www.colsbleus.fr

Cols•bleus
MARINE NATIONALE

LE MAGAZINE DE LA MARINE NATIONALE **N° 3107** — JUILLET 2022

RENCONTRE
BÉNÉDICTE CHÉRON L'IMAGE DE GUERRE
PAGE 28

PLANÈTE MER
LA ROUTE DES ÉPICES
PAGE 30

RESSOURCES HUMAINES
CONDITION DE VIE DU MARIN
PAGE 38

Sécurité environnementale

La Marine aux avant-postes

Votre vie
est pleine
d'imprévus

NOUVELLES
GARANTIES
«PRIMES»

Avec Unéo,
sécurisez
vos primes,
quoi qu'il vous arrive[1]

La différence Unéo au ***0970 809 709***[2]

Document publicitaire. Unéo, mutuelle ouverte aux adhérents du Groupe VYV. Code de la mutualité, livre II. Unéo, mutuelle, inscrite au répertoire SIRENE, sous le numéro 503 389 081 et dont le siège social est situé 48 rue Barbès - 92304 Montrouge cedex. Crédit photo : Emmanuelle Mocquin/Marine Nationale/Dotmas. - LaSite-emOo

Unéo, MGP et GMF sont membres d'
UNEOPOLE
la communauté sécurité défense

Unéo, la mutuelle des forces armées
TERRE · MER · AIR · GENDARMERIE
DIRECTIONS & SERVICES
Référencée Ministère des Armées

Adhérente MUTUALITÉ FRANÇAISE

Santé – Prévoyance
Prévention – Action sociale
Solutions du quotidien

unéo
Votre force mutuelle

1 - Les primes liées à la mission en cas de maladie ou d'accident entraînant un rapatriement sanitaire en mission ou en cas d'inaptitude médicale, du congé maladie ou du congé blessé, les primes de spécialité suite à une inaptitude médicale, un congé maladie ou congé blessé. 2 - Du lundi au vendredi, de 8 h 30 à 17 h 30 - appel non surtaxé.

Éditorial

Le vert pompon des marins

© J. RAPPIN / MN

Capitaine de vaisseau **Éric Lavault**, directeur de la publication

Les orages d'acier qui tonnent en mer Noire, avec le retour du combat naval dans toute sa violence, ne peuvent occulter les sombres menaces qui s'amoncellent à l'horizon et pèsent sur l'humanité tout entière.

Le fragile équilibre naturel de notre planète Océane est lui aussi en péril. Ces dangers durables sont les ferments de crises en devenir.

Pour y faire face, la France dispose d'un outil assez unique, celui de l'action de l'État en mer.

La Marine, aux côtés des autres administrations opérant en mer, a pour mission de protéger et préserver le second espace maritime mondial concernant la superficie, en métropole comme dans les territoires ultramarins.

En Guyane, aux côtés des VCSM[1] de la gendarmerie maritime, elle lutte contre la pêche illicite. À l'assaut de pêcheurs contrevenants souvent armés, les fusiliers marins et commandos Marine montrent tout leur allant de corsaires.

En Méditerranée, les avions de surveillance maritime ou les plongeurs veillent au respect des quotas de pêche au thon rouge.

L'expertise de la Marine en matière de sécurité environnementale s'exporte à travers le monde.

En 2020, le CEPPOL[2] et le BSAOM[3] *Champlain* ont été mobilisés pour prêter main-forte aux autorités mauriciennes à la suite de l'échouement du vraquier *Wakashio*.

Dans le golfe de Guinée, les marins français forment et entraînent leurs homologues des pays riverains pour lutter contre le fléau de la pêche illicite[4]. Alors que la ressource halieutique fournit 20 % des apports en protéines animales à plus de 3,3 milliards d'habitants dans le monde, sa pérennité est vitale pour la stabilité de ces pays.

Dans le cadre de l'IONS (*Indian Ocean Naval Symposium*) que le chef d'état-major de la Marine anime pour deux ans depuis juin 2021, la Marine nationale partage son expertise des opérations d'assistance aux populations en détresse à la suite d'événements climatiques extrêmes : ouragan *Irma* aux Antilles (2017), cyclone *Idai* au Mozambique (2019) ou tremblement de terre en Haïti (2021).

Enfin, fidèle à sa tradition scientifique, la Marine a mis à disposition ses navires au cours des dernières années pour appuyer des missions de l'Office français de la biodiversité aux Antilles, dans les océans Pacifique et Indien (missions An Ba D'Lo et Kivi Kuaka). De nouvelles perspectives s'ouvrent dans le cadre du partenariat naissant avec Sorbonne Universités, portant sur des études du plancton marin à l'échelle planétaire.

La sécurité environnementale est un défi mondial de la décennie à venir.

La Marine le relève déjà au quotidien, sur toutes les mers du monde, 24/7.

1. Vedette côtière de surveillance maritime.
2. Centre d'expertise pratique de lutte antipollution.
3. Bâtiment de soutien et d'assistance outre-mer.
4. Près de la moitié du poisson y est illégalement pêchée.

MINISTÈRE DES ARMÉES
Liberté Égalité Fraternité

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 **Site :** www.colsbleus.fr **Directeur de la publication :** CV Éric Lavault directeur de la communication de la Marine **Adjoint du directeur de la publication :** CF Julien Fort **Directeur de la rédaction :** CC Thomas Lefournel **Rédacteur en chef :** - **Secrétaire de rédaction :** Philippe Brichaut **Rédacteurs :** ASP Anne-Claire Lefetz **Infographie :** Charline Normand, ASP Nolwenn Tinévez, Dominique Jaquard-Tasquer **Conception-réalisation :** JOUVE SAS (Mayenne) **Couverture :** © S. Ghesquiere **4e de couverture :** © Nicolas Vial **Imprimerie :** Direction de l'information légale et administrative (DILA), 26, rue Desaix, 75015 Paris **Abonnements :** Rachida Le Roux – Tél. : 01 49 60 52 44 **E-mail :** routage-abonnement@ecpad.fr **Publicité, petites annonces :** ECPAD, pôle commercial – 2 à 8, route du Fort, 94205 Ivry-sur-Seine Cedex – Karim Belguedour – Tél. : 01 49 60 59 47 **E-mail :** 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.

association

Tégo

VOUS ACCOMPAGNE DANS TOUTES VOS MISSIONS

ENSEMBLE

AVEC TÉGO

SUIVEZ-NOUS SUR ASSOCIATIONTEGO.FR

L'association Tégo vous apporte la meilleure protection sociale avec ses partenaires assureurs. Grâce à sa politique d'entraide et de solidarité, l'association Tégo vous accompagne, vous et votre famille, en cas de coup dur.

ENGAGÉS POUR TOUS CEUX QUI S'ENGAGENT

Association Tégo, déclarée régie par la loi du 1er juillet 1901 - 153, rue du Faubourg Saint-Honoré 75008 PARIS. © Stéphane Bommert - Adobe Stock

actus 6

passion marine 16
Sécurité environnementale : la Marine aux avant-postes

rencontre 28
Bénédicte Chéron, maître de conférences en histoire contemporaine à l'Institut catholique de Paris

planète mer 30
La route des épices : de la pharmacie à l'assiette

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

36 RH
Réforme métier
Spécialité de navigateur timonier : un nouveau cap

Politique sociale et conditions de vie du marin : le conseil central de l'action sociale

40 portrait
Capitaine de corvette Jacques, pilote des glaces sur *L'Astrolabe*

42 immersion
Entraînement individuel
3 jours d'exercices intensifs pour le BRE *Dupuy de Lôme*

46 histoire
Latouche-Tréville, l'art du commandement

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

© T. WALLET / MN

instantané

ADMISSION AU SERVICE ACTIF DU SNA *SUFFREN*

Brest, le 3 juin 2022, Sébastien Lecornu, ministre des Armées depuis le 20 mai, s'est rendu à bord du sous-marin nucléaire d'attaque (SNA) *Suffren* à l'occasion de son admission au service actif. Construit dans le cadre du programme Barracuda, qui en prévoit six, le SNA de classe Suffren est l'avenir de la guerre sous-marine et le symbole de l'excellence d'une Marine française en pointe.

© C. CHARLES / MN

instantané

MISE À L'EAU DU BRF *JACQUES CHEVALLIER*

Le 29 avril, le bâtiment ravitailleur de forces (BRF) *Jacques Chevallier* a été mis à l'eau à Saint-Nazaire. Il est le premier d'une série de quatre, destinés à remplacer les bâtiments de commandement et de ravitaillement (BCR). Il sera livré à la Marine en 2023. Il tient son nom de l'ingénieur du génie maritime Jacques Chevallier (1921-2009), père de la propulsion nucléaire française.

Amers et azimut

Instantané de l'actualité des bâtiments déployés

47 BÂTIMENTS
11 AÉRONEFS
2 999 MARINS

LE 13 JUIN 2022

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 Marine (soutien aux opérations)

DONNÉES GÉOGRAPHIQUES

Source Shom

ANTILLES
ZEE : env. 138 000 km²

GUYANE
ZEE : env. 126 000 km²

CLIPPERTON
ZEE : env. 434 000 km²

MÉTROPOLE
ZEE : env. 349 000 km²

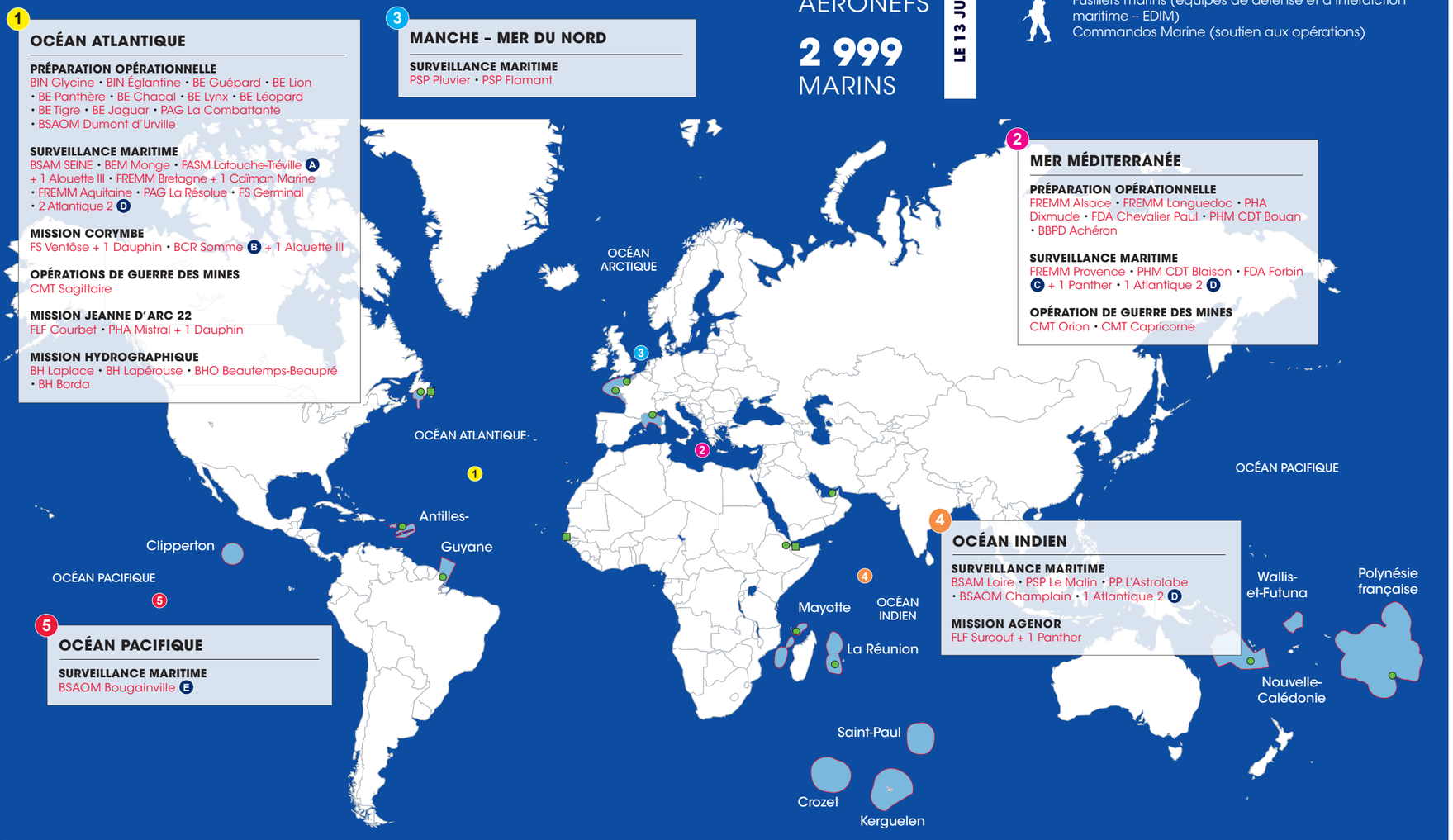
NOUVELLE-CALÉDONIE – WALLIS-ET-FUTUNA
ZEE : env. 1 625 000 km²

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



1 OCÉAN ATLANTIQUE

PRÉPARATION OPÉRATIONNELLE
BIN Glycine • BIN Églantine • BE Guépard • BE Lion • BE Panthère • BE Chacal • BE Lynx • BE Léopard • BE Tigre • BE Jaguar • PAG La Combattante • BSAOM Dumont d'Urville

SURVEILLANCE MARITIME
BSAM SEINE • BEM Monge • FASM Latouche-Tréville (A) + 1 Alouette III • FREMM Bretagne + 1 Caïman Marine • FREMM Aquitaine • PAG La Résolue • FS Germinal • 2 Atlantique 2 (D)

MISSION CORYMBE
FS Ventôse + 1 Dauphin • BCR Somme (B) + 1 Alouette III

OPÉRATIONS DE GUERRE DES MINES
CMT Sagittaire

MISSION JEANNE D'ARC 22
FLF Courbet • PHA Mistral + 1 Dauphin

MISSION HYDROGRAPHIQUE
BH Laplace • BH Lapérouse • BHO Beautemps-Beaupré • BH Borda

3 MANCHE – MER DU NORD

SURVEILLANCE MARITIME
PSP Pluvier • PSP Flamant

2 MER MÉDITERRANÉE

PRÉPARATION OPÉRATIONNELLE
FREMM Alsace • FREMM Languedoc • PHA Dixmude • FDA Chevalier Paul • PHM CDT Bouan • BBPD Achéron

SURVEILLANCE MARITIME
FREMM Provence • PHM CDT Blaison • FDA Forbin (C) + 1 Panther • 1 Atlantique 2 (D)

OPÉRATION DE GUERRE DES MINES
CMT Orion • CMT Capricorne

4 OCÉAN INDIEN

SURVEILLANCE MARITIME
BSAM Loire • PSP Le Malin • PP L'Astrolabe • BSAOM Champlain • 1 Atlantique 2 (D)

MISSION AGENOR
FLF Surcouf + 1 Panther

5 OCÉAN PACIFIQUE

SURVEILLANCE MARITIME
BSAOM Bougainville (E)

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

© T. WALLET / MN

© J. GUIAVARCH / MN

© A. ALLIAS / MN

© K. AUGER / MN

© T. TREBERN / MN

© E. LEMESLE / MN

en images

1 03/06/2022
LA FAN A 30 ANS !
Le 1er juin 1992, la Force d'action navale (FAN) est créée. Pour marquer l'anniversaire, une cérémonie a été organisée à bord du porte-avions *Charles de Gaulle*, présidée par le général d'armée Thierry Burkhard, chef d'état-major des Armées, en présence de l'amiral Pierre Vandier, chef d'état-major de la Marine et du vice-amiral d'escadre Xavier Baudouard, commandant la Force d'action navale.

2 29/05/2022
CHAMPION DU MONDE
Le quartier-maître de première classe Jean-Baptiste Bernaz, sportif de haut niveau de la Défense et parrain du pôle école Méditerranée, a remporté le championnat du monde de voile en catégorie ILCA 7 (ex-Laser) au Mexique. Son objectif est maintenant d'être sélectionné pour les prochains Jeux olympiques en 2024 dans l'espoir d'y remporter une médaille.

3 18/05/2022
JOURNÉE DU MARIN, 10e ÉDITION
De Cherbourg à Nouméa en passant par Brest, Papeete, Paris, Toulon ou encore, sur le pont du *Charles de Gaulle*, les marins se sont retrouvés en équipage pour partager ce temps de cohésion.

4 30/05 - 03/06/2022
13e OPÉRATION RADE PROPRE
Pendant 5 jours, civils et militaires de la base navale de Toulon, ainsi que plusieurs associations contribuant à la protection de l'environnement, se sont retroussés les manches pour nettoyer les fonds marins. Objectif : nettoyer le littoral dans les ports militaires et civils de Toulon, de Saint-Mandrier, le domaine maritime de la Seyne-sur-Mer ainsi que sur les quais, berges et emprises terrestres de la base navale.

