

Cols•bleus

MARINE NATIONALE

LE MAGAZINE DE LA MARINE NATIONALE N°3062 — SEPTEMBRE/OCTOBRE 2017

RENCONTRE
**CONTRE-AMIRAL
FRÉDÉRIC DAMLAIMCOURT**
PAGE 28

**VICE-AMIRAL D'ESCADRE
HERVÉ DE BONNAVENTURE**
PAGE 30



ENTRETIEN
**CONTRE-AMIRAL
MOMAR DIAGNE**
**CHEF D'ÉTAT-MAJOR
DE LA MARINE DU
SÉNÉGAL** PAGE 18

Golfe de Guinée

L'union fait la force

Publicité

Éditorial

La sécurité maritime : un enjeu de coopération !



Capitaine de vaisseau
Bertrand Dumoulin,
directeur
de la publication.

Le propre des missions permanentes est qu'elles requièrent la même exigence, en termes de résultats à produire, quelle que soit la période de l'année : la période estivale en constitue la meilleure illustration. Qu'il s'agisse de la mise en œuvre de la dissuasion ou de l'action de l'État en mer, les marins étaient à pied d'œuvre : intervention quotidienne pour lutter contre des pollutions, neutraliser des munitions historiques, assister un navire en difficulté, rechercher et secourir des personnes. En moyenne, une vie sauvée par jour. L'efficacité de notre modèle, en matière d'action de l'État en mer (AEM), n'est plus à démontrer. Il repose sur une coordination efficace entre administrations et une optimisation des moyens.

Présente depuis plus de 25 ans au large de l'Afrique de l'Ouest, la France s'appuie sur ce savoir-faire reconnu pour accompagner les marines africaines dans la maîtrise de leur sécurité maritime. Les défis sont immenses dans une zone où la piraterie et la pêche illicite sont fréquentes : 62 actes de piraterie en haute mer, ainsi que 85 brigandages ont été recensés en 2016 dans le golfe de Guinée ; quant à la pêche illicite, elle constitue un fléau susceptible d'entraîner à terme une raréfaction de la ressource. A cela, il convient d'apporter une réponse globale et concertée, intégrant les volets politiques, économiques, juridiques et sécuritaires. Les États africains ont la volonté politique de tout mettre en œuvre pour sécuriser leurs eaux

territoriales et leurs zones économiques exclusives. Le processus de Yaoundé, adopté en juin 2013, lors d'un sommet des États africains du golfe de Guinée, a permis la création de centres de coordination aujourd'hui en voie « d'opérationnalisation ». La France accompagne ce processus et propose, sous l'impulsion du commandant en chef pour l'Atlantique (CECLANT), des exercices majeurs de coopération régionale entre les marines riveraines du golfe de Guinée, en y associant ses partenaires européens. Ces exercices, nommés African Nemo (*African Navy's Exercise for Maritime Operations*), s'appuient sur des scénarios réalistes, font intervenir à la fois les structures à terre et les bâtiments à la mer et donnent lieu à des débriefings complets avec identification des axes d'amélioration. Les premiers résultats sont déjà prometteurs !

L'amélioration de la sécurité maritime constitue l'enjeu du symposium des chefs d'état-major des marines riveraines du golfe de Guinée réunis à Dakar, les 19 et 20 septembre 2017. Il est organisé par la Marine du Sénégal avec le soutien de la Marine nationale, de l'état-major des armées et de la direction générale des relations internationales et stratégiques du ministère. Il verra la participation de l'amiral Christophe Prazuck, chef d'état-major de la Marine et de nombreux chefs d'état-major des marines africaines, dont l'amiral Momar Diagne, chef d'état-major de la Marine sénégalaise et organisateur de ce séminaire, qui a bien voulu répondre aux questions de *Cols Bleus*. ●



Cols • bleus
MARINE NATIONALE

LE MAGAZINE DE LA MARINE NATIONALE

Rédaction : Ministère des Armées, SIRPA Marine Balard parcelle Est Tour F, 60 bd du Général Martial Valin CS 21623 - 75509 Paris cedex 15 Téléphone : 09 88 68 57 17 Contact internet : charles.desjardins@intradef.gouv.fr Site : www.colsbleus.fr Directeur de publication : CV Bertrand Dumoulin, directeur de la communication de la Marine Adjoint du directeur de la publication : CF Michaël Vaxelaire Directeur de la rédaction : LV François Séchet Rédacteur en chef : Charles Desjardins Rédacteur en chef adjoint : SACN Philippe Brichaut Secrétaire : MT Christophe Tandt Rédacteurs : ASP Marie Morel, ASP Thomas Casaux Infographie : EV2 Hélène Courtin, Charline Normand Conception-réalisation : IDIX, 33 rue de Chazelles 75017 Paris Direction artistique : Gilles Romiguière Secrétaire de rédaction : Céline Le Coq Rédacteurs graphiques : Bruno Bernardet, Nathalie Piant Photogravure : Média Grafik Couverture : Sébastien Chenal/MN 4^e de couverture : Hélène Courtin Imprimerie : Direction de l'information légale et administrative (DILA), 26 rue Desaix, 75015 Paris Abonnements : 01 49 60 52 44 Publicité, petites annonces : ECPAD, pôle commercial - 2 à 8 route du Fort 94205 Ivry-sur-Seine Cedex - Christelle Touzet - Tél : 01 49 60 58 56 Email : regie-publicitaire@ecpad.fr - Les manuscrits ne sont pas rendus, les photos sont retournées sur demande. Pour la reproduction des articles, quel que soit le support, consulter la rédaction. Commission paritaire : n° 0211 B 05692/28/02/2011 ISBN : 00 10 18 34 Dépôt légal : à parution

Publicité

actus 6



32 vie des unités

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

36 RH

Devenir pilote dans l'aéronautique navale : un parcours accessible

40 portrait

Maître Stéphane, hydrographe au sein du SHOM

42 immersion

Exercice Morskoul : à bord de l'Antarès



passion marine 16

Golfe de Guinée – L'union fait la force



46 histoire

Itinéraire : Pierre Perraud, un marin dans la Grande Guerre



focus 26

Enjeux et menaces dans le golfe de Guinée

rencontre 28

« Renforcer la capacité de ces États à prendre en main leur sécurité »,
CA Frédéric Damlaimcourt
La sécurité maritime dans le golfe de Guinée : « Une dimension politique,
économique, juridique et sécuritaire ». VAE Hervé de Bonnaventure



48 loisirs

Toute l'actualité culturelle de la mer et des marins
Entretien avec le vice-amiral Éric Schérer sur son livre
Équipages et fonctionnaires de la Marine, corps et uniformes, 1830-1940

actus





instantané

PACIFIQUE : SUCCÈS CONTRE LE NARCOTRAFIC

Le 27 juillet, une opération de lutte contre le narcotrafic, menée en étroite collaboration inter-administrations sur plusieurs semaines par les Forces armées en Nouvelle-Calédonie (FANC) et en Polynésie (FAPF), a permis la saisie de près d'1,5 tonne de cocaïne par la frégate *Vendémiaire*, au large des îles Tonga. Le succès de l'opération, conduite sur une durée significative, vient souligner la bonne coordination de l'ensemble des services de l'État dans les différentes phases : du recueil de renseignement à l'interception, puis la remise aux autorités judiciaires.

© MN





instantané

ENGAGEMENT DES RAFALE MARINE AU LEVANT

Afin d'entretenir leur savoir-faire opérationnel et de contribuer à l'effort militaire français au sein de la coalition contre Daech, quatre *Rafale Marine* ont été déployés sur la base aérienne projetée (BAP) de Jordanie, d'avril à juillet, aux côtés de quatre *Rafale* de l'armée de l'Air. Leurs missions : reconnaissance aérienne, soutien en appui des forces locales engagées au sol et frappes contre les capacités militaires de Daech.

