégrossie par la conversation. (…) J'affirme que 80% des affaires peuvent être étudiées et résolues très rapidement.»

b) «La mer, compliquée du vent, est un composé de forces. Un navire est composé de machines. Les forces sont des machines infinies, les machines des forces limitées. C'est entre ces deux organismes, l'un inépuisable, l'autre intelligent, que s'engage ce combat qu'on appelle la navigation.»

c) «Homme libre, toujours tu chériras la mer !
La mer est ton miroir; tu contemples ton âme
Dans le déroulement infini de sa lame,
Et ton esprit n'est pas un gouffre moins amer.»

Réponses : a. Georges Clémenceau, ministre de la Guerre - Circulaire du 13 décembre 1917. Citation reprise par le VAE Denis Béraud, major général de la Marine, lors de son allocution au séminaire de rentrée de l'état-major de la Marine.

b. Victor Hugo – Les Travailleurs de la mer, 1874

c. Baudelaire - «L'Homme et la mer», Les Fleurs du mal, 1857

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'odre 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

Journées d'Entraide de la Marine

23.24.25 Novembre 2018

Cercle National des Armées

adosm
ENTRAIDE MARINE

MARINE NATIONALE

Cercle National des Armées - 8 place Saint Augustin - 75008 Paris
www.adosm.org