5 25/05/2022
POSE DE PREMIÈRE PIERRE
Le contre-amiral Xavier Tourneux, commandant la base de défense Brest-Lorient, a participé à la cérémonie de pose de la première pierre du bâtiment de commandement et de conduite de la Flotille de lutte contre les mines (LCM). Ce dernier correspond à l'un des ouvrages du programme du Système de lutte antimines du futur (SLAMF).

6 06/06/2022
OUISTREHAM RIVA-BELLA
À l'occasion de la célébration du 78e anniversaire du Débarquement en Normandie, une cérémonie de tradition organisée par l'École des fusiliers marins (ECOFUS) a été présidée par Sébastien Lecornu, ministre des Armées. Avec l'amiral commandant la force maritime des fusiliers marins et commando (FORFUSCO), le contre-amiral Pierre de Briançon, il a participé à la première cérémonie de remise de bérets verts de l'année.

© JOHN POUNDER

© C. LUU / MN

© J. GUEGAN / MN

© S. LACARRERE / MN

© A. AGOSTINELLI / MN

dixit

« La question environnementale, au sens le plus large, est un sujet dont se saisit la Marine nationale pour plusieurs raisons. D'une part, certaines conséquences du changement climatique sur les océans, et, *in fine*, sur les êtres humains, réclameront l'action préventive des marines, ou leur intervention réactive. D'autre part, la Marine nationale a pour mission, dans le cadre de l'action de l'État en mer, de prévenir et lutter contre les pollutions maritimes qui menacent les littoraux et l'environnement marin. Enfin, elle doit agir contre les atteintes à la biodiversité qui menacent les ressources naturelles des océans, en particulier, dans le domaine maritime français, deuxième au monde par sa surface. »
Amiral Pierre Vandier,
chef d'état-major de la Marine, lors d'une allocution à la fondation Charles de Gaulle le 1er juin.

en bref

ENVIRONNEMENT
UN DRONE POUR MESURER LA POLLUTION DE L'AIR

En Manche et mer du Nord, la règlementation impose aux navires de commerce d'utiliser des carburants à très faible teneur en soufre. Dans le détroit du Pas-de-Calais, les fumées émises par les navires sont régulièrement contrôlées par un drone télé-opéré depuis le CROSS Gris-Nez.
Il s'agit d'une expérimentation lancée à l'automne 2020 par l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM), qui a mis à disposition des affaires maritimes un drone de type Schiebel Camcopter S-100 opéré par la société Nordic Unmanned.
Grâce à des capteurs électrochimiques, ce drone de 150 kg analyse la teneur en soufre du combustible brûlé lorsqu'il traverse les cheminées des navires. Depuis 2020, 430 heures de vol ont été réalisées et 375 navires de commerce ont fait l'objet d'une mesure de leurs émissions.

Scénario catastrophe

Les marins pompiers au cœur de l'exercice Domino

© MN

Ils étaient 2 500 participants à prendre part à l'exercice Domino, organisé par la Direction générale de la sécurité civile et de la gestion des crises (DGSCGC) du 16 au 19 mai sur les communes de Martigues, Châteauneuf-les-Martigues et Fos-sur-Mer. Un foisonnement de services de secours européens, de forces de l'ordre, de militaires et de particuliers venus s'entraîner à faire face à un enchaînement de catastrophes, engendré par un événement climatique particulièrement violent : le medicane.
Parmi eux, les marins pompiers de Marseille ont tenu une place prépondérante. Aux côtés de leurs homologues allemands, autrichiens, belges et espagnols, ils ont pris part à de vastes opérations de lutte contre des sinistres aux thématiques variées et simulant une exposition de la population, des infrastructures et de l'environnement à des risques majeurs.
Tout commence le 16 mai lorsqu'une tempête fictive renverse une grue de chantier sur une canalisation de chlore et provoque également le débordement d'un bac d'huile engendrant une pollution dans l'étang de Berre, réserve d'eau douce. Suivant l'effet domino, les catastrophes s'enchaînent, nécessitant de faire appel au module européen de gestion de crise : pollution, contamination chimique d'écoliers, collision entre navires, feu de conteneur de produits dangereux... Outre les moyens traditionnels de secours à personne et de lutte contre les incendies, les marins pompiers ont engagé les sections opérationnelles « risques technologiques », « appui robotisé », « dépollution » ainsi que la capacité nationale pour l'intervention à bord des navires (Capinav). Un engagement exigeant qui a duré 48 heures sur 3 communes et 7 théâtres d'opérations, permettant au Bataillon de renforcer sa coordination avec les différents services de secours, même ceux dépassant le cadre national, et aussi de faire montre de son expertise dans la lutte contre les risques majeurs.

Prix Armées-Jeunesse

La Marine de nouveau récompensée

Pour la 20e édition du concours Armées-Jeunesse, la Marine a brillé en remportant deux des huit prix lors d'une cérémonie organisée à l'École Militaire et présidée par le chef d'état-major des Armées. Bravo Zulu à l'École des fusiliers marins (ECOFUS) qui a remporté le prix Découverte des armées, et au patrouilleur Antilles-Guyane (PAG) *La Résolue*, lauréat du prix Développement durable. Ce concours a vocation à récompenser la formation militaire ou l'organisme civil qui aura le mieux contribué à créer, développer ou renforcer le lien entre les armées et la jeunesse.
Le projet a donné l'occasion à une dizaine de jeunes en situation de décrochage scolaire et en recherche d'emploi de participer à une formation leur permettant de construire un projet professionnel réaliste via la découverte de différents corps de métier.
Ces jeunes volontaires ont pu découvrir une large facette du métier de fusilier marin et de ses valeurs durant leur passage à l'ECOFUS, organisé sur une dizaine de jours discontinus.

© MN

le chiffre

560

C'est le nombre de kilos de cannabis saisis par la frégate de surveillance (FS) *Germinal* lors d'une patrouille de surveillance maritime, à l'ouest de la Martinique.

Hommage

Grand raid mémoriel 1 038

© M. AUDIN / MN

Défi accompli pour l'EV1 (R) Jérôme, adjoint au chef de centre de la PMM de Grenoble : du 28 avril au 12 mai, le marin a parcouru plus de 1 038 kilomètres à pied le long du littoral entre le Mont-Saint-Michel et l'Île de Sein pour rendre hommage aux 1 038 compagnons de la Libération et soutenir les militaires blessés en service en récoltant des fonds. Sur le parcours, l'EV1 (R) Jérôme a reçu le soutien de plusieurs communes et associations d'anciens combattants.
Il a également été accompagné sur plusieurs kilomètres par des marins de la base d'aéronautique navale (BAN) de Landivisiau, du chasseur de mines tripartite *Croix du Sud*, de la BAN de Lanvéoc-Poulmic et de l'École navale. Autant de moments forts qui ont permis de mettre à l'honneur ces 1 038 compagnons de la Libération, de célébrer les 80 ans de la bataille de Bir Hakeim et de rassembler les marins autour du devoir de mémoire.

Exercices

Le *Monge* confirme sa condition opérationnelle

© C. CHARLES / MN

Deuxième plus grand bâtiment de la Force d'action navale, le bâtiment d'essais et de mesures (BEM) *Monge* a pour mission de collecter, mesurer et exploiter tous les paramètres des tirs et les performances lors des essais en vol des missiles mer-sol balistiques stratégiques (MSBS) et air-sol nucléaires (ASN) de la force de dissuasion. Mais si la conduite de ces essais est la mission principale du *Monge*, il n'en reste pas moins un bâtiment de surface de la Marine avec toutes les exigences opérationnelles que cela implique. Pour tester et valider ses capacités, le BEM a effectué un stage de mise en condition opérationnelle du 11 au 18 mai. Ce stage intervient à l'issue d'une période à quai de sept semaines nécessaires à la refonte du système informatique du groupe de mesures. Au programme : les traditionnels exercices de sécurité (SECUREX) et autres simulations d'avarie machine (MACHINEX), des exercices de plus grande ampleur, comme l'évacuation de ressortissants (RESEVAC) ou un exercice de visite sur un bâtiment civil suspect avec le bâtiment d'expérimentation de guerre des mines (BEGM) *Thétis*. Ces exercices ont confirmé la qualification opérationnelle du bâtiment et achevé sa remontée en puissance. Tous les voyants sont désormais au vert pour le *Monge*. La grande détermination, l'excellent état d'esprit et la force morale de l'équipage, démontrés tout au long du stage, ont permis de constater que le bâtiment poursuit sans relâche son entraînement en exploitant chaque créneau disponible pendant les missions conduites au profit de la Direction générale de l'armement (DGA).

en bref

COMPÉTITION CULINAIRE
TRIDENT D'OR

Le 9 juin, la 4e édition du concours culinaire Trident d'Or s'est tenue à l'institut Paul Bocuse de Lyon Écully (69). Les marins s'y sont particulièrement illustrés. L'équipage du porte-hélicoptères amphibie *Dixmude* a emporté la troisième place. Ce concours, organisé par le Service du commissariat des armées, était parrainé par le chef Thierry Marx et la présidente de l'association des Toques Françaises Marie Sauce-Bourreau.

D-DAY
270 KM À VÉLO

Du vendredi 3 au dimanche 5 juin, le service des sports de la garnison de Lorient a organisé une liaison cyclosportive Lorient-Ouistreham. Cette manifestation entrait dans le cadre de la célébration du 78e anniversaire du Débarquement du 6 juin 1944 en Normandie (D-DAY) et participait au développement de l'esprit de Défense, du devoir de mémoire, du lien Armée-Nation et du soutien à l'association Entraide FUSCO.

ÉCOLE DE MAISTRANCE
PROMOTION 2022

Le 4 juin, le centre d'instruction naval de Brest a accueilli plus de 2 000 personnes pour la cérémonie de présentation au drapeau de la première promotion 2022 de l'École de maistrance. Baptisée « officier en chef des équipages Alexis Mignon », cette promotion compte 74 élèves, qui ont rejoint leurs écoles de spécialité après 18 semaines d'instruction.

MÉNAGERIE
CORVETTE GANTS BLANCS

Du 30 mai au 3 juin, lors de leur deuxième semaine de corvette Gants Blancs, les cinq bâtiments école (BE) *Léopard*, *Jaguar*, *Tigre*, *Lynx* et *Chacal* ont navigué de Copenhague à Helsinki sur une mer Baltique agitée. Cette traversée fut consacrée à la réalisation de nombreuses manœuvres au profit des élèves, dont un exercice d'évolution tactique avec la FASM *Latouche-Tréville*, qui réalisait alors avec la ménagerie une de ses dernières évolutions de groupe.

passion marine

SÉCURITÉ ENVIRONNEMENTALE

La Marine aux avant-postes

© N. FERNANDEZ / MN

Face à un changement climatique accélérateur de risques et de menaces, la sécurité environnementale est un enjeu majeur d'équilibre mondial sur tous les plans : sécurité humaine, alimentaire et sanitaire ; préservation de la biodiversité et des ressources ; croissance économique ; politique, relations internationales et opérations militaires... À la tête du deuxième domaine maritime mondial, 10,8 millions de km² d'eaux territoriales et de zones économiques exclusives (ZEE), la France est, de fait, exposée à l'international. Au cœur d'un bien commun complexe, fragile et vital – la mer – la Marine et ses marins opèrent chaque jour pour défendre, protéger et surveiller sur, sous et au-dessus de sa surface.
De l'aide aux populations à la protection du milieu marin, de la connaissance scientifique à l'innovation, la Marine est sur tous les fronts.

DOSSIER RÉALISÉ PAR CC THOMAS LETOURNEL, ASP ANNE-CLAIRE LEFETZ ET PHILIPPE BRICHAUT.

Catastrophes naturelles

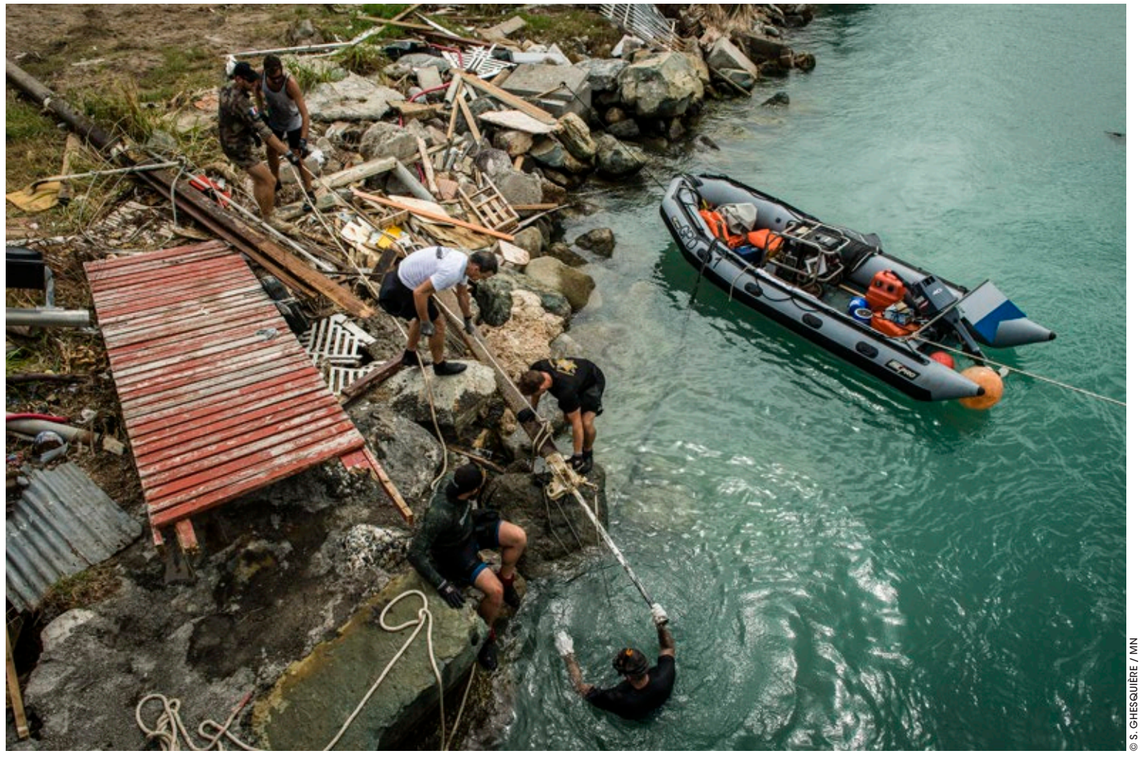
Secourir les populations

Hausse des températures, du niveau des mers, événements climatiques extrêmes...
Le changement climatique est porteur de bouleversements touchant de nombreux territoires à travers le monde et notamment côtiers. Il affecte également la vie des sociétés, transforme progressivement le contexte stratégique, économique, social et politique dans lequel s'inscrivent les opérations militaires. Il fait évoluer, enfin, la nature même des opérations qui ont comme objectif l'assistance aux populations, dont la Marine a développé une expertise, notamment en cas de catastrophes naturelles.

LES FORCES ARMÉES DE PLUS EN PLUS SOLLICITÉES

À plusieurs reprises ces dernières années, des unités de la Marine ont été mobilisées pour porter assistance à des populations en détresse, dont les infrastructures portuaires et aéroportuaires étaient parfois hors d'usage. En septembre 2017 aux Antilles, à la suite de l'ouragan *Irma*, en avril 2019 au Mozambique, du passage du cyclone *Idai*, et en août 2021 à Haïti, après un nouveau séisme.
Lors de ces opérations, les porte-hélicoptères amphibies et les bâtiments de soutien et d'assistance outre-mer sont parfaitement adaptés pour acheminer du fret humanitaire. Mais toutes les unités de la Marine peuvent être mobilisées. C'était le cas en février, aux îles Tonga dans le Pacifique, après une éruption volcanique sous-marine suivie d'un tsunami. Les forces armées en Nouvelle-Calédonie et en Polynésie française, via notamment les patrouilleurs *La Glorieuse* et *Arago*, ont déchargé 50 tonnes de fret d'urgence et de secours au profit des populations durement touchées.

Forte de son expertise, la Marine nationale porte l'enjeu de la sécurité climatique et environnementale auprès de ses partenaires internationaux. En 2021, prenant la présidence du Symposium des marines riveraines de l'océan Indien (IONS), la France, représentée par l'amiral Pierre Vandier, chef d'état-major de la Marine, a souhaité ajouter la sécurité environnementale comme axe supplémentaire de réflexion et de travaux de l'organisation. Objectif : développer la coopération et l'interopérabilité sur des problématiques qui rassemblent les États riverains de l'océan Indien. ●



© S. GHESQUIÈRE / MN

© ASP T. BOUDY / MN

Le 1er février, à bord des patrouilleurs *La Glorieuse* et *Arago*. Déchargement de 50 tonnes de fret humanitaire au profit de la population des îles Tonga.