Amers et azimuth

Instantané de l'actualité des bâtiments déployés

DONNÉES GÉOGRAPHIQUES

Source Ifremer

ANTILLES

ZEE : env. 138 000 km²

GUYANE

ZEE : env. 126 000 km²

CLIPPERTON

ZEE : env. 434 000 km²

MÉTROPOLE

ZEE : env. 349 000 km²

NOUVELLE-CALÉDONIE - WALLIS ET FUTUNA

ZEE : env. 1 625 000 km²

SAINT-PIERRE-ET-MIQUELON

ZEE : env. 10 000 km²

TERRES AUSTRALES ET ANTARCTIQUES FRANÇAISES

ZEE : env. 1 727 000 km²

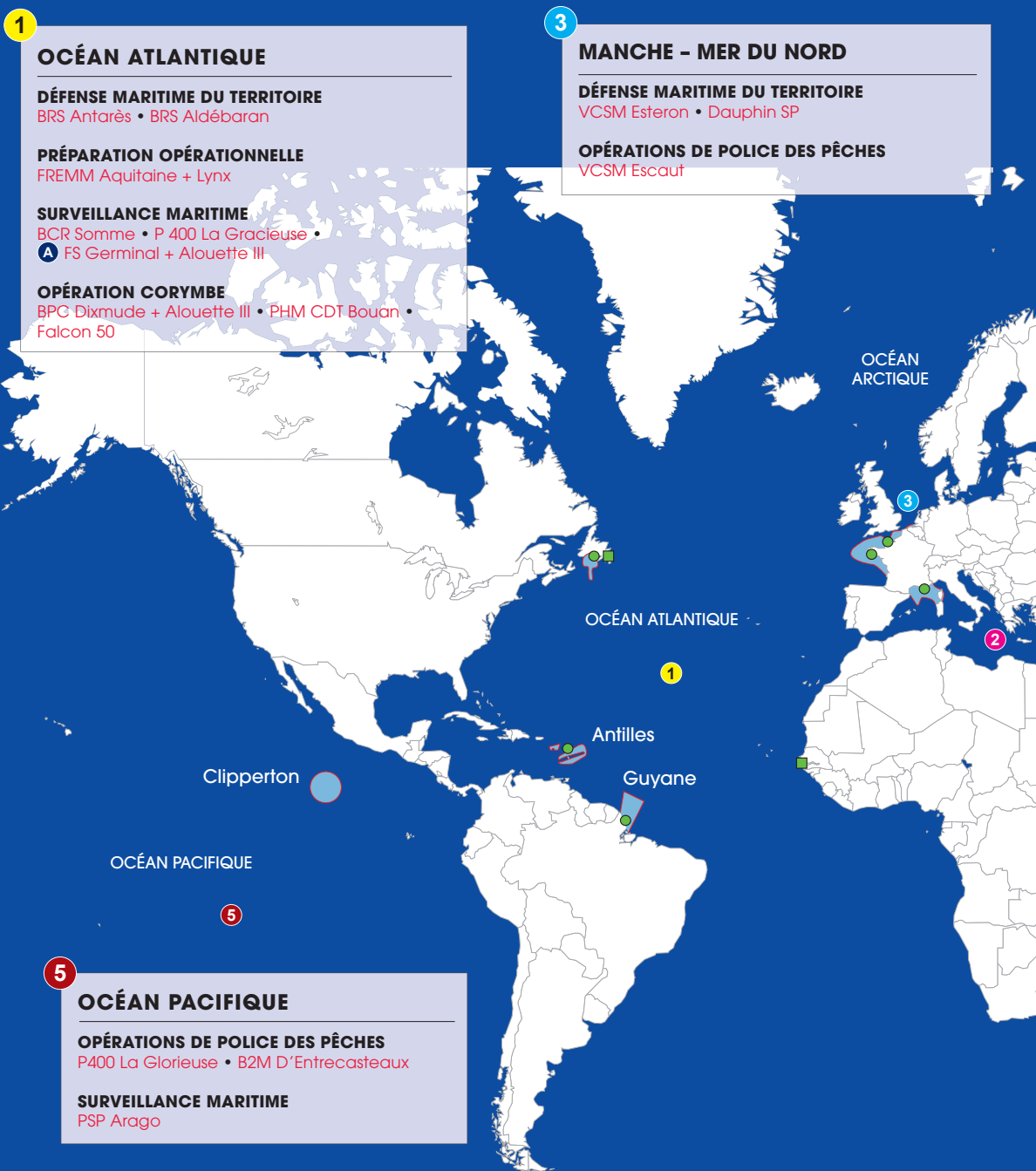
POLYNÉSIE FRANÇAISE

ZEE : env. 4 804 000 km²

LA RÉUNION - MAYOTTE - ÎLES ÉPARSES

ZEE : env. 1 058 000 km²

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



32
BÂTIMENTS

10
AÉRONEFS

2428
MARINS

LE 29 AOÛT 2017

MISSIONS PERMANENTES



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



Équipes spécialisées connaissance et anticipation



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

2

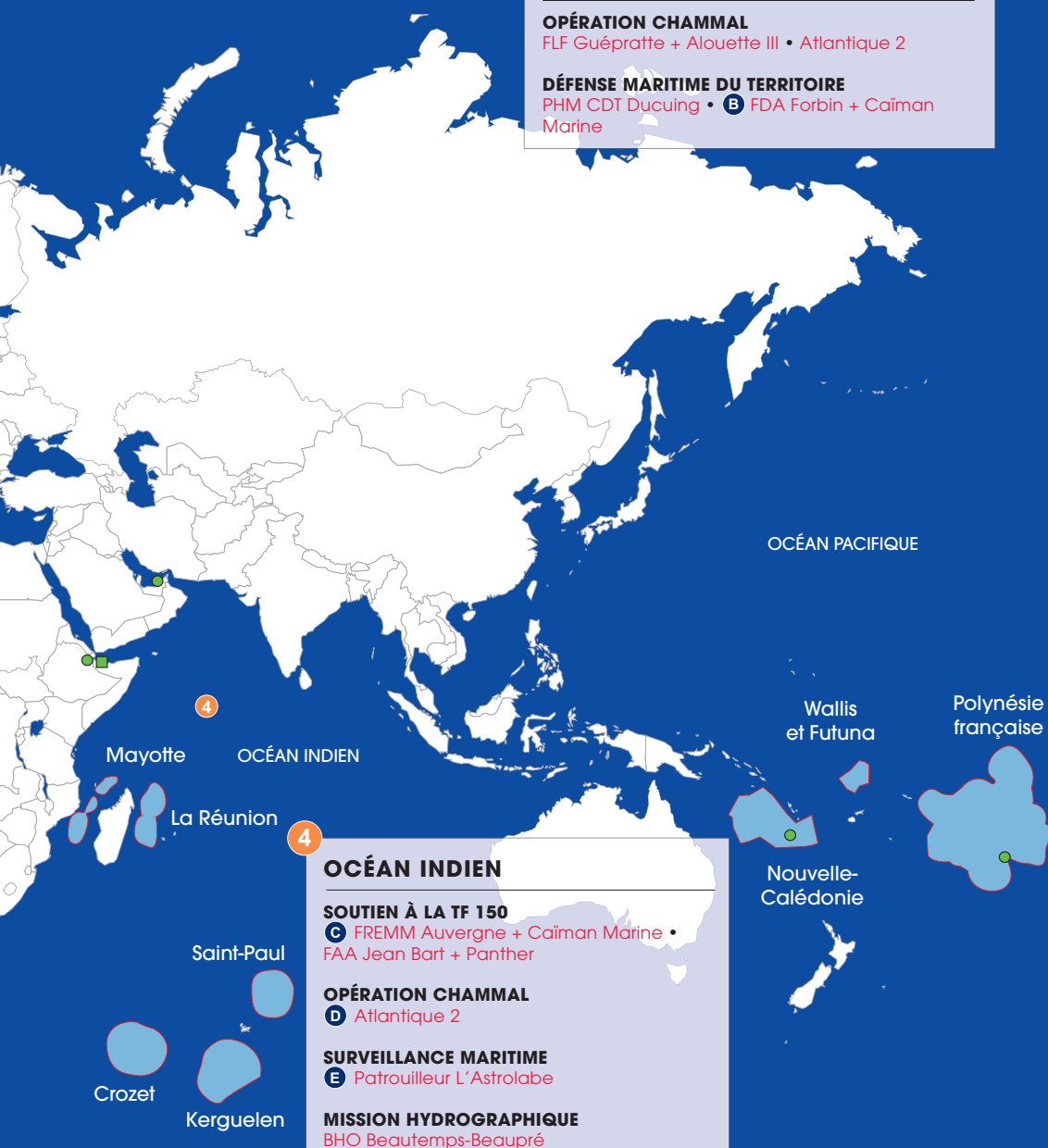
MER MÉDITERRANÉE

OPÉRATION CHAMMAL

FLF Guépratte + Alouette III • Atlantique 2

DÉFENSE MARITIME DU TERRITOIRE

PHM CDT Ducuing • B FDA Forbin + Caïman Marine



OCÉAN INDIEN

SOUTIEN À LA TF 150

C FREMM Auvergne + Caïman Marine •
FAA Jean Bart + Panther

OPÉRATION CHAMMAL

D Atlantique 2

SURVEILLANCE MARITIME

E Patrouilleur L'Astrolabe

MISSION HYDROGRAPHIQUE

BHO Beautemps-Beaupré



© C. DAVESNE/MN



© J.-M. CASANOVA/MN



© A. PUGNET/MN



© MN



© MN



en images

❶ 10/08/2017

LE RETOUR DU SURCOUF

Après 136 jours de mission, la frégate de type *La Fayette Surcouf* a retrouvé son port-base de Toulon. Intégrés au sein de la CTF 150, le bâtiment et son hélicoptère de la flottille 36F ont été notamment déployés dans le sud de l'océan Indien pour intercepter les trafiquants entre les côtes irano-pakistanaïses et l'Afrique de l'Est. Bilan : 4 saisies de drogue représentant 500 kilos d'héroïne.

❷ 4/08/2017

SAUVETAGE EN MÉDITERRANÉE

Une vedette est en feu au large de Marseille. Le centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (CROSS) est alerté et l'hélicoptère *Panther* d'alerte SECMAR (secours en mer) de la flottille 36F décolle. Deux naufragés espagnols, aperçus sous la pèlerine du dinghy (embarcation annexe), sont survolés et treuillés à bord du *Panther*. Il s'agit de la 22^e opération de sauvetage effectuée depuis que la 36F a pris les deux alertes SECMAR le 4 mai dernier. Elles ont permis le sauvetage de 13 personnes.

❸ 31/08/2017

PRISE DE COMMANDEMENT ALFAN

À bord de la frégate de défense aérienne *Chevalier Paul*, le VAE Jean-Philippe Rolland est devenu le 13^e amiral commandant la Force d'action navale. Il prend ainsi la tête de plus de 10 000 marins, dont 8 500 embarqués sur 90 bâtiments de surface. Il succède au VAE Marc de Briançon.

© AURÉLIE PUGNET/MN



© FABIE EUSTACHE/MN



© MN



© LISA BESSODES/MN



© A. PUGNET/MN



© MN

4 27/07/2017 LES MARINS- POMPIERS À LA RESCOUSSE

Les marins-pompiers sont intervenus sur le site de La pointe de Malherbe près de Bormes-les-Mimosas pour venir à bout d'un important incendie de forêt. Équipés de camions citernes Feu de forêt type moyen (CCFM), ils ont lutté contre les flammes jusqu'à ce que tout danger soit écarté.

5 18/08/2017 FREMM AUVERGNE : PREMIER DÉPART EN MISSION

Un peu plus d'un an après la constitution de son premier équipage, l'*Auvergne* a appareillé pour son déploiement de longue durée avant admission au service actif. L'*Auvergne* embarque un détachement de *Caiman Marine* de la 31F et plusieurs renforts spécifiques aux missions que l'unité sera amenée à conduire jusque dans le sud de l'océan Indien.

6 30/08/2017 ÉCOLE DES MOUSSES : C'EST LA RENTRÉE !

Accompagnés de leur famille, 50 jeunes ont été accueillis à l'École des mousseux de Cherbourg par le directeur, le CF Thomas. Ils y recevront une formation militaire, maritime et académique qui leur permettra d'obtenir leur brevet en juin 2018. Ils pourront ensuite s'engager comme quartier-maître de la flotte avant de rejoindre une école de spécialité, puis à la rentrée suivante, une unité opérationnelle de la Marine.