Témoignages

© MN

Capitaine de corvette Romain Docquois
Commandant le P400 *La Glorieuse*

Déployé en urgence vers les îles Tonga le 24 janvier, après l'explosion d'un volcan sous-marin ayant également provoqué un tsunami, l'équipage du P400 *La Glorieuse* a pris ses dispositions d'appareillage avec un très faible préavis et a embarqué 26 m³ de fret humanitaire en moins de 12 heures. Le P400 a ensuite rejoint les îles Tonga, où il a retrouvé le patrouilleur *Arago* venu de Tahiti. Le contexte sanitaire a compliqué les opérations de déchargement, poussant les deux unités à faire preuve d'ingéniosité et à transférer dans un premier temps le fret d'un bâtiment à l'autre. En raison de ces contraintes sanitaires et d'incertitudes diplomatiques, cette mission a été intense pour l'équipage, mais l'adaptabilité, la motivation et l'énergie des marins ont permis d'atteindre les objectifs fixés.

© MN

Lieutenant de vaisseau Bastien Khoury
Commandant le PSP *Arago*

Le patrouilleur de service public (PSP) *Arago* était en entraînement à la mer à proximité de Papeete au déclenchement de l'opération. Nous sommes revenus immédiatement à quai pour charger 90 m³ de fret dans la journée et entamer ce périple de 1 500 nautiques dans une mer formée. Le transit fut mis à profit pour affiner les différentes options imaginées pour le débarquement du fret. Tout comme *La Glorieuse*, l'*Arago* a redécouvert ses capacités d'emport, celles-ci n'ayant jamais été utilisées dans une telle mesure en opération. Il a fallu assurer une répartition compatible avec les exigences de stabilité, pour naviguer en toute sécurité.

passion marine

Catastrophes naturelles

Irma, 5 ans déjà

© A. GROYER / MN

24 septembre 2017 aux Antilles, débarquement sur une plage de matériel de déblaiement par engin de débarquement amphibie rapide (EDAR) en provenance du porte-hélicoptères amphibie *Tonnerre* pour assister les populations touchées par l'ouragan *Irma*.

Dans la nuit du 5 au 6 septembre 2017, l'ouragan *Irma* frappe les îles de Saint-Martin et de Saint-Barthélemy. Classé en catégorie 5, la plus élevée, avec des pics de vents atteignant les 380 km/h en mer, *Irma* cause la mort de onze personnes et endommage 95 % du bâti des deux îles. Il est encore à ce jour le cyclone le plus puissant jamais observé dans les Petites Antilles et le premier de sa catégorie à avoir stationné trois jours dans la région.

UNE RÉACTION IMMÉDIATE

Le commandant supérieur des forces armées aux Antilles mobilise immédiatement les moyens à sa disposition sur zone. Un premier Falcon 50, initialement déployé en Martinique pour une mission de lutte contre le trafic de stupéfiants, survole l'île de Saint-Martin et transmet aux autorités les premières images du sinistre. La frégate de surveillance *Ventôse* interrompt sa mission NARCOPS pour porter assistance aux sinistrés. Dès le 6 septembre, elle appareille de Fort-de-France avec son hélicoptère Panther et met le cap vers Saint-Martin après avoir embarqué du fret humanitaire, de l'eau, des vivres et une section du régiment du Service militaire adapté (RSMA). Elle est rejointe sur place par la frégate de surveillance *Germinal* et son hélicoptère Alouette III, prêts à délivrer des produits de première urgence. Un second Falcon 50, déployé à Cayenne pour des missions de police des pêches, est également appelé en renfort. Des vols sont réalisés au profit des gouvernements néerlandais et britanniques, dont les territoires antillais ont également été sévèrement touchés.

UNE MOBILISATION D'ENVERGURE

En métropole, un déploiement d'urgence exceptionnel se met en place pour faire face à la crise. Tout juste 7 jours après le passage de l'ouragan, le porte-hélicoptères amphibie (PHA) *Tonnerre* appareille de Toulon pour l'île de Saint-Martin. Il embarque des détachements de différentes armées, directions et services. Des soldats du génie et du train, des plongeurs démineurs, des hydrographes, des gendarmes, des médecins... et près de 1 200 tonnes de fret humanitaire. Les opérations de déchargement débutent le 23 septembre après 11 jours de traversée de la Méditerranée et de l'Atlantique. Les capacités amphibies et les hélicoptères sont des atouts précieux. Ils permettent de s'affranchir des infrastructures portuaires endommagées et de décharger du matériel directement sur les plages. Les plongeurs démineurs embarqués pour l'opération et les plongeurs du PHA relèvent et dégagent près de 100 tonnes d'épaves encombrant la majorité des ports et chenaux de navigation.
Fin septembre, quelque 1 700 militaires sont déployés dans les Antilles, dont 1 200 à Saint-Martin. Pour l'armée de Terre, la Marine nationale et l'armée de l'Air et de l'Espace, cette mission s'est apparentée à une opération extérieure (OPEX) en termes logistiques et humains. ●

Témoignage

Contre-amiral Eric Aymard Commandant supérieur des forces armées aux Antilles

© MN

Depuis le passage de l'ouragan *Irma*, cinq années se sont écoulées pendant lesquelles les forces armées aux Antilles (FAA) n'ont cessé d'apporter leur soutien aux populations fragilisées par des catastrophes naturelles majeures.
La composante Marine a joué un rôle important dans l'acheminement de troupes et de fret humanitaire.

Après une catastrophe naturelle d'ampleur, que ce soit un ouragan, un séisme, une éruption volcanique ou un tsunami, les forces armées sont en capacité d'apporter un soutien rapide et direct aux populations. Pour acheminer du fret de premier secours (eau, nourriture, kit d'hygiène, etc.) et des troupes capables de réaliser une première évaluation des dégâts, du déblaiement ou encore sécuriser la zone, il est nécessaire de disposer de moyens aériens et maritimes. Les dernières opérations que nous avons conduites ont démontré l'efficacité et la fiabilité des bâtiments de surface basés aux Antilles dans ce domaine : en 2020 et 2021, les FAA ont transporté en urgence plus de 150 tonnes de fret vers les pays de la zone gravement touchés (séisme en Haïti, éruption de La Soufrière à Saint-Vincent, inondations au Guyana, ouragans *Eta* et *Iota* aux Honduras et au Guatemala).

Nous devons être prêts à apporter au plus vite une réponse adaptée à une population touchée par une catastrophe naturelle, en parfaite coordination avec nos partenaires militaires et civils de la zone. Organisé tous les deux ans par les FAA, l'exercice interarmées Caraïbes (*voir encadré*) constitue un rendez-vous majeur pour l'entraînement des forces armées de la zone caribéenne. Il permet de renforcer la coopération et une interopérabilité optimale avec nos alliés et partenaires.

Caraïbes 2022 : s'entraîner au secours à la population

Du 7 au 17 juin, s'est tenu Caraïbes 2022, un exercice portant sur la thématique du secours à la population après une catastrophe naturelle (CATNAT). D'une ampleur inédite, l'édition 2022 a réuni cinq nations différentes (France, États-Unis, Pays-Bas, Angleterre, République dominicaine), 2 500 participants, 11 bâtiments à la mer, 10 aéronefs, 850 militaires et 90 véhicules déployés à terre.

Pour mettre en œuvre toutes les étapes d'une opération CATNAT (planification, reconnaissance, déploiement, sécurisation, assistance, évacuation et désengagement), les participants se sont basés sur le scénario d'un passage consécutif d'un premier cyclone sur la Guadeloupe puis d'un second sur Saint-Martin.

Milieu marin

Préserver l'avenir

Amoco Cadiz, *Tanio*, *Erika*, *Prestige*, des pétroliers restés à jamais gravés dans les mémoires. Si ces navires ont provoqué de véritables drames écologiques, ils ont également fait évoluer les réglementations nationales et internationales en matière de prévention, d'intervention et de réparation des pollutions marines.

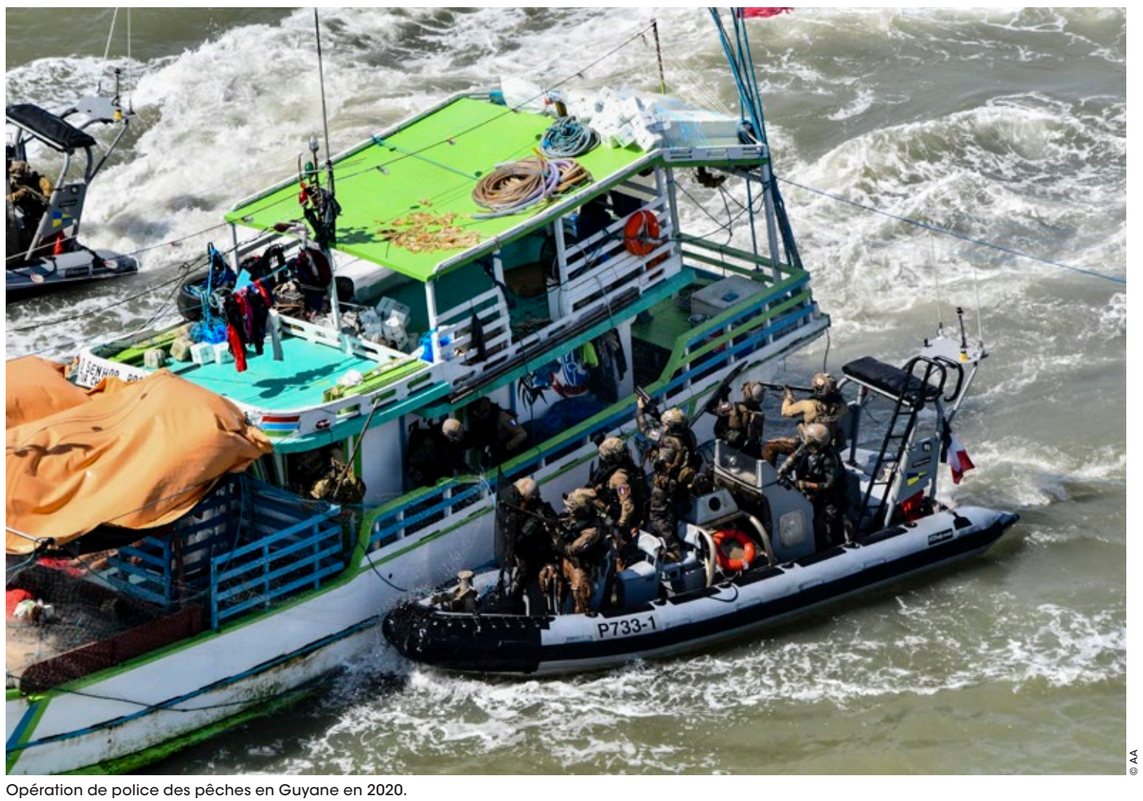
LUTTER CONTRE LA POLLUTION

C'est le naufrage de l'*Amoco Cadiz* en 1978 qui est à l'origine de l'organisation des moyens de surveillance et d'intervention à terre et en mer. À l'époque, la Marine prend la décision d'affréter deux remorqueurs d'intervention, d'assistance et de sauvetage (RIAS), l'*Abeille Flandre* à Brest puis l'*Abeille Languedoc* à Cherbourg. Elle se dote également du centre d'expertises pratiques de lutte antipollution (CEPPOL). Ce dernier est en charge de l'étude et de l'expérimentation des moyens à mettre en œuvre en cas de pollution, mais également de l'instruction et de l'entraînement des personnels chargés de la mise en œuvre des matériels de lutte antipollution en mer. Enfin, en 1999, c'est la catastrophe de l'*Erika* qui a rendu obligatoire, à l'échelle mondiale, le contrôle des navires dans les ports et la double coque des navires pétroliers. Avec l'ensemble de ses navires et aéronefs déployés, grâce à des moyens dédiés comme ses patrouilleurs de service public, ses sémaphores ou encore ses avions de surveillance maritime, la Marine est devenue au fil du temps un acteur central dans la surveillance et la protection de l'environnement marin. Ces missions sont menées en métropole comme en outre-mer, aux côtés des autres administrations œuvrant dans le cadre de l'action de l'État en mer.

PROTÉGER LES RESSOURCES ET LA BIODIVERSITÉ

Selon l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), 4,6 millions de bâtiments de pêches sillonnent les mers du globe. Ils étaient quatre fois moins en 1950. Pour protéger sa ressource halieutique au sein de sa zone économique exclusive (ZEE), la France a notamment décidé de limiter le nombre de prises pour certaines espèces, voire d'en protéger complètement d'autres ou encore de créer des aires marines protégées. Partant du constat que tout ce qui n'est pas protégé est pillé et contesté, la Marine est présente sur nos ZEE et utilise ses moyens pour s'assurer que les décisions de la France sont respectées tant par nos concitoyens que par les étrangers. À titre d'exemple, en 2021, dans le cadre des opérations nommées Mokkaran, les patrouilleurs Antilles-Guyane (PAG) *La Confiance* et *La Résolue*, l'embarcation remonte-filets *Caouanne* et les vedettes côtières de surveillance maritime (VCSM) *Organabo* et *Mahury* ont cumulé près de 400 jours de mer en police des pêches. Le bilan de leurs opérations est éloquent : 171 km de filets, 902 kg de vessies natatoires et 147 tonnes de poissons pêchés illégalement ont été saisis.

Au-delà des espaces maritimes nationaux, la Marine appuie les partenaires de la France dans leur lutte contre la pêche illégale, non déclarée et non réglementée. C'est par exemple le cas dans le golfe de Guinée où cette pêche est un facteur de déstabilisation. ●



© AA

Opération de police des pêches en Guyane en 2020.

Témoignage

© CC1 NICOLAS G. / FAG

Capitaine Fabien
Commandant de la vedette côtière de surveillance maritime (VCSM) *Mahury*

En Guyane, notre mission principale est la sécurisation du secteur lors des tirs de fusées. Mais ce qui occupe la majorité de notre temps, c'est la police des pêches. Ici, il n'y a jamais eu beaucoup de pêcheurs professionnels. La ressource halieutique reste riche. Ce n'est pas le cas chez nos voisins. Cette situation explique en partie pourquoi les pêcheurs des nations voisines n'hésitent pas à se mettre dans l'illégalité en pêchant dans la ZEE française. Si les confrontations avec les Surinamais ou Guyaniens se déroulent sereinement, ce n'est pas le cas avec les Brésiliens. L'été dernier, nous constatons qu'un Brésilien est en infraction. Je mets à l'eau mon embarcation rapide pour une visite de contrôle. Cette dernière est à peine à couple que l'un des pêcheurs jette un seau d'essence sur notre équipe et tente de l'enflammer. Nous le neutralisons par un tir d'arme non létale. Il est condamné à un an de prison. Second exemple, un autre Brésilien pêche dans la réserve du Grand Connétable où elle est interdite. Il s'agit d'un bateau équipé d'un moteur de 150 chevaux peint en « camouflé » pour mieux se fondre dans la végétation. Lorsque notre embarcation l'approche, il la percute deux fois. Son intention est de s'échouer pour que l'équipage s'échappe dans la forêt. Nous finissons par monter à bord et par l'interpeller. Le bateau est saisi et détruit. Le capitaine a été condamné à un an de prison.

Le naufrage du *Wakashio*

En août 2020, la Marine prête main-forte aux autorités mauriciennes après l'échouement du vraquier japonais *Wakashio* sur le platier corallien au sud-est de l'île. Le navire a déversé une partie de son carburant avant de se briser en deux, provoquant la pire catastrophe écologique de ce petit État insulaire. La Marine mobilise le bâtiment de soutien et d'assistance outre-mer (BSAOM) *Champlain* avec du matériel antipollution et dépêche sur zone une équipe d'experts du CEPPOL.

© BG. DEFENTE / FAZSOI /DÉFENSE

Naufrage du *Wakashio*, août 2020.

Témoignage

LV Gaëlle
Chef du détachement CEPPOL lors du naufrage du *Wakashio*

Dès la survenance de la pollution, le CEPPOL est alerté et travaille avec le bureau action de l'État en mer du commandement de la zone maritime (CZM) Sud océan Indien situé à La Réunion. 25 tonnes d'équipements antipollution provenant des stocks réunionnais sont transportées sur zone par le BSAOM *Champlain* et un avion tactique du transport aérien CASA. L'équipe antipollution de la base navale de Port des Galets débarque en même temps que son matériel et se rend immédiatement dans le lagon pour prêter main-forte aux garde-côtes mauriciens. Cette mission d'assistance à un État voisin fut particulièrement atypique : nous devions former et conseiller les garde-côtes tout en assurant un rôle d'expert en gestion de crise maritime, stratégies et tactiques de lutte contre les pollutions maritimes, facilitateur du dialogue entre les autorités mauriciennes et les opérateurs privés mandatés par l'armateur. Tout cela en parallèle de notre mission permanente de conseil du CZM, dont la zone maritime partage des frontières avec celle de Maurice et se trouvait sous la menace de la pollution du *Wakashio*.

Sciences

Connaître et anticiper

© T. TREBERN / MN

En janvier 2021 et en avril de cette année, le bâtiment de soutien et d'assistance outre-mer (BSAOM) *Bougainville* a participé au projet scientifique Kivi Kuaka.