dixit ●

« La France sera, après le Brexit, la seule nation de l'Union européenne à disposer de cet outil de puissance emblématique qu'est le porte-avions, formidable aimant de contributions européennes. »
Entretien de l'amiral **Christophe Prazuck**, chef d'état-major de la Marine, accordé au magazine mensuel *DSI, Défense et sécurité internationale*, juillet 2017.

« La France et l'Égypte sont des partenaires stratégiques de premier plan. Nos pays partagent une frontière commune, la Méditerranée. Cet exercice Cléopatra qui vient de s'achever a montré que nous ne partageons pas seulement des matériels communs, mais aussi désormais des savoir-faire communs, qui sont l'apanage des grandes marines. »
Discours de l'amiral **Christophe Prazuck**, chef d'état-major de la Marine, lors de sa visite à l'état-major de la Marine égyptienne, à Alexandrie, le 11 juillet 2017.

Pacifique

Au secours du Kea Trader, porte-conteneur échoué



LE MERCREDI 12 JUILLET 2017, LE *KEA TRADER*, UN PORTE-CONTENEURS DE 184 MÈTRES, s'est échoué sur les récifs Durand, à 50 nautiques au sud-est de l'île de Mare (Îles Loyauté) provoquant le déclenchement du plan ORSEC d'assistance aux navires en difficulté, et la mise sur pied, sous la responsabilité du commandant de la zone maritime Nouvelle-Calédonie d'une cellule de crise en lien avec les organismes experts. Le jour même, les Forces armées de Nouvelle-Calédonie se sont mobilisées. La frégate de surveillance *Vendémiaire* s'est déournée pour rallier la zone au plus vite et y soutenir l'action des moyens projetés. Dans le même temps, un avion de surveillance maritime *Gardian* de la flottille 25F a survolé la zone de l'échouement pour réaliser une première évaluation visuelle et établir un contact avec l'équipage du navire. Dans la journée, une équipe d'évaluation et d'intervention, composée de quatre experts maritimes civils et militaires, était hélitreuillée à bord du porte-conteneurs.

Une fois la sécurité de l'équipage assurée, un plan d'action antipollution, contrôlé par deux experts du Centre d'expertise pratique de lutte antipollution (CEPPOL), a été élaboré afin de prévenir ou limiter les risques de pollution par fuite d'hydrocarbures. Ce plan a consisté à pomper les plus de 500 tonnes de fioul lourd présentes à bord, les stocker dans des réservoirs, et transborder ces réservoirs du *Kea Trader* vers une barge par hélicoptère.

Le bâtiment multi-missions (B2M) *D'Entrecasteaux* est arrivé sur place le 18 juillet en relève du *Vendémiaire*, avec à son bord du matériel et une équipe de lutte antipollution. Le transbordement des hydrocarbures s'est achevé le 9 août. Le risque majeur de pollution étant écarté, le B2M a rejoint Nouméa le 11 août.

Égypte Visite de l'amiral Prazuck

LE 10 JUILLET, L'AMIRAL PRAZUCK, CHEF D'ÉTAT-MAJOR DE LA MARINE (CEMM), a été reçu à l'état-major de la Marine égyptienne, où il s'est entretenu avec le vice-amiral d'escadre Ahmed Khaled Said, commandant en chef de la Marine égyptienne. Il a visité la base d'Alexandrie et son chantier naval. Le lendemain, le CEMM a assisté, depuis le bâtiment de projection et de commandement (BPC) *Nasser* à l'exercice Cléopatra organisé sur le transit retour du groupe Jeanne d'Arc, constitué du BPC *Mistral* et de la FLF *Courbet*. Ce rendez-vous annuel de la coopération franco-égyptienne souligne l'interopérabilité et le haut degré de coopération entre les deux marines.



le chiffre ●

500 millions

c'est la valeur en euros de la quantité de drogue (1 271 kg d'héroïne, 455 kg de haschich, 11 kg de cocaïne) saisie au cours de l'opération Southern Surge, conduite par la CTF 150 pendant le mandat français.