Experte du milieu maritime, la Marine nationale participe activement à la compréhension de son environnement. Des marins s'emploient chaque jour à enrichir la connaissance de leur milieu. Du Grand Nord au Grand Sud[1], les missions de la Marine apportent de nombreux enseignements sur l'environnement marin et les conséquences du réchauffement climatique.
Ainsi, à côté de ses missions de surveillance maritime, le patrouilleur polaire *L'Astrolabe*, durant l'été austral, mène des missions de soutien à la logistique en Antarctique (MSLA), sous le 60e parallèle Sud, au bénéfice des expéditions scientifiques organisées par l'Institut polaire français Paul-Émile Victor (IPF). Par ailleurs, la Marine contribue à enrichir les connaissances et le maintien du bon état écologique des eaux en étant membre du réseau d'aires marines protégées (AMP) et du groupe d'études et d'observation sur le dragage et l'environnement (GEODE).

DES COLLABORATIONS MULTIPLES

Des partenariats sont régulièrement signés avec des centres de recherche et des établissements publics pour des projets scientifiques en mer en mettant à disposition des moyens dans des zones où elle est la seule à pouvoir opérer.
À ce titre, du 4 au 16 avril, le bâtiment de soutien et d'assistance outre-mer (BSAOM) *Bougainville* a pris part, pour la deuxième année consécutive, au projet scientifique Kivi Kuaka. À l'occasion d'une mission de présence et de police des pêches dans les eaux de Polynésie française, le BSAOM a en effet permis à une équipe de six scientifiques de débarquer sur neuf atolls difficilement accessibles.
Une fois à terre, les scientifiques ont installé des balises sur des courlis d'Alaska, des oiseaux migrateurs, afin de pouvoir observer leur comportement et améliorer la capacité à déceler l'apparition de catastrophes naturelles (*voir témoignage*). Cette mission scientifique est la concrétisation d'un projet lancé en 2016 et d'un partenariat associant le ministère des Armées, le Muséum national d'Histoire naturelle, le ministère de la Transition écologique de la cohésion des territoires, l'Agence française de développement, l'Office français de la biodiversité et Météo France.
Enfin, la Marine dispose également de ses propres capacités de veille réglementaire et d'expertise scientifique : la cellule d'expertise prévention, maîtrise des risques et environnement de la Marine, qui est accueillie au sein du commandement de la zone maritime Méditerranée (Cecmed) situé à Toulon, les trois laboratoires d'analyse de surveillance et d'expertise de la marine (LASEM) basés à Brest, Toulon et Cherbourg, le centre d'expertises pratiques de lutte antipollution à Brest (CEPPOL). Enfin, elle collabore avec le service hydrographique et océanographique de la Marine (SHOM). ●

1. Ces missions correspondent aux déploiements des unités de la Marine nationale en Arctique et en Antarctique. Depuis 1994, la Marine est présente de manière régulière dans le Grand Nord, principalement en mer de Norvège et en mer de Barents. Cela permet d'améliorer la connaissance de la zone, d'anticiper les évolutions de contexte, mais aussi d'entretenir des points d'appui et de coopérer avec les marines riveraines. Quant au Grand Sud, l'Antarctique et les terres australes, la Marine y assure des missions de souveraineté et de soutien logistique. Elle participe aussi à l'élargissement des connaissances sur cette zone considérée comme la plus grande aire marine protégée au monde.

Témoignage

© MNHM

Frédéric Jiguet
Ornithologue, professeur en biologie de la conservation au Museum national d'Histoire naturelle (MNHM) de Paris et directeur de la mission Kivi Kuaka

Kivi Kuaka est un projet risqué et ambitieux. Risqué, car il faut attendre un événement catastrophique pour enregistrer et analyser le comportement des oiseaux grâce à nos balises ; ambitieux, car si le système fonctionne, ce sera une excellente occasion de montrer à quel point il est important de préserver la biodiversité et les écosystèmes qui peuvent nous aider à vivre et à survivre dans un monde qui change. Actuellement, les balises portées par les courlis d'Alaska collectent des données de manière intensive. S'il a y une catastrophe naturelle de type tsunami, cyclone ou une éruption volcanique, des vagues d'infrasons devraient être ressenties par nos oiseaux qui pourraient alors réagir de manière anticipée. Leur comportement serait ainsi enregistré pour qu'on puisse ensuite l'analyser et agir en conséquence. Mais en attendant que de tels événements se produisent, il y a d'autres valorisations possibles des données obtenues par les balises, notamment en biologie de la conservation. Par exemple, on a collecté des informations sur l'utilisation des récifs, l'habitat des courlis en Polynésie.
Ces données nous permettent de voir quel est le type d'habitat qui leur est nécessaire et comment on peut aider au mieux à préserver ces oiseaux qui méritent un statut d'espèce en danger d'extinction.

Un océan de planctons

Un litre d'eau de mer, c'est entre 10 et 100 milliards de formes de vie planctoniques. Cet écosystème, qui génère près de 50 % de l'oxygène planétaire, est aujourd'hui menacé par le changement climatique, la surpêche et la pollution.
Afin d'élargir les connaissances liées à ces micro-organismes, la Marine va devenir cette année le premier grand acteur du monde maritime à prendre part au consortium international Plankton Planet, un programme qui agit en faveur de la recherche sur le microbiome aquatique. Cela se fera au travers de la mission Bougainville, qui se traduira par l'installation de capteurs sur ses bâtiments de soutien (BSAM et potentiellement BSAOM) et par le déploiement d'officiers biodiversité qui seront chargés d'analyser et de partager les données recueillies.

© K. AUGER / MN

Une première expérimentation a été réalisée sur le BSAM *Rhône* en novembre 2021.

focus

BILAN 2021

DE LA POSTURE PERMANENTE DE SAUVEGARDE MARITIME (PPSM)

La Marine nationale agit constamment sur le littoral, en mer, sous la surface et dans les airs pour surveiller et protéger les approches maritimes. Ce, à travers la posture permanente de sauvegarde maritime (PPSM) qui regroupe l'ensemble de ses missions relevant de la défense maritime du territoire (DMT) et de l'action de l'État en mer (AEM). 1 300 marins participent au quotidien à la PPSM.

14 484 HEURES DE MER
contribuant à la surveillance des aires marines protégées

183 km
DE FILETS SAISIS*

147
TONNES DE POISSONS
pêchés illégalement saisies*

1 372
ENGINS EXPLOSIFS IMMERGÉS
neutralisés (mines, obus et bombes aériennes datant notamment de la Seconde Guerre mondiale)

1 156 OPÉRATIONS
DE SECOURS EN MER

au cours desquelles
5 149 PERSONNES
ont été assistées ou secourues

44,8 TONNES
de produits stupéfiants interceptées

348
VOLS DE SURVEILLANCE
des approches maritimes

58 SÉMAPHORES
assurent un contrôle permanent des navires dans les approches françaises

* En métropole et outre-mer par les moyens de la Marine et de la gendarmerie maritime

© C.NORMAND/SIRPA/MN

« Dans toute guerre, les images ont une valeur stratégique »

Bénédicte Chéron

Maître de conférences en histoire contemporaine à l'Institut catholique de Paris

Bénédicte Chéron est spécialiste de la communication militaire. Ses travaux portent sur les représentations de la guerre et les relations armées-sociétés dans un monde où l'image, omniprésente, est de moins en moins hiérarchisée. Dix ans après le décès de Pierre Schoendoerffer et en marge de l'exposition *Photographies en guerre*, Bénédicte Chéron revient sur la fabrication, le sens et l'impact de l'image de guerre dans nos représentations collectives.

COLS BLEUS : Vous avez consacré une thèse[1] au cinéma de Pierre Schoendoerffer. Pourquoi ce choix ? Quelle est la spécificité de son œuvre dans la représentation de la guerre ? Quel héritage laisse-t-il ?

BÉNÉDICTE CHÉRON : Pierre Schoendoerffer a laissé derrière lui une œuvre à la fois littéraire, documentaire et cinématographique. Ses films de fiction ont la particularité de s'attacher à raconter le destin d'une génération d'officiers devenus adultes juste après la Libération, engagés dans la guerre d'Indochine puis dans la guerre d'Algérie.
De *La 317e section*, en 1965, à *Là-Haut*, en 2004, il est ainsi l'un des rares cinéastes français à avoir voulu raconter la guerre et ceux qui la font en adoptant un style particulier, détaché de la plupart des codes du film de guerre largement imposés par le cinéma américain. Ce qui intéresse Pierre Schoendoerffer, c'est ce que vivent les combattants en leur âme et en leur corps jusque dans les détails de la vie quotidienne. Il touche ainsi à une forme d'universalité qui explique l'unanimité élogieuse de la critique au moment de la sortie de *La 317e Section*.

C. B. : *Le Crabe-Tambour*, comme nombre d'autres films, sont devenus des mythes qui ont suscité des vocations de marins notamment. De la fiction à l'Histoire, quel est l'impact particulier du cinéma ? Qu'est-ce qui fait, selon vous, un « bon » film de guerre ?

B. C. : C'est la question de la justesse qui, selon moi, fait un bon film de guerre. *Le Crabe-Tambour* (1977) montre très peu la guerre. Mais la vie à bord des différents bâtiments, de l'Indochine aux mers du Grand Nord, sonne juste parce que le réalisateur a su créer une œuvre à partir de son expérience de la vie militaire et de la mer. Son premier grand désir était d'être marin ; c'est ce lien avec la mer que l'on retrouve dans le court métrage *Sept jours en mer* réalisé en 1972 pour la Marine nationale. Avant de partir en Indochine, il a été matelot dans la marine marchande. Dans ses films, les scènes de combat sont rares, mais elles sonnent juste. Après le *Chant du Loup*, réalisé par Antonin Baudry et sorti en 2019, beaucoup ont joué au jeu des sept erreurs avec la vie réelle à bord des sous-marins. Mais ce qui compte surtout pour le grand public, ce n'est pas le réalisme absolu mais de savoir si le ton, les mots et les images leur permettent de ressentir quelque chose de ce que vivent les personnages. Pierre Schoendoerffer aimait à dire qu'il voulait « *faire sentir* ». Il me semble qu'un bon film de guerre est un film qui permet de « faire sentir » cette expérience intransmissible du combat.

C. B. : Vos recherches portent plus largement sur les représentations de la guerre depuis 1945, sur la relation entre l'image, l'Histoire et la mémoire…

B. C. : Oui, il s'agit d'étudier tout ce qui peut contribuer à forger ce qu'on appelle des « représentations collectives » de la guerre et des militaires. Les films de fiction, les reportages dans les médias d'information, les documentaires, les photos contribuent à la manière dont les Français comprennent et connaissent la guerre et les armées.
Il faut rester très humble dans ce type de travail, car on ne peut jamais savoir avec certitude comment des individus interprètent des images ni ce qu'ils en retiennent. En revanche, on peut finir par constater dans le temps long que certaines représentations ont fortement influencé la perception que les Français ont de leurs armées. Par exemple, si l'on regarde la manière dont on raconte la vie des armées dans les grands médias d'information et par le cinéma en France, depuis la fin de la guerre d'Algérie jusqu'aux années 2008-2010, l'idée que les militaires ont pour fonction première de combattre contre un ennemi si l'autorité politique le leur demande a été assez largement effacée des représentations collectives en France. Cela explique beaucoup des débats et parfois des polémiques qui ont fait suite aux décès de militaires en Afghanistan, par exemple.

C. B. : Comment analyser le rôle qu'ont les images dans la manière dont les Français comprennent les guerres ?

B. C. : Toutes ces images s'insèrent dans un large paysage dans lequel pèsent aussi les discours politiques, par exemple. Quand un président de la République prononce un discours lors d'un hommage national aux Invalides pour des militaires défunts en opérations, il prononce des mots qui vont venir se mélanger avec les images que nous voyons, et avec tout ce que nous savons avant d'écouter ce discours ; par exemple par le biais des programmes scolaires ou par notre culture personnelle. Malgré leur abondance accrue aujourd'hui, les images continuent d'attirer nos yeux, car elles rendent visible ce qui se passe loin de nous. Certaines images révèlent des informations nouvelles, mais souvent, elles viennent surtout incarner et provoquer des émotions collectives ; elles donnent ainsi un écho plus fort à des faits qui ne suscitent parfois que peu de curiosité. C'est évidemment pour cette raison que, dans toute guerre, les images ont une valeur stratégique et sont instrumentalisées par les différents camps en présence.

C. B. : Témoignage journalistique, l'image est aussi un outil de stratégie et de communication pour les armées. Schoendoerffer a d'ailleurs été un « soldat de l'image » avant de se tourner vers la fiction.

B. C. : Pierre Schoendoerffer a en effet été cameraman des armées en Indochine comme d'autres avant lui et d'autres après lui au sein de ce qui est devenu aujourd'hui l'ECPAD (Établissement de communication et de production audiovisuelle de la Défense). Les images de ces cameramen et photographes ont une valeur d'archive particulière, parce qu'elles sont souvent captées là où peu de journalistes peuvent aller et se faire oublier de ceux qui combattent. Elles côtoient dans notre paysage médiatique présent et passé les images des journalistes et celles des simples individus. Toutes jouent un rôle crucial dans la manière dont les médias racontent les guerres, mais il est essentiel qu'elles soient comprises comme des sources à contextualiser, en comprenant qui prend les photos, à quel moment, dans quelles circonstances et la manière dont elles sont diffusées et circulent ensuite, ce que rappelle avec beaucoup de pertinence l'exposition *Photographies en guerre*[2] aux Invalides.

C. B. : Le conflit en Ukraine soulève particulièrement la notion de guerre de communication, voire de guerre de l'image. Quelles clés donner au grand public pour l'aider à aller vers une information juste ?

B. C. : Les guerres, et en particulier leurs débuts, sont des périodes d'intensification brutale du flux de circulation des informations et des images. Avec la rapidité de circulation liée au numérique, ceux qui reçoivent ces informations peuvent avoir l'impression de tout voir et tout savoir. Il est essentiel de rappeler que le traitement médiatique d'une guerre ne peut tout raconter.
Les images de combats de l'avant, par exemple, dans la guerre menée par la Russie en Ukraine, sont rares parce que ces zones sont difficiles d'accès. En temps de guerre, l'information est aussi beaucoup plus contrôlée, et c'est normal, car toute information revêt une dimension stratégique. Il me semble qu'enseigner l'histoire des guerres, dans toutes leurs dimensions, est une clé déterminante pour saisir ce qui se joue dans l'information en temps de guerre et pour que les sociétés comprennent les guerres du présent. ●

PROPOS RECUEILLIS PAR VIRGINIE DE GALZAIN

À lire / À voir

1. *Pierre Schoendoerffer*, CNRS Éditions et *Le Soldat méconnu, les Français et leurs armées : état des lieux*. Éd. Armand Colin, de Bénédicte Chéron
2. Jusqu'au 24 juillet au musée de l'Armée, à Paris. www.musee-armee.fr

© R. MARTIN / MN

LA ROUTE DES ÉPICES

De la pharmacie à l'assiette

Gingembre, safran, cannelle, poivre, noix de muscade, clou de girofle... Autrefois rares et précieuses, les épices sont devenues si courantes aujourd'hui que leur poids dans l'histoire du grand commerce mondial et des échanges maritimes est presque tombé dans l'oubli. Pourtant, avec le sel, l'or, l'argent, l'étain et le cuivre, ces produits, principalement originaires du sous-continent indien, de Chine, d'Asie du Sud-Est ou des « îles aux épices » (Moluques et Banda), ont fait et défait des empires.

© GÉRARD CAZADE

Clin d'œil à la route des épices, la Marine, grâce à sa marque, renoue avec la tradition en proposant un coffret rappelant les saveurs rencontrées en escale.

Achetées, vendues et revendues tout au long de complexes routes transcontinentales entre l'Afrique, l'Asie et l'Europe, les épices ont littéralement changé la face du monde. Parmi les plus convoitées, le poivre fut sans doute celle qui influença le plus l'économie internationale. Au point que son cours très volatil a probablement à la fois entraîné la chute du système monétaire romain et l'essor de la république de Venise, et pesé sur l'écriture du traité de Tordesillas qui, en 1494, a partagé le monde entre les royaumes d'Espagne et du Portugal.

UNE ROUTE MILLÉNAIRE

Dès l'époque hellénistique (323-33 av. J.-C.), la route de l'encens qui relie déjà par voie terrestre l'Égypte à la Mésopotamie et à l'Inde connaît une croissance extraordinaire avec la découverte des vents de mousson. Dès lors, le commerce des épices par la mer devient, avec la route de la soie, le second trait d'union entre les mondes gréco-romain, indien et chinois. Au début de l'ère chrétienne, la myrrhe et l'oliban, cadeaux des rois mages à l'enfant Jésus, figurent en tête des marchandises les plus prisées avec le poivre des Moluques, le girofle, la noix de muscade et le bois de santal. Mais, avec la chute de l'Empire romain (476) et l'expansion progressive de l'islam, le centre de gravité de ce négoce se déplace peu à peu vers l'Orient et l'océan Indien, qui devient le carrefour principal des échanges entre l'Asie du Sud, l'archipel malais et les grands marchés arabo-musulmans et chinois. Séchées, broyées, concassées ou moulues, entassées par ballots, en vrac ou en sac, les épices transitent alors principalement par le golfe Persique et la mer Rouge, avant de rejoindre les étals des marchands méditerranéens qui les revendent au détail. Grâce à leur valeur élevée par rapport à leur faible volume et à leurs propriétés gustatives et olfactives auxquelles on prête souvent des pouvoirs quasi magiques, certains négociants réalisent alors des profits qui n'ont rien à envier à ceux des traders d'aujourd'hui. À l'époque médiévale, l'Europe, qui achète à prix d'or ces marchandises dont elle ignore souvent l'origine, se contente de jouer un rôle mineur dans leur commerce. Remèdes miracles pour traiter et prévenir les maladies, signes de réussite sociale, subtiles dans la cuisine et d'une haute valeur symbolique et mystique, les épices sont aussi brûlées comme encens pour les sacrements ou distillées dans des parfums et des onguents. Entourées de mystère, elles fascinent, et les riches marchands, prêts à tout pour garder secrète leur origine, brouillent souvent les pistes en inventant des histoires imaginaires. Ils assurent par exemple que le girofle est la fleur, la muscade le fruit et la cannelle l'écorce d'une seule et même plante.

© MARCO STRULLU

Pour le chef Pierre Gagnaire, les épices sont des substances extraordinaires !

MAINMISE EUROPÉENNE

En 1453, la chute de Constantinople bouleverse considérablement ce commerce, dont le centre de gravité change une nouvelle fois. En prenant le contrôle des voies terrestres empruntées par les caravanes arabes depuis la Chine et l'Inde, les Ottomans modifient la carte des échanges en Méditerranée. Mais le contournement de l'Afrique par le cap de Bonne-Espérance puis la découverte du Nouveau Monde, rebat les cartes en Atlantique. La route des épices est désormais contrôlée à l'Est par les Arabes et au Sud par les Portugais. Mais peu à peu, l'Asie lointaine se rapproche et, lassée de passer par de multiples intermédiaires, l'Europe réclame sa part. À partir du XVIe siècle, commence ainsi une longue période de domination de l'Orient par le Portugal d'abord, puis par les Pays-Bas, l'Angleterre et la France qui confient à leurs compagnies des Indes respectives la tâche immense de faire main basse sur ce commerce et de réguler les échanges internationaux. Cette quête est l'un des moteurs de l'expansion européenne et ouvre la route aux premiers empires coloniaux. Les premières expéditions françaises commencent au début du XVIIe siècle, grâce à une poignée d'armateurs malouins et vitréens. Fondée en 1604 par Henri IV, la Compagnie française des Indes orientales ne prend toutefois véritablement son essor qu'en 1664, sous l'impulsion de Colbert avec l'ouverture des comptoirs en Inde, à Pondichéry et Chandernagor, ainsi que sur l'île Bourbon (La Réunion) et l'île de France (Maurice). Sur cette dernière, le Lyonnais Pierre Poivre (1719-1786) parvient à acclimater poivriers, canneliers, girofliers et muscadiers. Une révolution qui marque la fin d'une époque. Car, contre toute attente, l'intérêt pour les épices baisse assez brusquement à mesure que le public découvre de nouvelles denrées venues des Amériques, comme le sucre, le café, le tabac, la vanille ou le cacao. Alors qu'au Moyen Âge et à la Renaissance on aimait les arômes puissants, les goûts forts et les sauces particulièrement riches à base de cannelle, de gingembre, de clous de girofle, de muscade et de poivre, ces épices tirent leur révérence à partir de la seconde moitié du XVIIe siècle. Au XVIIIe siècle, elles ont définitivement perdu leur importance pour l'économie mondiale et ne sont plus qu'un produit alimentaire parmi d'autres.

INVITATION AU VOYAGE

« *Mais quel produit !* » lance en souriant Pierre Gagnaire, célèbre chef étoilé et capitaine de frégate de réserve citoyenne.

« *D'une manière générale,* explique-t-il, *les épices ouvrent à nos sens des espaces extraordinaires. Ce sont des substances extraordinaires ! Mais il faut les manier avec précaution, et ne pas s'en servir pour masquer ou dénaturer une préparation. Choisies avec soin, elles libèrent le maximum de leurs valeurs gustatives et peuvent sublimer des plats assez banals, comme le gingembre dans un pot-au-feu, la vanille avec des coquilles Saint-Jacques ou le cumin frais avec des fruits. Le monde des épices est un monde changeant. Dernièrement, le poivre du Sichuan était très en vogue. Aujourd'hui, on trouve un peu partout du sansho, du curcuma, de la maniguette, du sumac, de la nigelle ou du macis, cette cosse de la muscade très appréciée à l'époque médiévale. En fait,* poursuit Pierre Gagnaire, *chaque épice a sa couleur et sa palette aromatique. Et quand je m'attache à l'une d'elles, je cherche à créer un plat qui la met au centre. Épicer donne tout de suite une autre dimension. Les épices permettent aussi de voyager dans sa tête. Comme le disait le grand poète René Char,* "À tous les repas pris en commun, nous invitons la liberté à s'asseoir". *Je trouve que ces mots prennent particulièrement leurs sens, si l'on se place du point de vue des marins embarqués. La cuisine, et particulièrement celle du bord, joue un rôle fondamental. Elle rassemble, revigore, apporte de la joie et marque l'écoulement du temps. Je crois que, pour le marin, le repas est bien plus qu'un simple moment où l'on reprend des forces. Si je devais cuisiner à bord du* Charles de Gaulle, *par exemple, je pense que je préparerais un curry d'agneau avec un riz citronnelle. Un plat où, justement, les épices jouent un grand rôle et invitent à la fois au dépaysement et au retour en soi. Un moment de plaisir qui donne tout son sens au métier de cuisinier que j'ai choisi d'exercer.* »

LA RÉDACTION

NOUS SOMMES AUX CÔTÉS DE CEUX QUI PROTÈGENT LES AUTRES.

-10 %[1]
SUR VOTRE ASSURANCE AUTO

POUR LES ADHÉRENTS UNÉO

-20%[2]
SUR VOTRE ASSURANCE AUTO OU HABITATION OU ACCIDENTS & FAMILLE OU PROTECTION JURIDIQUE

GMF 1ER ASSUREUR DES AGENTS DU SERVICE PUBLIC

GMF
ASSURÉMENT HUMAIN

uneo
« Cette solution est pensée et développée pour protéger les militaires et leur famille. »

Unéo, MGP et GMF sont membres d'UNÉOPOLE la communauté sécurité défense

GMF 1er assureur des Agents du Service Public selon une étude Kantar TNS SoFia de mars 2021.

(1) Offre réservée aux agents du service public, personnels de l'armée. Réduction de 10 % sur le montant de la 1ère cotisation annuelle, pour toute souscription entre le 01/01/2022 et le 31/12/2022 d'un contrat AUTO PASS. Offre non cumulable avec toute offre en cours. En cas d'offre spéciale GMF, application de l'offre la plus avantageuse. (2) Réduction de 20 % pour le 1er nouveau contrat AUTO PASS ou Habitation DOMO PASS ou Accidents et Famille ou Protection Juridique souscrit en tant qu'adhérent Unéo. Cette réduction est valable sur le montant de la première année de cotisation pour toute souscription entre le 01/01/2022 et le 31/12/2022 et n'est pas cumulable avec toute offre en cours. En cas d'offre spéciale GMF, application de l'offre la plus avantageuse.

Conditions et limites des garanties de nos contrats AUTO PASS, Habitation DOMO PASS, Accidents & Famille et Protection Juridique en agence GMF. Les Conditions Générales et les Conventions d'assistance de ces contrats sont consultables sur gmf.fr

LA GARANTIE MUTUELLE DES FONCTIONNAIRES et employés de l'État et des services publics et assimilés - Société d'assurance mutuelle - Entreprise régie par le Code des assurances - 775 691 140 R.C.S. Nanterre - APE 6512Z - Siège social : 148 rue Anatole France - 92300 Levallois-Perret. **GMF ASSURANCES** - Société anonyme au capital de 181 385 440 euros entièrement versé - Entreprise régie par le Code des assurances - R.C.S. Nanterre 398 972 901 Siège social : 148 rue Anatole France - 92300 Levallois-Perret. **Covéa Protection Juridique** - Société anonyme d'assurance au capital de 88 077 090,60 euros entièrement versé - Entreprise régie par le Code des assurances - 442 935 227 R.C.S. Le Mans APE 6512Z - Siège social : 33 rue de Sydney - 72045 Le Mans Cedex 2.
Les produits distribués par GMF sont assurés par GMF ASSURANCES et/ou GARANTIE MUTUELLE DES FONCTIONNAIRES et/ou Covéa Protection Juridique.

vie des unités

Commando Ponchardier
Objectif : chef de raid

Innovation
Mieux lutter contre les avaries sur les PHA

© MN

Commando Ponchardier

Objectif : chef de raid

Cette année, quatre marins ont suivi le cours Chef de raid ERC (embarcations rapides commandos) organisé du 4 octobre 2021 au 1er avril 2022 au sein du commando Ponchardier, à Lorient. Au bout de près de six mois de stage, tous se sont vu remettre officiellement la qualification de chef de raid. Depuis le fin du stage, ils sont affectés soit au commando Ponchardier, soit au commando Hubert. « *On a commencé à quatre et on a terminé à quatre, on s'est tous soutenus,* souligne le maître Kévin, anciennement pilote à l'escouade mer au sein du commando Ponchardier. *On est tous très contents, car le stage a été long et très prenant. C'est donc un soulagement, car on avait tous très envie de réussir.* » La motivation est en effet un critère important pour atteindre les dernières étapes de cette formation exigeante. « *Jusqu'au dernier jour on peut se faire éliminer,* affirme le maître Kévin, *il ne faut rien lâcher.* »

À LA TÊTE D'UNE FLOTTILLE

De fortes attentes qui s'expliquent par le rôle essentiel des chefs de raid : à la tête d'une flottille pouvant atteindre plusieurs embarcations et transportant jusqu'à une dizaine de combattants, le chef de raid doit prévoir, briefer et conduire ses hommes en opération. Tout doit donc être anticipé pour garantir la réussite de la mission. « *Le chef de raid, c'est le garant de la sécurité jusqu'à la fin de la mission,* assure le premier maître Nicolas, instructeur pour le stage Chef de raid ERC au commando Ponchardier depuis un an, lui-même qualifié chef de raid à l'issue de la session 2015. *En mer, tout le monde nous fait confiance.* »

FORMÉS EN CONDITIONS RÉELLES

Pour former ces marins aguerris, experts dans leur domaine et immédiatement projetables, l'apprentissage se fait grâce à des exercices précis, complexes et en conditions réelles. Ainsi, la durée du stage peut varier chaque année selon les contraintes météo et la disponibilité des moyens (avions, hélicoptères et bateaux cibles). Le parcours pour obtenir la qualification chef de raid est alors séquencé en trois phases : le module Pilote, parfois obtenu lors d'un stage précédent, puis les modules Navigation et Tactique. « *On en demande beaucoup aux élèves, car en six mois ils deviennent chefs de détachement,* remarque le premier maître Nicolas. *À bord des bâtiments de combat, ils vont se retrouver conseillers directs du commandant dans leur domaine de compétence et comme représentants de la Force.* »

DES PRÉREQUIS TECHNIQUES ET HUMAINS

Chaque année, et selon le plan d'armement établi, un appel à candidatures pour participer au stage Chef de raid ERC est envoyé aux unités par messagerie officielle. Pour les marins intéressés, il suffit d'y répondre avec l'aval de son commandement. Néanmoins, il y a des prérequis nécessaires : le BS fusilier marin ou le BS manœuvrier. Pour ces derniers, il faut également avoir servi en tant que pilote ERC dans une affectation précédente. Mais pour l'instructeur, le premier maître Nicolas, cela ne fait pas tout.
« *Il faut aimer la mer et avoir passé beaucoup de temps dessus,* affirme-t-il. *Pendant la sélection, nous testons les connaissances maritimes du candidat. Avoir été affecté dix ans à une section nautique ou sur un bâtiment de combat ne veut rien dire. Celui qui passe son temps libre à faire de la voile, du surf ou qui a passé son enfance à pêcher avec son père aura sans doute une approche de la mer plus en adéquation avec les profils recherchés.* »
Et pour supporter les longs mois de stage, il faut également être capable de cumuler des heures de préparation intense.
« *La charge de travail est très importante, ça ne s'arrête jamais, cela peut être très pesant psychologiquement* », admet le premier maître Nicolas. Des sacrifices qui amènent toutefois à une belle récompense : des missions régulières avec de grandes responsabilités, de la préparation opérationnelle tonique et une vie en équipage intense.

ASP Anne-Claire Lefetz

© MN

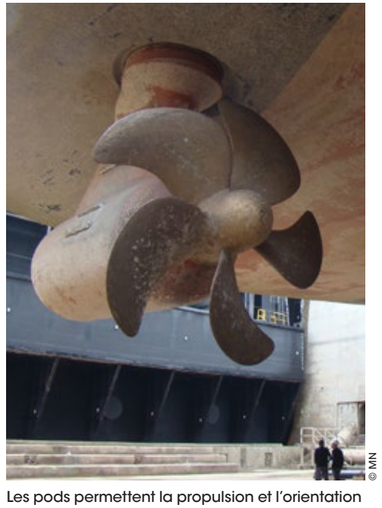
Innovation

Mieux lutter contre les avaries sur les PHA

Afin d'améliorer la disponibilité technique de la flotte, le service de soutien de la flotte (SSF) est engagé depuis 2020 dans une démarche de modernisation du maintien en condition opérationnelle (MCO). Dans cette optique, le SSF a installé, en décembre 2021, sur le porte-hélicoptères amphibie (PHA) *Dixmude*, un dispositif de maintenance prévisionnelle expérimental dont le but est de capter et d'analyser les données de fonctionnement du bâtiment.
Les deux autres PHA, le *Mistral* et le *Tonnerre*, seront également équipés de ce système dans le cadre de leur prochain contrat de MCO qui débute cet été. Fruit d'une collaboration entre la Marine nationale, des industriels et l'université de Toulon, ce dispositif novateur a pour objectif principal de déceler les avaries avant qu'elles n'arrivent. Appelé Data Acquisition System (DAS, ou système d'acquisition de données), ce projet ambitieux permet de repérer les éventuelles anomalies (signaux faibles) et de réparer une installation avant qu'elle ne subisse une avarie, susceptible de rendre totalement indisponible le navire. Sur le long terme, il permettra d'ajuster au mieux les périodicités de maintenance en fonction de l'état réel des installations.

UN SYSTÈME COMPLET DE CAPTATION DE LA DONNÉE

La maintenance prévisionnelle – également appelée maintenance prédictive – a pour but de collecter toutes les données générées par les bâtiments de manière continue et de les analyser. Pour l'instant, le DAS analyse essentiellement deux installations majeures du PHA : les trois diesels alternateurs principaux, qui permettent de fournir en électricité toutes les installations du navire, et les deux pods de propulsion. Ces derniers sont situés sous le PHA, à l'extrémité arrière, et remplacent les lignes d'arbres et l'appareil à gouverner que l'on retrouve habituellement sur les navires de la Marine. Alimentés par les diesels alternateurs, ce sont en réalité de gros moteurs électriques sur lesquels est montée une hélice (*voir en bas de la page 34*). Ils peuvent tourner sur eux-mêmes afin de faire avancer et orienter le navire dans n'importe quelle direction.



© MN

Les pods permettent la propulsion et l'orientation du navire.

D'UNE ANALYSE DIFFÉRÉE À IMMÉDIATE

Grâce à des capteurs disposés sur les installations du PHA, le DAS récupère ainsi la quasi-totalité des informations numériques, et l'on peut effectuer des tests de vérification en temps réel sans gêner la conduite du navire.
De plus, un « serveur Marine », véritable plateforme étatique de test, vient recopier toutes les données récoltées afin de tester en toute sécurité de nouveaux algorithmes qui pourront ensuite être intégrés au DAS.
Et c'est là tout l'intérêt de ce nouveau système ! Jusqu'à présent, la maintenance des navires militaires était essentiellement fondée sur des visites préventives de matériels.
À titre d'exemple, la visite d'un moteur thermique est habituellement réalisée toutes les 12 000 heures et celle d'un radar tous les neuf ans. Certaines mesures (notamment vibratoires) permettant de détecter l'état des installations étaient bien réalisées, mais par l'équipage, à quai ou en déploiement, avant d'être envoyées à terre pour une analyse différée.

DES PARTENAIRES EXPERTS

Pour que ce système d'analyse immédiate de la donnée puisse voir le jour, le SSF s'est appuyé sur l'expertise technique des industriels, mais aussi sur des ressources universitaires. Ainsi, Les *Chantiers de l'Atlantique* ont piloté la réalisation industrielle du projet en coordonnant deux acteurs majeurs : SNEF Lab, une entreprise spécialisée dans les nouvelles technologies et dans la collecte de données, et Acoem, une société spécialisée dans les données vibratoires. L'université de Toulon, à travers son école d'ingénieurs Seatech, a également pris part au projet en se concentrant sur l'analyse des diesels alternateurs afin de définir des algorithmes capables de suivre leur état de fonctionnement. Une belle équipe composée de partenaires complémentaires portée par un objectif commun : permettre aux bâtiments de la Marine nationale d'être toujours opérationnels, prêts à partir ou à poursuivre leurs missions.