B2M Champlain Première mission opérationnelle

LE BÂTIMENT MULTI-MISSIONS *CHAMPLAIN* a mené dans l'océan Indien sa première tournée de ravitaillement des îles Éparses (Europa, Juan de Nova), Mayotte et les Glorieuses. Le bâtiment, armé d'une grue et d'une embarcation de servitude (EMBSV) capable de plager et de transporter rapidement des volumes de fret importants, a pu délivrer plus de 50 tonnes de fret, 20 m³ de gazole, 2 m³ de kérosène, et 500 litres d'essence aux détachements des îles Éparses.

Écosse Hommage aux FNFL

LE 12 JUILLET, dans le cadre des commémorations des 70 ans du départ d'Écosse des Forces navales de la France libre (FNFL), le contre-amiral Benoît Lugan, commandant l'École navale, a présidé une cérémonie au monument des commandos de Spean Bridge, dans les Highlands écossaises, en présence d'une délégation du commando Kieffer, de l'équipage du voilier *Mutin*, de descendants des anciens commandos, de représentants du 43 Commando Fleet Protection Group des Royal Marines et du consul général de France en Écosse.



© MN



© MCI KENNETH. HENDRIX/MN

CTF 150

Passation de commandement

LE 17 AOÛT, LE CONTRE-AMIRAL OLIVIER LEBAS a passé le commandement de la CTF 150 au contre-amiral pakistanais Naveed Ahmed Rizvi. Cette cérémonie officielle a marqué la fin du dixième commandement français de cette force maritime internationale créée à la suite des attentats du 11 septembre 2001. La CTF 150 est déployée dans une zone stratégique particulièrement instable qui s'étend, au nord, de la mer Rouge au golfe Arabo-Persique et, au sud, au-delà des Seychelles. Ses missions : lutter contre le terrorisme et les trafics qui contribuent à son financement.

Le mandat français, qui a duré 4 mois, s'est articulé autour de deux phases. La première, baptisée Southern Surge, visait à lutter contre le narcotrafic au large de la Somalie. La seconde avait pour objectif de renforcer la présence militaire à proximité du détroit de Bab el-Mandeb, à l'entrée de la mer Rouge. Sans menacer directement le trafic commercial, le conflit au Yémen constitue un facteur d'instabilité nécessitant une vigilance accrue.



© MN

en bref

NICE NAUFRAGE DU IF ONLY

Le 17 août, plusieurs marins du Centre d'expertise pratique de lutte antipollution (CEPPOL) de la Marine ont embarqué à bord du bâtiment de soutien, d'assistance et de dépollution (BSAD) *Jason* à la suite du naufrage du yacht *If Only* au large de Nice.

SECOURS MARITIME LE FALCON 50 EN ACTION

Les 27 et 28 juillet, le *Falcon 50* de la Marine déployé au Sénégal a participé à une opération de secours maritime, après réception d'une alerte du MRCC (Maritime Rescue Coordination Centre) de Dakar. Après un abordage entre un navire de pêche de 40 mètres et une pirogue de pêche traditionnelle, 7 membres d'équipage de cette dernière ont été projetés à la mer. Cinq naufragés ont rapidement pu être repêchés. Le *Falcon 50* a mené plus de 13 heures de recherches.

VISITE LA MINISTRE DES OUTRE-MER À BORD DU FULMAR

Originaire de Saint-Pierre-et-Miquelon, Annick Girardin, ministre des Outre-mer, a profité de sa venue sur l'archipel le 7 juillet pour honorer de sa visite le patrouilleur *Fulmar*. Présent depuis 20 ans aux abords de l'archipel, le *Fulmar* effectue des missions militaires au profit de CECLANT et de service public, sous l'autorité du préfet de l'archipel. En liaison avec la garde côtière canadienne, il assure en particulier l'alerte recherche et le sauvetage (SAR) dans la zone économique exclusive (ZEE) française.

CHARLES DE GAULLE UN NOUVEAU COMMANDANT

Le 28 juillet, sur le pont d'envol du porte-avions *Charles de Gaulle*, le vice-amiral d'escadre Marc de Briançon, commandant la Force d'action navale (FAN), a fait reconnaître le capitaine de vaisseau Marc-Antoine de Saint-Germain comme nouveau commandant.



© A. PUGNIET/MN

HÉRAULT SÉCURITÉ EN MER

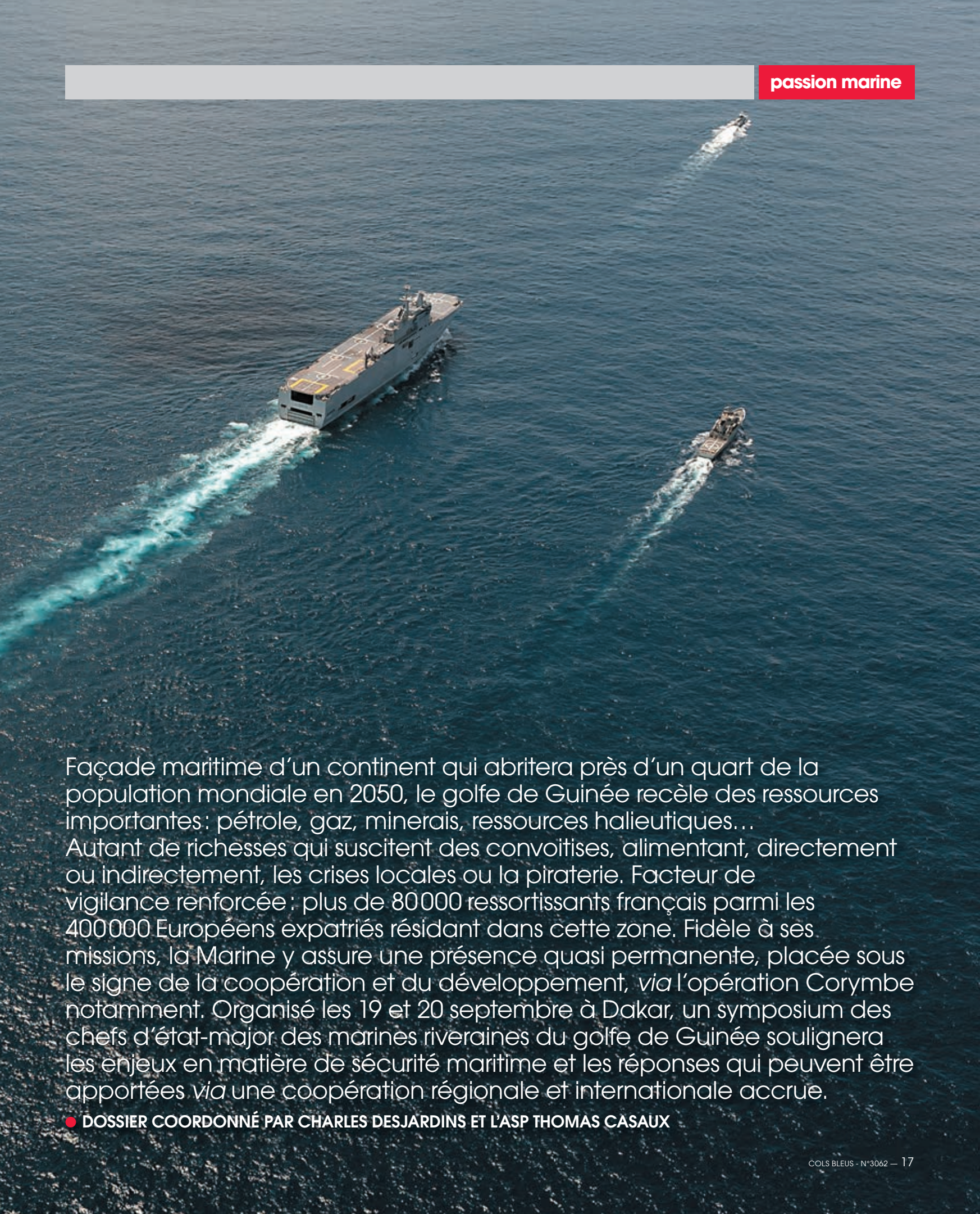
Le 9 août, une opération sécurité en mer au large d'Aigues-Mortes a été organisée par la Direction départementale des territoires et de la mer de l'Hérault (DDTM34), sous l'autorité de l'adjoint au préfet maritime pour l'action de l'État en mer (AEM) Méditerranée. Des moyens nautiques de la Gendarmerie maritime et des Affaires maritimes ont été mis en œuvre.

MÉTROPOLE PROTECTION DES APPROCHES MARITIMES

Du 16 au 30 août 2017, le patrouilleur de haute mer (PHM) *Commandant Duceing* a été déployé au large des côtes françaises dans le cadre de la posture permanente de sauvegarde maritime (PPSM). Il a patrouillé du golfe du Lion à l'est de la Corse en assurant simultanément plusieurs missions : défense maritime du territoire, protection des approches, surveillance du trafic maritime, lutte contre les activités illicites, protection de l'environnement et police des pêches. Le *Cdt Duceing* a réalisé plusieurs visites de contrôle de navires de pêche au large des ports de Sète et Bastia.

Golfe de Guinée

L'union fait la force



Façade maritime d'un continent qui abritera près d'un quart de la population mondiale en 2050, le golfe de Guinée recèle des ressources importantes : pétrole, gaz, minerais, ressources halieutiques... Autant de richesses qui suscitent des convoitises, alimentant, directement ou indirectement, les crises locales ou la piraterie. Facteur de vigilance renforcée : plus de 80 000 ressortissants français parmi les 400 000 Européens expatriés résidant dans cette zone. Fidèle à ses missions, la Marine y assure une présence quasi permanente, placée sous le signe de la coopération et du développement, *via* l'opération *Corymbe* notamment. Organisé les 19 et 20 septembre à Dakar, un symposium des chefs d'état-major des marines riveraines du golfe de Guinée soulignera les enjeux en matière de sécurité maritime et les réponses qui peuvent être apportées *via* une coopération régionale et internationale accrue.

● DOSSIER COORDONNÉ PAR CHARLES DESJARDINS ET L'ASP THOMAS CASAUX

Entretien avec le CA Diagne,
CEMM du Sénégal

«La présence de la Marine française est une opportunité pour la formation et l'entraînement de nos équipages»

COLS BLEUS: Amiral, pouvez-vous nous décrire les enjeux maritimes auxquels sont confrontés les pays d'Afrique de l'Ouest?

CA MOMAR DIAGNE: La zone maritime des pays d'Afrique de l'Ouest englobe les eaux sous juridiction des États côtiers et insulaires et s'étend sur une superficie d'environ 2 160 000 km². Les enjeux sont énormes et concernent, d'une part, le trafic commercial avec vingt ports maritimes commerciaux. Des mouvements de navires génèrent un volume commercial (hors exportations pétrole brut) de plus de 140 millions de tonnes, soit environ 25 % de trafic maritime africain. D'autre part, aux importantes opérations portuaires dues aux échanges commerciaux avec le reste du monde viennent s'ajouter d'autres activités liées à l'exploration ou à l'exploitation de puits de pétrole off shore, des côtes de la Mauritanie jusqu'au golfe de Guinée. En outre, les côtes poissonneuses favorisées par un plateau continental important et par le phénomène naturel du *upwelling* (remontée d'eau⁽¹⁾) font de cette zone maritime le point de départ de la route de la pêche illicite non contrôlée et non déclarée (INN) vers les marchés mondiaux de produits de mer. Tous ces enjeux inextricables engendrent malheureusement des problématiques de sécurité et de sûreté maritimes et de préservation de l'environnement marin. D'abord, la piraterie ou les actes de violence contre les navires en mer sont en recrudescence dans l'espace maritime africain et la sous-région ouest africaine est devenue la région du continent la plus touchée par ce fléau. La faiblesse des dispositifs de surveillance favorise le développement de toutes sortes de trafics



© MARINE NATIONALE SÉNÉGALaise



© FS



© FS

illicites transnationaux. Ensuite, les problèmes démographiques et le surpeuplement des capitales généralement portuaires constituent des sources de tensions et installent en permanence dans ces villes des climats d'insécurité exacerbés par la raréfaction des ressources halieutiques conséquence de la pêche illicite, non déclarée et non réglementée. Ces facteurs contribuent, par ailleurs, aux phénomènes migratoires internes et externes par voies terrestre et maritime. Enfin, la pollution marine due aux accidents en mer et l'avancée de l'océan provoquée par les phénomènes de changements climatiques constituent également des menaces réelles.

CB: Quelles sont les particularités du Sénégal dans le domaine maritime?

CA M. D.: L'espace maritime sénégalais, qui couvre une superficie de 212 000 km² avec 720 km de côte de Saint-Louis au Cap Roxo, est plus grand que le territoire terrestre. Trois fleuves sillonnent le nord, le centre et le sud du pays et constituent des voies de communication et d'échange qui permettent également l'accès à des pays frontaliers. Le Sénégal partage des frontières maritimes avec la Mauritanie, le Cap-Vert, la Gambie et la Guinée-Bissau. Avec ce dernier pays, il est mis en place une zone maritime de gestion commune en vigueur depuis le 21 décembre



4

1995 et dont le processus de renégociation est en cours après vingt ans d'existence. Au titre des enjeux économiques, notons que le port autonome de Dakar est un port international qui irrigue la région.

Le transport maritime intérieur permet de désenclaver certaines régions du pays comme la Casamance et les îles du Saloum, tandis que le tourisme balnéaire participe au label de la destination Sénégal par la qualité des plages et des établissements hôteliers de la Petite Côte et du Cap Skirring. La pêche maritime joue un rôle essentiel dans l'économie nationale car elle représente environ 2 % du PIB total et comptabilise 600 000 emplois directs ou indirects. Sa part dans les exportations totales du pays est de 32 %. Les produits de la pêche jouent aussi un rôle primordial dans l'alimentation des populations, avec une contribution de 70 % aux apports nutritionnels en protéines d'origine animale. L'exploitation du pétrole et du gaz off shore va susciter beaucoup d'intérêts et va avoir un impact sans commune mesure sur l'économie du pays.

CB : Quelles relations entretenez-vous avec les marines des pays voisins ?

CA M. D. : Conformément à ses idéaux de paix, le Sénégal s'est toujours engagé pour entretenir des rapports de bon voisinage avec les pays avec lesquels il partage des frontières. C'est pourquoi nous avons voulu, dans un esprit de sécurité collective, mettre en place des architectures de coopération sécuritaire dans le domaine maritime. C'est ainsi que la Marine nationale sénégalaise coopère avec les marines des pays de la Commission sous-régionale des pêches (CSRPE) depuis sa création en 1985. À ce titre, des opérations conjointes sont régulièrement organisées par le Département des opérations de surveillance des pêches de la CSRPE pendant lesquelles le Sénégal met à disposition des patrouilleurs qui opèrent en dehors de nos eaux nationales. Au plan

bilatéral, le Sénégal et la Guinée-Bissau mutualisent leurs moyens pour surveiller leur espace maritime. L'architecture opérationnelle de Yaoundé va aussi renforcer les liens de coopération existants entre nos marines.

CB : Les armées françaises, dont la Marine nationale, assurent une présence permanente dans cette zone. Qu'apportent-elles selon vous ?

CA M. D. : La France est l'un des partenaires privilégiés du Sénégal en matière de coopération sécuritaire en général et dans le domaine maritime en particulier. Les Éléments français du Sénégal (EFS) et la présence de la Marine française constituent un moyen de renforcer ces liens étroits. Deux exemples illustrent le dynamisme de cette coopération : les Plans conjoints de coopération opérationnelle (PCCO) mis en place par les EFS en liaison avec CECLANT et les exercices de coopération régionale African NEMO, organisés par la Marine française sous le contrôle opérationnel de CECLANT, pour l'amélioration de la sécurité maritime dans la zone. En plus de son aspect dissuasif, la présence de la Marine française en Afrique de l'Ouest est une opportunité pour la formation et l'entraînement de nos équipages avec l'embarquement de marins à l'occasion des missions Corymbe, les formations techniques à l'occasion des escales, sans oublier l'action quotidienne des marins français de la station navale de Dakar. Enfin, le F50 de la Marine française stationné à Dakar est très apprécié pour la surveillance opérationnelle qu'il effectue au large de nos côtes et pour les nombreuses occasions d'entraînement qu'il procure à nos bâtiments.