ASP Anne-Claire Lefetz

Interview

Marc Lehérissier

Responsable d'opérations au sein du service de soutien de la flotte (SSF) de Toulon

« Le Data Acquisition System est vraiment un outil d'aide pour les marins en navigation »

© MN

COLS BLEUS : En quoi consiste votre mission au sein du SSF et quel a été votre rôle dans l'élaboration du nouveau système de lutte contre les avaries, le DAS (Data Acquisition System) ?
MARC LEHÉRISSIER : Mon rôle au sein du SSF est d'assurer le maintien en condition opérationnelle (MCO), d'assurer la disponibilité d'une flotte de navires qu'elles qu'en soient les missions. Je m'occupe plus particulièrement des porte-hélicoptères amphibies (PHA) et des bâtiments de commandement et de ravitaillement (BCR), ainsi que de leurs successeurs, les futurs bâtiments ravitailleurs de force (BRF). Pour ce système de lutte contre les avaries, j'ai eu un rôle de chef de projet, ce dernier me tenant particulièrement à cœur.

C. B. : Comment voyez-vous ce projet et son aboutissement ?
M. L. : Je le trouve passionnant, car il nous permet d'envisager le maintien en condition opérationnelle (MCO) différemment, de le faire évoluer avec des technologies modernes. Et surtout, il est essentiellement fait pour éviter l'avarie. Il n'y a rien de pire pour un service de soutien que de savoir un bâtiment en difficulté en mer, loin de son port d'attache, et de ne pas pouvoir intervenir.

C. B. : Outre des industriels, vous vous êtes appuyé sur des experts universitaires. Comment s'est noué cette collaboration ?
M. L. : Nous ne travaillons pas régulièrement avec des universitaires. Or, ce projet a révélé beaucoup d'enjeux et de problématiques communes. Le sujet du traitement de la donnée est intéressant pour eux comme pour nous. Ce que recherche l'université de Toulon, ce sont des cas pratiques, de la donnée, et nous, nous recherchions des compétences et des capacités pour faire un certain nombre d'analyses.

C. B. : À bord, comment cela va-t-il se passer avec ce nouveau système ? Ou Qu'est-ce que ce nouveau système va impliquer à bord ?
M. L. : Pour l'instant, il est en version expérimentale sur le *Dixmude*. L'idée initiale est de ne surtout pas perturber le marin avec cette installation, car on peut imaginer qu'il y aura un certain nombre de réglages à opérer. Mais c'est bel et bien un dispositif qui est à son service pour lui permettre d'avoir des visualisations synthétisées de l'état technique de ses installations. Le DAS est vraiment un outil d'aide pour les marins en navigation.

C. B. : En dehors des PHA, d'autres bâtiments pourraient-ils être équipés du DAS ?
M. L. : Oui, un dispositif identique sera installé dès la construction sur les BRF. L'objectif du SSF est bien d'intégrer ces systèmes dès la conception des navires, car le faire *a posteriori* est plus coûteux et compliqué, dans la mesure où il faut notamment créer de nouveaux réseaux, intégrer de nouveaux capteurs mais également réussir à s'interconnecter avec des systèmes parfois complexes. ●

Réforme métier

Spécialité de navigateur timonier (NAVIT) : un nouveau cap

En proie à une attractivité en baisse, la spécialité de navigateur timonier (NAVIT) est soumise depuis plusieurs années à de fortes tensions. En cause : la disparité géographique des emplois, l'érosion du volontariat à l'embarquement et une moindre appétence pour le brevet supérieur (BS). Afin de pallier ces déficits qui affectent la disponibilité opérationnelle des unités, la direction du personnel militaire de la Marine (DPMM) lance dès cet été une restructuration de la filière. Le point.

CV Romuald

La réforme a pour objectif de répondre aux problèmes immédiats d'armement, de valoriser tout le potentiel des plus jeunes, de créer une dynamique vertueuse d'aspiration vers le haut pour redonner du sens au métier de NAVIT à l'ère de la numérisation et de la simplification.
Les évolutions proposées de la spécialité NAVIT sont le résultat d'un échange avec les marins eux-mêmes ainsi qu'avec les différents employeurs.

UNE RÉFORME AMBITIEUSE

La rénovation du cursus de carrière des NAVIT s'appuie sur plusieurs axes d'efforts :

L'emploi

Le renouvellement capacitaire de la flotte s'accompagne d'une augmentation significative des postes et offre de nouvelles perspectives professionnelles au niveau du brevet d'aptitude technique (BAT).
Ainsi l'évolution de la guerre des mines (SLAMF) entraîne la création d'un nouveau type d'emploi dédié au BAT NAVIT : le pilotage des drones de surface au sein de la flottille de lutte contre les mines (FLCM).
Dans le domaine des opérations amphibies, une étude spécifique en cours évalue l'ouverture des responsabilités de patron d'engin sur les nouveaux engins de débarquement amphibie (EDA-S) à un BAT NAVIT.

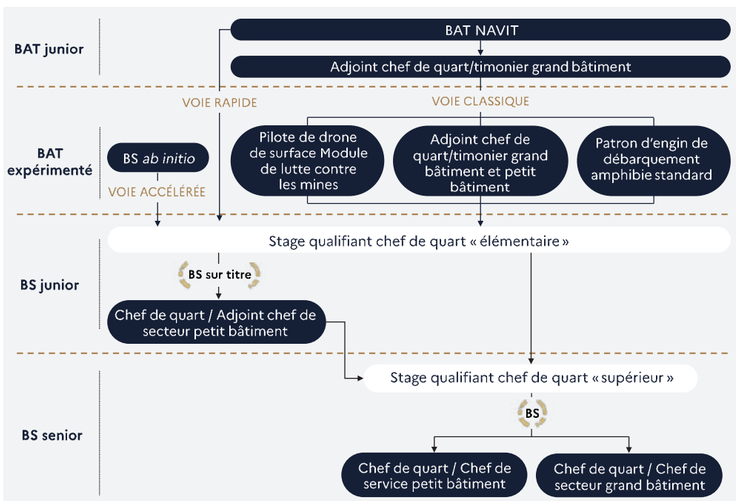
Les parcours

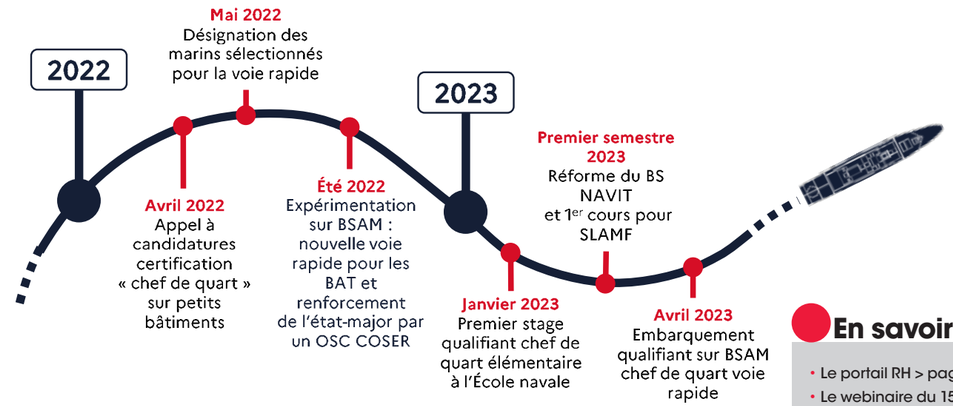
Au niveau du BAT :

Premier effet de la réforme, le métier de matelot navigation (MONAV) a été supprimé au début de l'année et une partie des postes embarqués sera transformée en postes de niveau BAT.
La formation du BAT NAVIT et les parcours de carrière seront optimisés dès la sortie du cours. Aux voies « classique » et « *ab initio* », s'ajoutera une nouvelle voie « rapide » dédiée à des jeunes BAT possédant le potentiel d'exercer rapidement les fonctions de chef du quart sur petit bâtiment.

Au niveau du BS :

L'accès au BS NAVIT sera également adapté à l'expérience et aux compétences acquises de chaque marin avec une distinction marquée entre deux niveaux d'emploi petit bâtiment/unité auxiliaire (PBAT) et grand bâtiment (GBAT).
La formation du niveau BS sera donc découpée en deux parties, avec un premier stage qualifiant chef de quart élémentaire (destiné aux officiers de quart de PBAT) puis un second stage « supérieur » pour les officiers mariniers destinés à servir sur les grandes passerelles ou à exercer des responsabilités de commandement sur les petites unités.





En savoir +

- Le portail RH > page NAVIT dédiée
- Le webinaire du 15 septembre 2022
- Le portrait de Cécile, navigateur timonier https://www.youtube.com/watch?v=9-P8fmN2Zx4

Une révision des conditions d'obtention du brevet de maîtrise « commandement – organisation » (BM COMORG/NAVIT) est également étudiée dans le cadre de la réforme de tous les brevets de maîtrise de la Marine.

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Cette évolution s'accompagnera d'une politique de gestion RH rénovée : un « parcours couple » ainsi qu'un accompagnement au retour à l'embarquement après un congé maternité seront mis en place.
Le renforcement d'offres d'alternance à la vie embarquée en s'appuyant sur les différents leviers existants (affectations à terre – affectations hors spécialité – doubles équipages, etc.) et l'expérimentation d'une sélection par bassin d'emploi.

RECRUTEMENT

Une filière « officier sous contrat passerelle » (OSC/PASS) sera créée en recrutant dans la filière « commandement et services » (COSER) et dans les volontaires aspirants chefs du quart (VOA CDQ). L'objectif principal est de pallier le déficit conjoncturel de BS NAVIT sur certaines unités et de renforcer l'état-major de petites unités comme les bâtiments de soutien et d'assistance métropolitains (BSAM).

La restructuration de la filière n'a pas vocation à tout changer. Les métiers « navigateur » et « timonier » ne seront pas dissociés, tandis que l'accès au BAT NAVIT reste le même.
Il s'inscrit dans une réforme plus large du processus de sélection consistant à renforcer le vivier des candidats en passant par l'étude de tous les marins conditionnant.
L'accès aux responsabilités d'officier chef du quart, quel que soit le type d'unité et de commandement de petits bâtiments, restera maintenu sous sa forme actuelle.

UN NOUVEAU MÉTIER CHEZ LES GUETTEURS SÉMAPHORIQUES

Le 1er janvier 2022, le métier de matelot guetteur de la flotte (MOGUETF) a été créé afin de remplacer celui de matelot navigation (MONAV).
Intégré dans la filière complète de Guetteur de la flotte (GUETF), le métier de MOGUETF est le premier niveau d'emploi de cette filière. Le recrutement est ouvert à l'externe et en interne par voie de réorientation.
Employé au sein des sémaphores, le marin MOGUETF peut accéder au BAT GUETF et y poursuivre sa carrière ou bien servir au sein des Centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS) ou en Formation opérationnelle de surveillance et d'information territoriale (FOSIT).
La formation MOGUETF est dispensée à l'École de navigation situé à l'École navale.
Durant la transition, les marins MONAV resteront d'abord dans leur métier avant de pouvoir se réorienter en interne, lors d'un renouvellement de contrat ou bien via une sélection au BAT.

© T. WALLET / MN

Politique sociale et conditions de vie du marin

Le conseil central de l'action sociale

Cette année, le conseil central de l'action sociale (CCAS) renouvellera une grande partie de ses membres. Pour la Marine, ce sont quatre nouveaux représentants qui prendront leurs fonctions. Afin de mieux comprendre l'importance et les enjeux de la présence de marins au sein de ce conseil dédié à l'amélioration des conditions de vie et de travail du personnel du ministère des Armées, le bureau condition du personnel de la Marine vous explique tout.

Clothilde Roche

Instance ministérielle peu connue, le conseil central de l'action sociale (CCAS) est pourtant au cœur de la politique sociale des Armées. Il joue un rôle crucial dans l'amélioration des conditions de vie et de travail de l'ensemble du personnel du ministère des Armées.

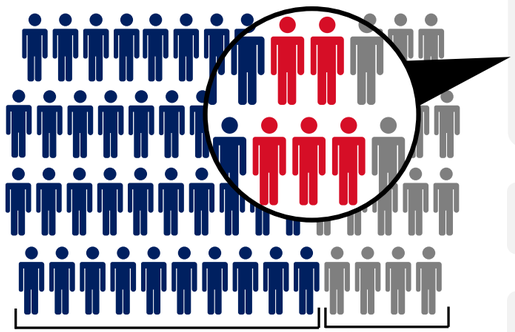
Composée paritairement de militaires et de civils, cette instance unique en son genre compte 58 membres élus pour 4 ans qui ont pour rôle de débattre et de se prononcer sur des sujets de première importance pour les militaires et civils du ministère.

Les prêts de l'action sociale (prêt pour l'accession à la propriété, prêt travaux ou prêt personnel), les prestations d'aide et d'accompagnement financier et administratif des familles durant l'absence du militaire, les différents dispositifs relatifs à la garde d'enfants ou encore le soutien à la suite d'un accident de la vie sont autant de sujets structurants sur lesquels le CCAS statue. Les mesures prises ont un impact direct et concret sur la politique sociale du ministère.

LE CONSEIL CENTRAL DE L'ACTION SOCIALE (CCAS)

Unique instance de concertation rassemblant des représentants du **personnel militaire** et des représentants du **personnel civil**

58 MEMBRES...



40 disposant d'une **voix délibérative** (issus des comités sociaux)

18 disposant d'une **voix consultative**

... DONT 5 REPRÉSENTANTS MARINE...

- **1** représentant des officiers (+ 1 suppléant)
- **2** représentants des officiers mariniers (+ 2 suppléants)
- **1** représentant des quartiers-maîtres et matelots (+ 1 suppléant)
- **1** membre du bureau CPM représentant de l'État-major de la Marine

... ÉLUS POUR UN MANDAT DE 4 ANS à la condition impérative d'être membre titulaire d'un comité social...

... QUI SE RÉUNISSENT EN ASSEMBLÉE PLÉNIÈRE 1 FOIS PAR SEMESTRE et préparent leurs délibérations en groupes de travail.

3 MISSIONS PRINCIPALES

- Élaborer la politique sociale du ministère des Armées
- Élaborer le budget annuel des programmes d'action sociale du ministère
- Élaborer et faire évoluer des textes relatifs à l'action sociale du ministère des Armées

LA REPRÉSENTATION MARINE LA VOIX DE L'INSTITUTION

Parmi les 58 membres du CCAS, la Marine compte 5 représentants. Dans quelques mois, 4 d'entre eux arriveront au terme de leur mandat et et les marins seront appelés à se porter volontaires pour participer à cette instance, comme à élire leurs remplaçants.
Au sein du CCAS, les marins ont pour mission pour mission essentielle de faire valoir la voix de leurs pairs dans les discussions ministérielles. Il s'agit notamment de transmettre les spécificités des contraintes de la vie embarquée et des problématiques singulières propres à la condition du personnel de la Marine. Par exemple, un appareillage sous court préavis ou encore l'évolution de la mission en cours de route. Enfin, être membre du CCAS demande une certaine disponibilité, de l'écoute, de l'analyse et une aisance relationnelle. C'est être, en quelque sorte ambassadeur social de la Marine.

À savoir

- Pour pouvoir se présenter au CCAS, il est impératif d'être membre titulaire d'un comité social
- Les candidatures sont à transmettre au président du comité social d'appartenance
- Les élections auront lieu à la fin de l'année civile

Plus d'informations à venir sur le portail RH

Témoignages

© MN

CC Julien

Commandant adjoint équipage de la frégate *Normandie*

La vie des marins est certes passionnante, mais elle possède aussi des contraintes et des spécificités qui impactent leurs vies professionnelles et personnelles. Pour moi, ce volontariat s'inscrit naturellement dans mon statut de militaire et mon rôle d'officier. Il permet de faire remonter les problématiques propres aux marins dans un cadre ministériel où la Marine nationale est peu représentée.
Si l'engagement au sein de l'action sociale des armées demande du temps et du travail, il offre l'opportunité rare d'avoir une vision plus large des besoins de nos marins, des outils disponibles pour les aider et d'agir concrètement à l'amélioration de leurs conditions de vie.
Par exemple, c'est notamment grâce à l'action du CCAS que les marins peuvent recevoir un secours urgent en cas de problème, avoir des places en crèche, envoyer leurs enfants en stage, ou encore s'acheter une maison grâce aux prêts proposés.

© MN

MP Kévin

Capitaine d'armes du porte-avions *Charles de Gaulle*

Déjà membre du comité social de Toulon depuis trois ans, je souhaitais pouvoir aller encore plus loin dans mon engagement. Participer à la genèse des différentes réglementations et structures sociales au sein des armées est pour moi très gratifiant. J'ai à cœur d'apporter un regard différent lors des divers groupes de travail de cette instance interarmées. La vie d'un marin embarqué sur une unité opérationnelle est parfois mal comprise ou tout simplement méconnue.
Lors des débats et des votes, la voix d'un matelot a le même poids que celle d'un officier. Le « social » a beaucoup changé en 40 ans, aujourd'hui les comités sociaux œuvrent activement pour le bien-être du militaire. De l'hébergement sur base à la gestion des assistantes maternelles conventionnées, en passant par les différentes mesures du Plan famille, le panel des sujets abordés en commission est vaste et intéressant. Je pense que c'est une véritable opportunité que de pouvoir contribuer à la mise en place de diverses mesures qui ont toutes vocation à améliorer le quotidien des ressortissants.

MT Cécile

Membre permanent du conseil supérieur de la fonction militaire

Mon engagement a commencé par un mandat au comité social de ma base. Curieuse de connaître le pourquoi des décisions qui « régissent le quotidien », en tant que membre, j'ai souhaité participer au groupe de travail et aux prises de décisions.
Cette instance fait partie intégrante « de l'esprit d'équipage », de la cohésion sur une base. Les décisions du CCAS donnent du sens au « vivre ensemble » et incluent aussi les familles, favorisant ainsi la conciliation entre vie professionnelle et vie personnelle.
Être membre du CCAS me permet de mieux connaître les prestations interministérielles et ministérielles afin de pouvoir les proposer à mes camarades, et j'ai à cœur de mettre en exergue les spécificités du marin.

© A. AGOSTINELLI

Capitaine de corvette Jacques

Pilote des glaces sur *L'Astrolabe*

Son parcours

1985 : Entrée à l'École des mousses

1988 : Obtention du brevet d'aptitude technique (BAT) de manœuvrier

1989-2003 : Affectation sur sous-marins nucléaires d'attaque et sur différents bâtiments de surface

2003 : Concours Officier spécialisé de la Marine (OSM) conduite nautique (NAUTI)

2008-2010 : Commandant du remorqueur côtier (RC) *Bison*

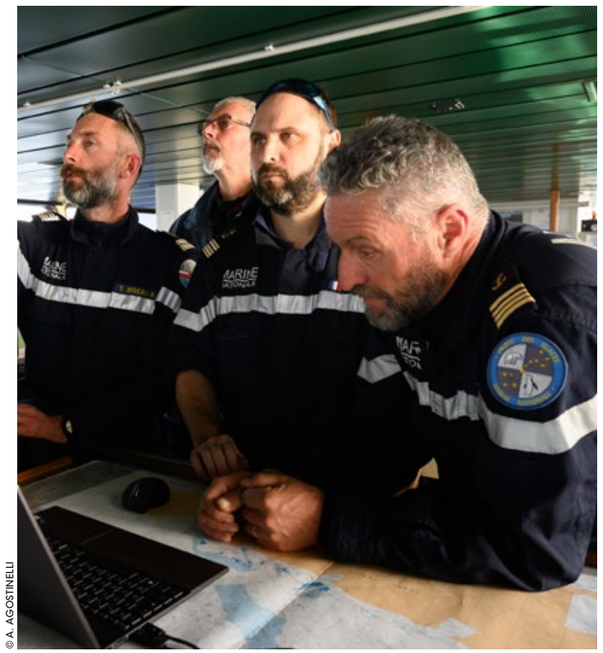
2015-2017 : Commandant du remorqueur de haute mer (RHM) *Malabar*

2017-2020 : Commandant en second de l'équipage B du patrouilleur polaire (PP) *L'Astrolabe*

2020 : Chef du bureau activités de la base navale de Toulon et mis pour emploi comme pilote des glaces à bord de *L'Astrolabe*

Meilleur souvenir

« Ce sont les manœuvres d'accostage ou d'appareillage dans l'anse du Lion, à bord de *L'Astrolabe*. Les deux dernières de la saison ont été réalisées dans une situation de navigation que l'on n'avait jamais rencontrée ! De gros fragments d'icebergs, que l'on appelle *growlers*, qui font dans les 40-50 mètres de long et pèsent dans les 1 500-2 000 tonnes, se sont retrouvés dans l'anse pendant que nous réalisions nos opérations logistiques. Pour repartir, ces énormes morceaux de glace étaient sur notre marche arrière. Le bateau n'étant pas prévu pour casser la glace par l'arrière, et le demi-tour étant quasiment impossible à cet endroit, il a fallu pousser les *growlers* tel un jeu de taquin. »



© A. AGOSTINELLI

Focus

Naviguer dans les glaces

Afin de naviguer en toute sécurité sous les hautes latitudes, aussi bien dans le Nord que dans le Sud, la Marine nationale dispose à ce jour de trois officiers formés à la navigation dans les glaces. Le pilote des glaces intervient à deux moments bien distincts. La première partie du travail consiste à étudier les images satellites afin de voir où sont positionnées les glaces. Il faut ensuite coupler ces données avec les prévisions météorologiques afin d'anticiper les éventuels mouvements dus aux vents et aux courants marins. Le trinôme – commandant, commandant en second et pilote des glaces – étudie les différentes options de routes empruntables et le commandant décide en dernier lieu. La seconde partie du travail commence dès lors que le bateau s'approche du pack (banquise de mer morcelée). Une vigilance accrue devient primordiale pour naviguer en toute sécurité. Le patrouilleur polaire *L'Astrolabe* est équipé d'un nid-de-pie, sorte de vigie, ce qui permet au pilote des glaces d'élever son regard par rapport au niveau de la passerelle afin de trouver la meilleure route possible pour guider au plus juste l'équipage. Pour devenir pilote des glaces, il faut suivre deux stages à l'École nationale supérieure maritime de Marseille. Après l'obtention du premier stage « de base glace », 60 jours de navigation en zone polaire (arctique ou antarctique) sont nécessaires pour pouvoir prétendre au « stage avancé glace ».

PM AUDREY

© A. AGOSTINELLI / MN

Il a beau avoir passé plus de 120 jours en zone polaire, d'abord en tant que commandant en second de l'équipage B de *L'Astrolabe*, puis maintenant en tant que pilote des glaces, le capitaine de corvette Jacques ne se lasse pas de ses conditions de travail et des paysages de l'Antarctique qu'il peut observer à chaque rotation. « *C'est toujours un spectacle. La nature est belle, et j'aime le contact avec le monde polaire, avec les logisticiens, les géologues ou glaciologues de la station polaire Dumont-d'Urville,* confie-t-il. *C'est vraiment la rencontre de deux mondes, celui de la Marine nationale et celui des scientifiques, qui peuvent échanger pendant la durée d'une traversée.* »
En tant que pilote des glaces, le capitaine de corvette Jacques est le conseiller direct du commandant, l'expert reconnu concernant la navigation dans les glaces. Une fonction exigeante, car c'est une prise de risque permanente dans un milieu particulièrement hostile.
« *On reçoit des images satellites prises à un instant T et c'est un pari à chaque fois, car il faut toujours lier la glace aux conditions météorologiques. La physionomie de la glace peut vite varier,* explique-t-il. *On doit assumer un choix en fonction des éléments d'appréciation que l'on a. Il faut donc connaître le bateau par cœur et savoir ce qu'on peut faire avec ou pas.* »
Lorsqu'il est entré à l'École des mousses, en 1985, le matelot Jacques devenu pilote des glaces, également chef du bureau activités de la base navale de Toulon, ne s'attendait pas à une telle carrière et à de telles responsabilités dans la Marine. « *Je visais 15 ans de service* », se souvient-il. Pourtant, quelques années après, il s'inscrit au concours d'officier spécialisé de la Marine. « *Je voulais montrer que, même avec un niveau d'élève de seconde, on pouvait réussir et avoir des compétences intéressantes pour entrer dans le corps des officiers de la Marine* », témoigne le capitaine de corvette. Un pari réussi, qui lui permet aujourd'hui d'allier « *un métier passion* », à bord de *L'Astrolabe*, et un « *métier intellectuellement exigeant et dynamique* », à Toulon.

ASP ANNE-CLAIRE LEFETZ

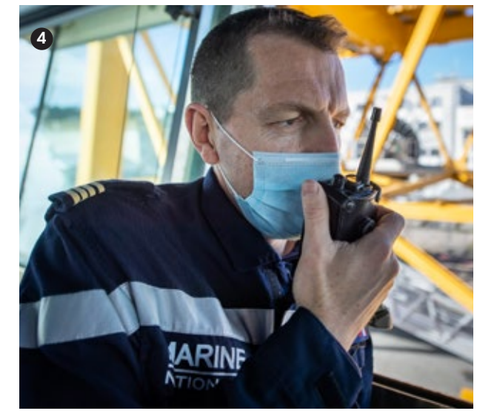
© A. AGOSTINELLI / MN

ENTRAÎNEMENT INDIVIDUEL

3 jours d'exercices intensifs pour le BRE *Dupuy de Lôme*

Du 8 au 10 mars 2022, à la suite d'une période d'entretien, le bâtiment de recherches électromagnétiques (BRE) *Dupuy de Lôme* a entrepris sa remontée en puissance au cours d'un entraînement individuel au large des côtes bretonnes. Capital pour la réussite de ses missions futures, cet entraînement intense a permis de revoir les fondamentaux, de consolider les compétences et de retrouver les bons réflexes lors d'exercices d'avarie de barre, d'homme à la mer, de lutte contre les incendies et face à des menaces asymétriques. Comme tout bâtiment de la Force d'action navale qui doit entretenir ses capacités opérationnelles, comme toutes les autres unités de la Marine nationale. Aperçu en images.

La Rédaction
Photos : © T. Wallet / MN

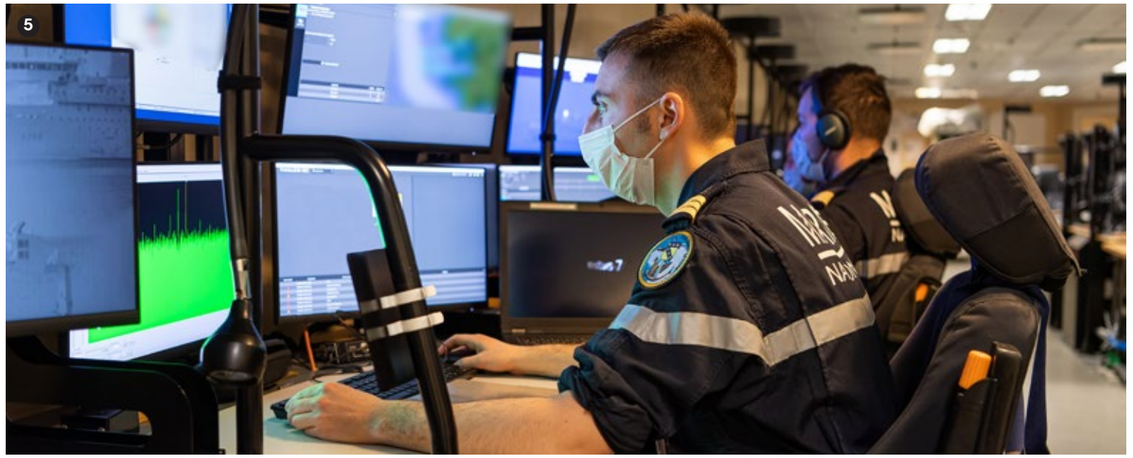


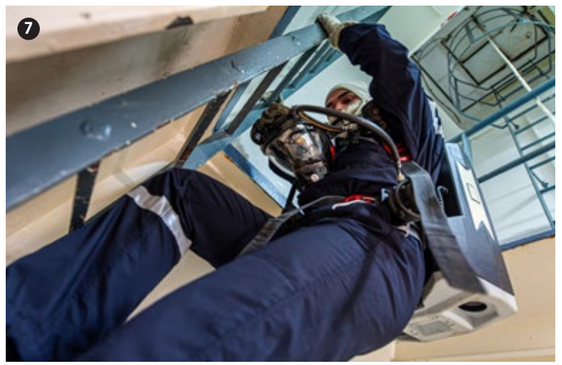
1 Le second maître (SM) Valerian est détecteur et analyste des signaux électromagnétiques (DASEM), opérateur Communication Intelligence (COMINT), travaillant au « centre » du *Dupuy de Lôme*. Ce spécialiste intercepte et traite des signaux électromagnétiques pour détecter, caractériser et identifier des informations d'intérêt ou une éventuelle menace.

2 Les plages de manœuvre du navire sont le terrain de jeu favori des boscos, qui manient les aussières lors de manœuvres telles que l'appareillage, l'accostage ou le remorquage. Ces actions requièrent une grande vigilance et une attention de tous les instants dans ces zones de danger, mais aussi de la force dans les bras et une bonne synchronisation !

3 Pendant le poste de manœuvre général, lors des manœuvres d'appareillage ou d'accostage, le SM Valerian quitte les écrans du « centre » où il officie pour rallier la plage de manœuvre à l'avant et prêter main-forte aux autres équipiers sous les ordres des manœuvriers.

4 Le commandant en second donne ses instructions par radio portative depuis la passerelle.
Armé par la Marine nationale, le *Dupuy de Lôme* opère au profit de la direction du renseignement militaire (DRM) qui oriente ses missions et exploite les résultats au bénéfice des différentes armées.





5 Bâtiment spécialisé dans le renseignement, le *Dupuy de Lôme* est équipé d'un « centre » où travaillent notamment les opérateurs détecteurs et analystes des signaux électromagnétiques (DASEM). Les activités de recueil de renseignements y sont diverses : veille, identification de bâtiments, aéronefs, fréquences radar. Les informations sont transmises et analysées par les spécialistes à bord ou envoyées à terre.

6 Chaque exercice sécurité (SECUREX) débute par un briefing entre les différents acteurs de l'exercice, afin de définir la nature du sinistre, son gisement, les dangers associés, les moyens à mettre en place lors des différentes phases de lutte et pour rappeler le rôle de chacun dans l'intervention. Cette mise au point est indispensable à son bon déroulement.

7 Équipé de son ARI (appareil respiratoire isolant) et de ses complétifs pour aller au feu, un pompier léger se rend au plus tôt sur le lieu du sinistre simulé lors d'un exercice sécurité. Il doit rendre compte au directeur qui adoptera le dispositif le plus approprié à déployer.

8 Au menu ce jour : croissants au jambon béchamel confectionnés par les cuisiniers du bord pour leur équipage. L'élaboration des menus et la préparation des repas contribuent à maintenir leur moral, plus encore lors des longs déploiements.

9 « **Cible détruite !** » L'emploi des armes fait partie intégrante des entraînements militaires. À terre comme en mer, il faut pratiquer pour ne pas perdre la main. Après la mise en place de leurs mitrailleuses 12,7 mm, les marins du *Dupuy de Lôme* ont procédé à des tirs sur des buts flottants. Précision et concentration sont essentielles pour atteindre la cible.

10 En passerelle, en plus des équipements modernes garantissant le suivi de route, on continue de faire le point sur les cartes marines pour parer à toute éventualité. Afin d'épauler l'officier chef de quart dans cette tâche, son adjoint s'assure de la cohérence des outils présents en passerelle pour naviguer en toute sécurité.

Latouche-Tréville

L'art du commandement

Issu d'une famille de marins, Louis-René Levassor de Latouche-Tréville était incontestablement l'un des officiers de Marine les plus brillants de son époque. Né en 1745 à Rochefort et mort à Toulon en 1804, cet homme du XVIIIe siècle, qui s'est particulièrement distingué pendant la guerre d'indépendance des États-Unis, nous offre un remarquable panel de qualités. Certaines se sont révélées déterminantes au cours de sa carrière d'officier et méritent d'être analysées plus précisément.

Latouche-Tréville entra dans la Marine de Louis XV à l'âge de treize ans pour ce qui allait être une carrière extraordinaire. Il s'illustra particulièrement lors de la guerre d'indépendance américaine, au commandement de la frégate *Hermione*, sur laquelle il conduisit La Fayette à Boston, puis prit part à la bataille du cap Henry (première bataille de Chesapeake). Plus tard, alors qu'il commandait l'escadre de la Méditerranée qui avait pour mission d'aller protéger la réalisation du « grand dessein » napoléonien (invasion de l'Angleterre), il parvint à tenir en échec par trois fois celui qu'il aimait appeler son « collègue », l'amiral Nelson[1]. Sa mort, en août 1804, priva Napoléon Bonaparte d'une rare intelligence navale, et surtout du seul amiral qui a trouvé grâce à ses yeux et aurait pu lui épargner le désastre de Trafalgar.

© MN

OPPORTUNISTE, POLYVALENT, ET AVANGARDISTE

Après s'être illustré lors de la guerre d'indépendance américaine, Latouche-Tréville succéda à d'Entrecasteaux au poste de directeur adjoint des ports et arsenaux. Ce nouveau positionnement lui permit de se mettre en avant en initiant, aux côtés du comte d'Hector alors commandant de la Marine à Brest, la nécessaire modernisation des institutions maritimes, dont la perfectibilité fut mise en évidence lors de la guerre qui venait de finir. Lorsque le marquis de Castries quitta la fonction de ministre de la Marine, Latouche-Tréville saisit l'opportunité de devenir le chancelier du duc d'Orléans, lui permettant un enrichissement à la fois personnel et professionnel, faisant preuve de talents de gestionnaire efficace. Par ailleurs, lorsqu'en 1789 les privilèges des officiers firent l'objet d'une gronde croissante, Latouche-Tréville, alors député de la Constituante, figura parmi les premiers nobles à se rallier au Tiers État et à se montrer favorables aux réformes proposées.