CB : Qu'attendez-vous concrètement du symposium organisé ce mois-ci à Dakar et qui réunit de nombreux chefs d'état-major des marines du golfe de Guinée ?

CA M. D. : Ce symposium donne une opportunité aux chefs d'état-major des marines de la région du golfe de Guinée de revisiter la coopération opérationnelle entre les marines dans la lutte contre les menaces en mer au niveau de la région. Plus précisément, il s'agit, en s'appuyant sur le code de conduite de Yaoundé, de trouver des solutions pour « l'opérationnaliser ». Ce symposium va certainement rapprocher davantage les CEMM qui devront se parler plus facilement et de façon plus directe à l'avenir, à l'heure des menaces transnationales. ●

(1) La remontée d'eau (*upwelling*) est un phénomène océanographique qui se produit lorsque de forts vents marins (généralement des vents saisonniers) poussent l'eau de surface des océans créant ainsi un vide favorisant la remontée des eaux de fond et, avec elles, une quantité importante de nutriments. Pour les pêcheurs, la remontée d'eau se traduit par une plus forte présence de poissons.

1 Le contre-amiral Momar Diagne est chef d'état-major de la Marine de la République du Sénégal depuis juillet 2016, après avoir exercé les responsabilités de sous-chef d'état-major général des armées (sous-Cemga), chargé des questions de logistique.

2 Le patrouilleur hauturier sénégalais *Kedougou* et ses deux embarcations d'intervention en formation.

3 Des marins sénégalais abordant un ferry lors d'un entraînement aux visites (Visitex).

4 Emblème de la Marine nationale sénégalaise.

Protection

Une zone stratégique aux enjeux multiples

Situé à la croisée des grandes routes maritimes qui relient les principaux pôles économiques de la région et riche en ressources naturelles, le golfe de Guinée est une zone stratégique qui regroupe 18 pays (du Sénégal à l'Angola dans sa définition géographique large) et qui s'étend le long d'une côte de 5 707 km. La Marine assure une présence permanente dans cette région stratégique où les enjeux de sécurité maritimes sont nombreux.

UNE PRÉSENCE FRANÇAISE PERMANENTE

Avec la multiplication des crises régionales dans les années 90, la France a décidé de rendre sa présence au large de l'Afrique de l'Ouest quasi permanente avec l'opération Corymbe. Mobilisant un à deux bâtiments de la Marine, elle participe à la protection des intérêts français dans la zone et à la diminution de l'insécurité maritime dans le golfe de Guinée, notamment en aidant au renforcement des capacités des marines riveraines du golfe de Guinée. Ponctuellement, cette mission peut être renforcée par une réserve opérationnelle embarquée (ROE/dispositif terrestre). Les bâtiments déployés en opération Corymbe complètent le dispositif français prépositionné en Afrique occidentale (Gabon, Côte d'Ivoire, Sénégal). Ils participent périodiquement à l'entraînement des éléments français présents dans la région (dans le domaine amphibie et pour les qualifications à l'appontage des équipages d'hélicoptères). La présence française dans le golfe de Guinée s'inscrit dans le cadre d'accords bilatéraux qui permettent de mettre en œuvre, de développer et d'entretenir des coopérations bilatérales avec les pays de la région. Ainsi, la France déploie un aéronef spécialisé qui assure une présence constante à Dakar dans le cadre d'accord de coopération avec le Cap-Vert et le Sénégal pour la recherche et le sauvetage en mer. La coopération opérationnelle dans le domaine maritime est conduite



© VALÉRIE GUYOTON/MN

1 En février 2013, après le déclenchement de l'opération Serval au Mali, le BPC Dixmude a assuré le transport opérationnel de troupes qui se sont ensuite déployées de Bamako vers les zones de conflit au Mali.

2 La présence d'un bâtiment militaire français a un effet dissuasif et contribue à limiter les activités illicites (brigandage, piraterie ou encore trafic de stupéfiants).



© M. DENNIEL/MN

Le golfe de Guinée c'est:

- Près de 50 % de la production pétrolière du continent africain, soit 10 % de la production mondiale.
- Une réserve de 100 milliards de barils de pétrole.
- Une perte estimée à 40 000 barils par jour à cause d'actes illicites en mer depuis 2013.
- 90 % du volume des échanges des États de la zone qui empruntent les routes maritimes du golfe de Guinée.
- 4 000 milliards de m³ de réserve de gaz naturel.
- Plus d'un million de tonnes de pêche chaque année.
- Environ 40 % du volume de poissons pêché dans les eaux de l'Afrique de l'Ouest, issus de la pêche illicite (soit une perte annuelle de plus de 1,5 milliard de dollars pour les États de la zone).

en lien avec les acteurs français présents sur zone: les Éléments français au Sénégal et au Gabon (EFS et EFG) et les Forces françaises en Côte d'Ivoire (FFCI).

PROTECTION DES INTÉRÊTS, SOUTIEN AUX OPÉRATIONS ET CONNAISSANCE DE LA ZONE

La Marine peut également apporter son soutien, en temps de crise comme en temps de paix, à toute opération en cours ou nouvellement menée dans cette zone, comme des opérations d'aide aux populations, de sécurisation ou d'évacuation de ressortissants (Resevac). La Marine a ainsi assuré un appui aux opérations Licorne et Serval. En décembre 2013, le *Dixmude* a accosté à Douala (Cameroun) pour débarquer du matériel au profit de l'opération Sangaris lancée en République centrafricaine. Dans le cadre de la lutte contre le virus Ebola, le BPC *Tonnerre* a acheminé à Conakry (Guinée), en décembre 2014, le matériel nécessaire à l'installation d'un centre de traitement des soignants monté par les armées. Par ailleurs, les bâtiments français déployés dans la zone contribuent à entretenir la connaissance opérationnelle de la zone en fournissant des informations actualisées. ●

Les éléments français au Gabon et en Côte d'Ivoire

Gabon : La France dispose d'un pôle opérationnel de coopération (POC) à vocation régionale au Gabon. Composés de 350 militaires, les Éléments français au Gabon (EFG) assurent la défense des intérêts français et la protection des ressortissants, appuient les déploiements opérationnels français dans la région et contribuent à la coopération régionale.

Côte d'Ivoire : Les forces françaises en Côte d'Ivoire constituent une force de 950 hommes. Elles font suite à l'opération Licorne (dont la mission a été achevée le 26 janvier 2015) et assurent un relais opérationnel sur une zone d'intérêt stratégique (voir aussi p.26-27).

Témoignages

SM Yoni, manœuvrier à la station navale de Dakar



Le second maître manœuvrier Yoni est affecté depuis juillet 2015 à la station navale de Dakar, au Sénégal, qui compte onze marins.

«Ma principale fonction est la conduite d'engins portuaires (pousseurs 4 tonnes) durant les accostages et appareillages de nos bâtiments. La station navale vient également en appui des moyens portuaires locaux si nécessaire. En qualité de patron d'embarcation, je participe à la formation à la conduite des diverses embarcations au profit d'autres unités des Éléments français au Sénégal (EFS). But : être en mesure

d'accomplir des missions de soutien logistique en particulier en cas de crise. De plus, je contribue à l'entretien courant et aux réparations de nos embarcations. Mes compétences m'amènent également à participer aux détachements d'instruction technique (DIT) à travers l'Afrique de l'Ouest, en qualité de formateur à la réparation des embarcations amphibies et pneumatiques. But : permettre aux marins de l'Afrique de l'Ouest d'être, à terme, totalement autonomes au niveau de la maintenance de leurs embarcations.»

CV Jean-Marc, chef du bureau Condition du personnel de la Marine, a effectué 8 déploiements dans le golfe de Guinée



«De la mission Jeanne d'Arc en 1990 au dernier déploiement du *Siroco* en 2015, j'ai eu la chance d'être déployé 8 fois dans le golfe de Guinée. Durant cette longue période, j'ai pu constater que les pays riverains ont indéniablement pris conscience de l'importance de la mer avec l'apparition de la piraterie depuis 2011 qui menace l'industrie pétrolière et le boom économique du transport maritime. Les marines riveraines sont rapidement passées d'une flotte peu active héritée de la guerre froide à un format parfaitement adapté et très actif de patrouilleurs et vedettes, tandis que des rapprochements diplomatiques se sont faits entre pays

riverains pour mettre en place une meilleure coopération. De ces multiples déploiements, je retiens particulièrement l'opération Corymbe en 2008. À l'arrivée du BPC *Tonnerre* en Guinée s'est déclenchée une séquence antidrogue. Elle a permis d'effectuer deux interceptions en une semaine et la confiscation de 4,5 tonnes de cocaïne, privant ainsi les trafiquants de la bande sahélo-saharienne et européens de plus de 600 millions d'euros, soit plus que la valeur du BPC.»

Entretien avec

Le général de brigade Denis Mistral, commandant des Éléments français au Sénégal.



Mon général, vous commandez les Forces françaises au Sénégal. À ce titre pouvez-vous nous préciser votre mission et les enjeux de la présence française dans la zone ?

Basés à Dakar, les Éléments français au Sénégal (EFS) constituent une entité interarmées active dans l'ensemble de l'Afrique de l'Ouest (les 15 pays de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest - CEDEAO), plus la Mauritanie.

Je dialogue avec les plus hautes autorités militaires pour apprécier la situation sécuritaire de la sous-région

et ainsi conduire des actions de coopération adaptées. Nous partageons avec les Africains les mêmes enjeux de sécurité face à l'expansion d'un terrorisme qui entrave les processus de paix, nuit au développement économique et dont les ramifications pourraient exporter des attentats sur le sol français.

On parle souvent de continuum en matière de sécurité à terre et en mer. Concrètement, comment cela se traduit-il ?

Notre zone de responsabilité permanente (ZRP) est comprise entre un hinterland (la bande sahélo-saharienne et les pays du golfe de Guinée) et la mer. À terre, l'ennemi est constitué de groupes armés terroristes, tandis qu'en mer le défi majeur est la lutte contre les trafics. Ces menaces se nourrissent l'une de l'autre. Le renforcement de leurs connexions pourrait déstabiliser plus encore la région à terme. Face à ces menaces transfrontalières, les EFS ont conçu des plans conjoints de coopération opérationnelle (PCCO) multilatéraux autour de trois pays pivots (Sénégal, Côte d'Ivoire et Nigéria). Ainsi, les autorités militaires partenaires se réunissent tous les 6 mois pour réévaluer l'appréciation de situation, unir leurs réflexions et réajuster les plans en vigueur. Ce procédé est extrêmement efficace et la CEDEAO se l'est approprié.

La Marine déploie en permanence une unité au large de l'Afrique de l'Ouest dans le cadre de l'opération Corymbe. Quelle contribution les Forces françaises au Sénégal apportent-elles à cette mission ?

Dakar est le port d'entrée de l'opération Corymbe. Les EFS y assurent le soutien logistique des bâtiments, ainsi que les briefings sur notre perception sécuritaire et nos actions vers les marines africaines. Les EFS et Corymbe agissent en toute complémentarité. Grâce à leur enracinement local, les EFS mettent en valeur la mission du bâtiment, formidable levier de partenariat et d'exercices communs menés sous contrôle opérationnel de CECLANT, toutes ces actions s'inscrivant dans un plan d'ensemble. Cette cohérence est essentielle dans une zone où constance et persévérance doivent guider nos missions.

Quel est, selon vous, le niveau de coopération militaire atteint entre États riverains du golfe de Guinée ?

L'initiative politique de Yaoundé est bénéfique et améliore la coopération navale entre les États du golfe de Guinée. En complément, les PCCO, pierre angulaire d'une action commune et de longue durée avec nos partenaires, agissent en véritables intégrateurs des actions contre les menaces transfrontalières, maritimes et terrestres. Cette dynamique encourage les accords de poursuite et les patrouilles communes, augurant bien des futures coopérations bilatérales ou multilatérales.

Sécurisation

Des partenariats essentiels

L'insécurité maritime a un coût stratégique et économique (vulnérabilité du commerce mondial, prolifération des réseaux criminels, augmentation des assurances pour les armateurs), mais aussi un coût humain (équipages menacés, populations locales empêchées de vivre du commerce de leur pêche). La coopération dans le domaine de la sécurité maritime constitue donc un élément essentiel du partenariat qu'entretient la France avec les pays riverains du golfe de Guinée. Le renforcement des capacités de sécurité et sûreté maritime de ces États dans la lutte contre la piraterie et les actes de brigandage est au centre des actions menées par la Marine dans la région. Reposant sur la souveraineté des États riverains, l'objectif est de leur permettre d'améliorer leur propre sécurité.

L'ACTION DE L'ÉTAT EN MER DANS LE GOLFE DE GUINÉE

Le dispositif de sûreté et de sécurité dans l'espace maritime de l'Afrique centrale et de l'Afrique de l'Ouest, défini par le mémorandum adopté lors du sommet de Yaoundé en 2013, détermine les domaines de coopération entre les différents acteurs de la zone. Ce sommet a permis d'élaborer un code de conduite relatif à la prévention et la répression des actes illicites perpétrés dans l'espace maritime du golfe de Guinée, qui constitue la base juridique de la coopération entre États dans la zone. Dans la lignée de ce sommet décisif, le Centre interrégional de coordination (CIC) de Yaoundé a été créé en septembre 2014. La France et l'Union européenne sont partenaires de ce centre qui est chargé de mettre en œuvre la stratégie régionale de sûreté et de sécurité maritimes dans le golfe de Guinée. Structure d'échange et de coordination entre les pays de la Communauté économique des États d'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), de la Communauté économique des États d'Afrique centrale (CEEAC) et de la Commission du golfe de Guinée (CGG), le CIC entend lutter contre les actes de piraterie et de brigandage en mer en faisant la jonction entre le Centre régional de sécurité maritime de l'Afrique

centrale (CRESMAC) et le Centre régional de sécurité maritime de l'Afrique de l'Ouest (CRESMAO).

L'INSTITUT DE SÉCURITÉ MARITIME INTERRÉGIONALE (ISMI)

Pour accompagner la volonté africaine de s'approprier la lutte contre les menaces maritimes, la France avait proposé en décembre 2013, à l'occasion du sommet de l'Élysée sur la paix et la sécurité en Afrique, la création d'un collège AEM en Côte d'Ivoire. Placé au sein de l'Académie régionale des sciences et techniques de la mer (ARSTM) à Abidjan, ce collège, qui a pris le nom d'Institut de sécurité maritime interrégionale (ISMI), a vu le jour en septembre 2015. Destiné à soutenir le CIC de Yaoundé dans son action, cet organisme délivre des enseignements répondant aux besoins des États du golfe de Guinée, en formant des instructeurs dans le domaine de la sécurité maritime. L'ISMI accueille chaque année des stagiaires de 12 pays du golfe de Guinée autour de thématiques comme la lutte contre le narcotrafic, l'assurance maritime, le droit de la mer, la sécurité et la sûreté maritimes ou encore l'industrie maritime face la cybercriminalité.



© P. SOLA/MN



© P. SOLA/MN

1 Des marins gabonais participant à un exercice de visite d'un bâtiment (Visitex) depuis le BPC Mistral.

2 Séance d'instruction en passerelle navigation pour les élèves de l'ENVR (École nationale à vocation régionale) à bord du BPC Mistral.

LA FORMATION PAR LA COOPÉRATION

Dans la lignée de la politique de coopération menée par la France, la Marine partage ses savoir-faire pour accompagner la montée en puissance progressive des marines partenaires dans le domaine de l'action de l'État en mer (AEM).

Ainsi, la Marine mène régulièrement des actions de coopération pour accroître les savoir-faire des marines africaines à l'occasion des escales ou d'exercices en mer. Les périodes d'instruction opérationnelle (PIO) visent notamment à former les marins africains et entretenir leurs savoir-faire pour qu'ils soient en mesure d'assurer la sûreté et la sécurité maritimes dans leur zone.