INGÉNIEUX DANS SA GESTION DES RESSOURCES HUMAINES

Lorsqu'en avril 1792, la France déclara la guerre à l'Autriche, Latouche-Tréville sollicita et obtint sa réintégration au sein de la Marine. Quelques jours après la chute de la monarchie, il prit le commandement d'une division de quatre vaisseaux brestois et s'assura de l'adhésion de son nouvel équipage d'une manière particulièrement ingénieuse. Comme le souligne l'amiral Monaque, « *il [prit] l'initiative de faire hisser le bonnet de la liberté en tête de mât du* Languedoc *et [prêta] le serment* "d'être fidèle à la nation et à la loi, de maintenir la liberté et l'égalité, et de mourir à son poste". *Officiers et matelots [prononcèrent] les mêmes paroles. L'adhésion [fut] clairement exprimée* ».

Quelques mois plus tard, lorsqu'il fut confronté à une mutinerie, il préféra, fort d'une remarquable intelligence relationnelle, établir le dialogue avec les mutins plutôt que de répondre uniquement par l'autorité. Ainsi il fédéra encore davantage son équipage et éradiqua la propagation d'une telle mouvance.

COMPÉTENT ET EXPÉRIMENTÉ

En 1801, il reçut le commandement de la flottille de Boulogne. Sa mission prioritaire consistait à armer et entraîner des divisions de chaloupes et de bateaux canonniers, en vue de transporter en Angleterre un corps de débarquement. Lorsque Nelson passa à l'attaque au mois d'août, Latouche-Tréville fit employer la tactique de l'« embossage », consistant à placer en quinconce, sur deux lignes décalées, les bâtiments de la flottille afin qu'ils se protègent mutuellement. Après un premier échec les 3 et 4 août, Nelson en connaîtra un second dans la nuit du 16 au 17 août.

ÉNERGIQUE, CHARISMATIQUE ET PUGNACE

En janvier 1804, au retour de la campagne de Saint-Domingue, Latouche-Tréville prit le commandement de l'escadre de Méditerranée, laquelle devait jouer un rôle déterminant dans la réalisation du « grand dessein ». Il lui fallait mettre en condition opérationnelle la force qui venait de lui être confiée. Malgré la fatigue accumulée, Latouche-Tréville fournit son énergie habituelle qu'il parvint à transmettre aux équipages, fort d'un indéniable charisme. Le futur général Jean Rapp, alors aide de camp du Premier consul, écrivit : « *L'arrivée du général Latouche-Tréville a fait un effet merveilleux sur les officiers de la Marine, on aperçoit qu'ils sont plus assidus qu'ils ne l'étaient avant* ». Il se démultipliait, visitant chaque bâtiment, veillant aux moindres détails. Remarquable entraîneur d'hommes, « *en quelques mois,* note l'amiral Monaque, *[il] a donné une âme et un espoir de vaincre à la force que lui a confiée l'Empereur. Se montrant partout, animant les exercices, encourageant les hommes, il avait communiqué à tous son enthousiasme et son optimisme* ». Par son action, il porta l'escadre à un niveau de préparation au combat qu'elle n'avait jamais connu.

Lieutenant de vaisseau Pierre

1. Voir l'ouvrage de l'Amiral Monaque : *Latouche-Tréville, 1745-1804 : l'amiral qui défiait Nelson*, *Spm Lettrage*, 2014, 50 €.

© F. LE BIHAN / MN

L'*Hermione*, réplique du navire de guerre français dont Latouche-Tréville assura le commandement de 1779 à 1781, navigant de conserve avec la frégate anti-sous-marine (FASM) *Latouche-Tréville*.

Le *Latouche-Tréville*, dernière FASM de la Marine, bientôt retiré du service actif

Après 32 années marquées par la participation à de nombreuses opérations emblématiques, la frégate anti-sous-marine (FASM) *Latouche-Tréville* a retrouvé le 12 juin son port base, Brest, avant d'être retirée du service actif (RSA). Cet accostage a marqué la fin des frégates anti-sous-marines de types F70, bâtiments spécialisés dans la traque des sous-marins et dans le soutien de la Force océanique stratégique (FOST) et du groupe aéronaval (GAN). Depuis 2012, ils sont progressivement remplacés par les frégates multimissions (FREMM). Ainsi, pour maintenir un format à quatre frégates à Brest, qui n'en comptera plus que trois après le RSA du *Latouche-Tréville*, la FREMM *Auvergne* changera de port base, passant de Toulon à Brest, en novembre prochain.

loisirs

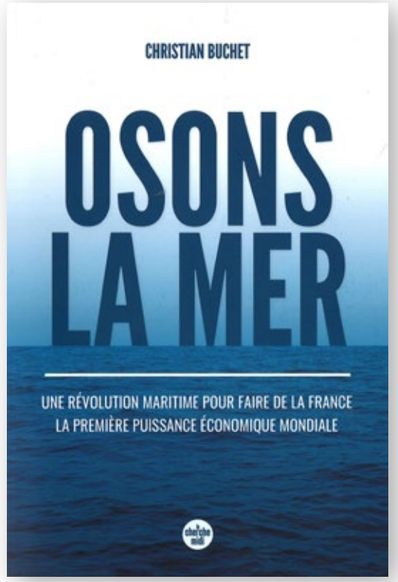
Musique | Livres | Cinéma | Expos | Spectacle

VIRGINIE DE GALZAIN, GWÉNAËLLE LE GAL,
ANNE-CLAIRE LEFETZ ET PHILIPPE BRICHAUT

Révolution maritime
Osons la mer

Christian Buchet est un expert international du fait maritime. Dans son ouvrage, il affirme qu'en mettant son savoir-faire scientifique et technologique au service de ses presque 11 millions de km² d'espace maritime, la France pourrait devenir l'une des premières puissances économiques mondiales. Elle conférerait ainsi à l'Union européenne une place et un poids face aux états autoritaires qui tentent de s'imposer sur et sous les mers. Pour Christian Buchet, il est grand temps de « *faire entrer la mer à l'intérieur des terres* » pour qu'elle devienne le moteur économique de la France. Titulaire d'un doctorat d'histoire économique, sociale et maritime à l'université de Paris IV-Sorbonne, Christian Buchet est professeur d'université. Il a occupé pendant douze ans la chaire d'histoire de la mer. En 2009, le ministre chargé du Développement durable, de l'Énergie, des Transports et de la Mer, Jean-Louis Borloo, le nomme secrétaire général du comité de suivi du Grenelle de la mer qui s'est tenu de 2009 à 2011. Il a été directeur scientifique du programme de recherche international Océanides de 2012 à 2018, il y a dirigé les travaux de 264 chercheurs de quarante pays différents. Enfin, depuis 2002, il est membre de l'Académie de Marine (Ph. B.)

Osons la mer, Christian Buchet,
Éditions Le Cherche midi, 163 pages, 15 €.



Quand s'avance l'ombre
Mission à haut risque en Syrie

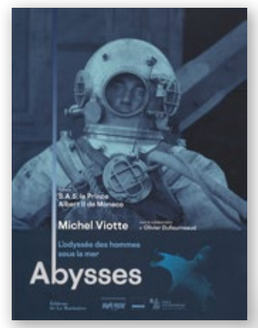
En avril 2012, une insurrection armée a succédé à la révolution syrienne de mars 2011. Trois cents observateurs non armés sont déployés en urgence en Syrie par l'ONU pour tenter de maintenir un accord de cessez-le-feu. Énora Chame, femme officier de renseignement de l'armée française, est volontaire pour cette mission parmi les plus risquées réalisées. Elle est le seul officier français sélectionné. Témoin de premier plan, prise en otage et menacée de mort, elle incarne le courage et l'engagement, la résilience et l'humanité. Tel un journal de bord, son récit est une plongée au cœur des katibas, des rebelles et de l'armée syrienne ; des prisons et des hôpitaux. Un hommage aux Syriens confrontés à des violences et crimes d'une rare ampleur. Essentiel, ce livre décrypte une période charnière de l'histoire du conflit. (V. d. G.)

Quand s'avance l'ombre, mission à haut risque en Syrie, Énora Chame,
Éditions Mareuil, 2022, 350 pages, 19,90 €.

L'odyssée des hommes sous la mer
Abysses

À part pour quelques ramasseurs d'éponges, pécheurs de perles et plongeurs apnéistes sous cloche, la mer a toujours été un milieu étanche pour l'homme, et ce jusqu'au XIXe siècle. Michel Viotte, réalisateur de documentaires, associé à Olivier Dufourneaud, passionné de plongée et ancien membre de l'institut océanographique de Monaco nous présentent ici un album consacré à l'exploration humaine des abysses. Des pionniers de l'océanographie du début du XIXe siècle aux robots téléopérés en passant par les premiers « pieds lourds » et l'épopée des Mousquemers, les auteurs brossent un portrait en images de l'aventure humaine qu'est la découverte des fonds marins. Le lecteur y retrouvera également des extraits de nos numéros, *Cols bleus* 339 de février 1954 et 707 d'août 1961, qui témoignaient déjà de l'actualité des avancées technologiques dans le domaine de l'exploration des abysses. (Ph. B.)

Abysses, l'odyssée des hommes sous la mer, Michel Viotte avec la collaboration d'olivier Dufourneaud,
Éditions de la Martinière, 223 pages, 34,90 €.

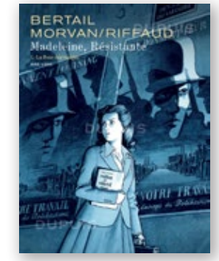


L'amiral de Trogoff
Marin et gourmet

Réhabiliter l'amiral Jean Honoré de Trogoff, connu pour avoir livré la flotte française aux Anglais en 1793 à Toulon, tout en ressuscitant, grâce à ses écrits, des mets de la Révolution : c'est le pari réussi de l'écrivain Luc Corlouër. Dans cet ouvrage, en partenariat avec les élèves du lycée Savary-Ferry d'Arras parrainés par le chef étoilé Pierre Gagnaire, l'auteur retrace avec passion et précision l'histoire et les faits d'armes du célèbre amiral pendant la Révolution française et la guerre d'indépendance américaine. Il nous offre l'occasion de découvrir l'univers de la restauration sur les bateaux de la Marine. Agrémenté d'archives et de recettes, le récit est enrichi d'anecdotes qui plongent le lecteur dans la vie embarquée au temps de la marine à voile. Une véritable invitation au voyage qui ravira les gourmets passionnés d'histoire de la marine. (G. L G.)

L'Amiral de Trogoff, marin et gourmet, Luc Corlouër,
Le Cormoran Éditions, 2021, 250 pages, 39 €.

Madeleine, Résistante
1. La Rose dégoupillée



« *Si tu continues à la fermer, tous nos camarades morts à 17 ans, personne ne s'en souviendra. C'est ça que tu veux ?* »
Ce sont ces mots de Raymond Aubrac à Madeleine Riffaud, en 1994, qui encouragent la jeune femme à témoigner. Pour la première fois, sous forme de bande dessinée, Madeleine raconte son histoire : de son enfance dans la Somme à son passage décisif dans un sanatorium dans les Alpes, où elle soigne sa tuberculose et rejoint la Résistance, en même temps que son premier grand amour. Arrivée à Paris, elle s'engage dans un réseau de résistants à 17 ans : aux actes d'héroïsme succèdent les atrocités de la barbarie nazie. Ce premier tome d'une trilogie prenante nous plonge dans la France sous l'Occupation, mise précisément en images grâce à la mémoire infaillible de Madeleine Riffaud. Cet ouvrage a gagné le Grand Prix des Galons de la BD remis le 10 mai par Florence Parly, alors ministre des Armées, récompensant une œuvre originale dont le thème est lié aux armées, au fait militaire, aux conflits et à leurs conséquences (G. L G.).

Madeleine, Résistante, 1. La Rose dégoupillée, Bertail, Morvan & Riffaud,
Éditions Dupuis, 2021, 128 pages, 23,50 €.

La Belle Histoire
de Tahiti et ses Îles

Une exposition inédite sur la culture polynésienne avec plus de 2 000 pièces et objets présentés au public. Des thématiques aussi diverses que les Tamarii volontaires, ces trois cents jeunes ayant répondu à l'appel du Général de Gaulle du 18 juin 1940, l'œuvre polynésienne de Gauguin, l'art contemporain en Polynésie française ou encore la vague mythique de Teahupo'o choisie pour accueillir les épreuves de surf des jeux Olympiques de 2024.

La Belle Histoire de Tahiti et ses Îles,
Exposition itinérante à découvrir du 21 au 29 juin à la Délégation de la Polynésie française à Paris, les 22, 23 et 24 juillet à l'espace culturel de Saint-Renan dans le Finistère, les 3 et 4 septembre au parc floral de la Court d'Aron en Vendée.

Surcouf,
Roi des corsaires

Une véritable immersion dans le monde des corsaires du XVIIIe siècle, voilà ce qui vous attend avec cette comédie musicale directement inspirée de la vie trépidante et romanesque du grand corsaire Robert Surcouf. Du 20 juillet au 6 août, les 18 artistes présents sur la scène du Palais du Grand Large auront à cœur de vous faire découvrir ce personnage emblématique de la ville de Saint-Malo à travers 26 chansons originales et 20 tableaux mêlant tradition et modernité. Sans oublier les décors sublimés par des jeux de lumière maîtrisés. (A.-C.L.)

Surcouf, Roi des corsaires,
Du 20 juillet au 6 août au Palais du Grand large de Saint-Malo.

Le saviez-vous ?

ARSENAL

Si aujourd'hui l'appellation est celle de base navale, il suffit de se promener dans les villes de Brest, Toulon ou Cherbourg pour s'apercevoir que, tant sur les panneaux indicateurs que dans le vocabulaire des autochtones, ces ports sont toujours appelés « arsenal ». À l'origine, l'arsenal était un établissement national chargé de la construction, de l'entretien et de la réparation des navires et engins de guerre. Le mot provient de l'arabe *dar as-sina'a* ou *dar sena'a* qui signifie « fabrique ». Ce terme a ensuite été utilisé par les Italiens. Au XIe siècle, il donnait le mot arzano, qui désignait l'arsenal de la république de Venise en dialecte vénitien. Par déformations orales successives, *arzana* est devenu en français « tarsenal », « archenail », « archenal » et enfin « arsenal » au XIIIe siècle. Il est à noter que le mot « darse », qui désignait à l'origine un bassin de radoub, a la même origine arabe qu'arsenal. Ce dernier a par la suite été utilisé par l'armée de Terre pour désigner des dépôts d'armes et de matériel, raison pour laquelle on trouve des arsenaux ailleurs que dans les villes portuaires. (Ph. B.)

ABONNEZ•VOUS !

Envoyez ce bon de commande complété et accompagné de votre règlement à :
ECPAD - SERVICE ABONNEMENT 2 À 8 ROUTE DU FORT - 94205 IVRY-SUR-SEINE CEDEX
ACCOMPAGNÉ DE VOTRE RÈGLEMENT À L'ORDRE DE : AGENT COMPTABLE DE L'ECPAD
TÉL. : 01 49 60 52 44

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

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

☐ Je souhaite recevoir une facture

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

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

Groupe AGPM
SANTÉ • PRÉVOYANCE • ASSURANCE • RETRAITE

Assureur distributeur des offres sélectionnées par **Tégo**

SIMPLIFIER
VOTRE PRÉSENT,
ASSURER
VOTRE FUTUR.

SPÉCIALISTE DE LA PROTECTION

DES MILITAIRES, DES POLICIERS, DES POMPIERS, ET DE TOUS CEUX QUI PRENNENT DES RISQUES, OU PARTAGENT NOS VALEURS,

le Groupe AGPM assure en tous lieux, toutes circonstances, pour préparer un futur plus sûr.

agpm.fr

A22C004 • Cols Bleus.

Contrat(s) sélectionné(s) par Tégo : Association déclarée régie par la loi du 1er juillet 1901, 153 rue du Faubourg Saint-Honoré 75008 PARIS - SIRET 850 564 402 00012 - APE 9499Z - auprès de :
AGPM Assurances - Société d'assurance mutuelle à cotisations variables régie par le Code des assurances - Rue Nicolas Appert 83086 TOULON CEDEX 9 - SIRET 312 786 163 00013 - APE 6512Z
AGPM Vie - Société d'assurance mutuelle à cotisations fixes régie par le Code des assurances - Rue Nicolas Appert - 83086 TOULON CEDEX 9 - SIRET 330 220 419 00015 - APE 6511Z

Madagascar, L'Astrolabe mouillé dans les 3 Baies

Nicolas VIAL