En 2016, 100 PIO ont ainsi été organisées avec une dizaine des pays partenaires de la France, au profit de 1 000 marins africains. Instructions en mécanique, transmissions, sécurité, plongée, mise en œuvre de la drome, visite d'un navire... L'éventail des actions de formation est très large. Des exercices sécurité (Securex) et des entraînements aux visites (Visitex), c'est-à-dire au contrôle d'un navire par une équipe de visite, sont également dispensés. ●

Témoignages

CV Fernand Maxime Ahoyo, préfet maritime du Bénin



«Le Bénin s'est doté en décembre 2014 d'une stratégie nationale de protection, de sécurité et de sûreté maritimes. Elle recommandait, entre autres, la création d'une Autorité nationale chargée de l'action de l'État en mer (ANCAEM), ainsi que la nomination d'un préfet maritime inspirée du modèle français. L'expérience d'un pays

tiers était la bienvenue et, par conséquent, nous avons pu apprécier l'importance de la coopération bilatérale, dans le cas d'espèce, entre la France et le Bénin. Le projet d'appui à la réforme du système de sécurité maritime dans le golfe de Guinée (ASECMAR), mis en place par la Direction de la coopération de sécurité et de défense (DCSD) a ciblé 6 États (le Bénin, la Côte d'Ivoire, le Ghana, la Guinée-Conakry, le Nigeria et le Togo) et comportait trois volets :

- la fourniture des outils et procédures aux administrations et services concernés ;
 - la mise en place d'actions de formation ;
 - le soutien à la coordination régionale.
- Ce soutien de la France à la réforme qui s'opère au Bénin dans le renforcement de son dispositif de sécurité maritime a été également marqué par la visite, le 31 mai 2016, du VAE Emmanuel de Oliveira, préfet maritime français de l'Atlantique. Cette visite a coïncidé avec la mise en place, au Bénin, d'une organisation AEM qui a abouti, en novembre 2016, à la nomination du premier préfet maritime béninois. Elle témoigne également de l'importance qu'accorde la France aux diverses initiatives nationales, dans le golfe de Guinée, capables d'apporter des réponses immédiates et adaptées à l'insécurité en mer.»

CF Patrice, chef de projet Appui à l'action de l'État en mer à l'ambassade de France à Cotonou

«Ma mission consiste à développer et mettre en œuvre une stratégie de sécurisation des approches maritimes dans un cadre national et multinational. Le Bénin a pris conscience de l'importance de se mettre à l'abri des menaces ainsi que de la protection de son patrimoine maritime. Près de 90% des recettes de l'État proviennent du port autonome de Cotonou. Le pays a acquis une chaîne de surveillance côtière, des patrouilleurs et a élaboré une Stratégie nationale de protection, de sûreté et de sécurité maritime. Une préfecture maritime monte en puissance opérationnelle. Le Bénin est aussi le pays hôte du Centre maritime multinational de coordination (CMMC) de la zone «E» de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) qui assure la surveillance et le partage des informations maritimes dans la zone. La France, via la DCSD, appuie le Bénin avec la présence de deux coopérants. Elle participe à l'acquisition de capacités de surveillance et d'intervention et à une approche interministérielle des formations dispensées. La Marine française propose, en plus des exercices African NEMO, des formations supplémentaires avec l'appui des EFS et des bâtiments en relâche opérationnelle.»

Entretien avec

Le général de corps d'armée Didier Brousse, à la tête de la Direction de la coopération de sécurité et de défense (DCSD)



Mon général, pouvez-vous nous présenter la DCSD que vous dirigez depuis juillet 2016 ?

La coopération de sécurité et de défense est une composante importante de l'action diplomatique de la France. Mise en œuvre par la Direction de la coopération de sécurité et de défense (DCSD) du ministère de l'Europe et des Affaires étrangères (MEAE), elle s'inscrit en coordination et en cohérence de l'ensemble des actions de coopérations structurelles, bilatérales et multilatérales de la France. Opérant au cœur des continuum «défense-sécurité» et «sécurité-développement», la DCSD anime un réseau de plus de 300 coopérants intervenant dans 140 pays, avec un effort particulier porté à nos partenaires africains. Son positionnement au sein du MEAE lui conférant une dimension interministérielle, elle agit en étroite collaboration avec les ministères de l'Intérieur, des Armées et de l'Économie (au titre des Douanes).

Quels sont les principaux défis auxquels vous êtes confronté ?

La mise en œuvre en 2016 du Plan d'action gouvernemental contre la radicalisation et le terrorisme (PART) et son adaptation au sein du MEAE (plan de sécurité) ont conduit la DCSD à réorienter une large partie de sa coopération structurelle vers la lutte contre le terrorisme, en complémentarité des deux autres ministères impliqués. Cette réorientation, associée à la conception de nouvelles capacités structurantes (forces spéciales, renseignement, cybersécurité...), est un enjeu majeur pour le MEAE en matière d'équilibres géographiques d'influence, de dynamique et de conquête de ressources interministérielles.

Comment voyez-vous le rôle de la France en matière de sécurité maritime ? Quels sont, selon vous, les enjeux de la coopération internationale dans ce domaine ?

L'engagement du MEAE en matière de soutien à la sécurisation des espaces maritimes est plus que jamais nécessaire car les intérêts stratégiques français sont concernés. La mer est le lieu de passage de l'ensemble des trafics illicites qui contribuent parfois au financement d'un terrorisme qui porte la menace sur notre territoire et celui des pays européens. Une coopération multilatérale engageant tous les acteurs militaires et civils de la sécurité maritime est donc essentielle pour assurer une interopérabilité des modes d'actions entre pays côtiers.

La plus-value de l'approche française est clairement la mise à disposition de nos partenaires, du moins de ceux qui le souhaitent, d'un référentiel national éprouvé et raisonnable, tant en termes de moyens que de réglementation souvent adaptée à des pays de notre champ culturel. En conséquence, l'appropriation par les États partenaires de l'approche interministérielle de l'action de l'État en mer (AEM) est lente et fragile, ce qui nécessite d'inscrire les actions de la DCSD dans le temps long.

Quelles sont les actions spécifiques de la DCSD dans le golfe de Guinée et les perspectives d'avenir dans cette zone ?

Pour répondre aux besoins des pays partenaires, la DCSD inscrit résolument son action dans une approche globale, couvrant l'ensemble des composantes de la sécurité maritime (dont l'aspect développement).

Elle agit ainsi sur trois leviers principaux :

- la mise à disposition de conseillers de haut niveau auprès des autorités africaines du domaine de la sécurité maritime ;
- l'appui aux centres de formation : École nationale à vocation régionale de Bata (Guinée équatoriale) et l'Institut de sécurité maritime interrégional (Côte d'Ivoire) ; ce dernier forme les cadres militaires et civils concernés par l'AEM et délivre depuis 2017 un master 2 en sécurité maritime, en partenariat avec l'université de Nantes ;
- l'aide logistique directe par l'achat et la mise en place de certains équipements nécessaires à la formation et à l'opérationnalisation des structures de l'AEM.

Accompagnement

Une coopération internationale indispensable

Les exercices African NEMO (*Navy's Exercise for Maritime Operations*), organisés par la Marine depuis septembre 2013, visent à renforcer la coopération entre les États riverains du golfe de Guinée dans la lutte contre l'insécurité maritime dans cette zone. Permettant d'entraîner l'ensemble des marines et des centres de coordination maritime des pays du golfe de Guinée, ces exercices ont lieu 5 à 6 fois par an en moyenne. Ils se déroulent pendant une dizaine de jours dans une zone comprise entre le Sénégal et l'Angola, ainsi qu'à terre, avec la participation des différents centres des opérations maritimes nationaux. En créant des scénarios proches de la réalité, les marines riveraines du golfe de Guinée vont, en réaction, intervenir de manière coordonnée pour éradiquer la menace simulée. Le principal défi consiste à développer la capacité des bâtiments des marines engagées à communiquer entre eux ainsi qu'avec les différents centres de commandement à terre. Les exercices African NEMO font la synthèse de l'ensemble des initiatives de détachements et de périodes d'instruction opérationnelles (DIO et PIO) menées de façon bilatérale par la France et ses partenaires africains. Ces exercices apportent une vraie cohérence à la politique de coopération conduite par la France. Ainsi en juillet 2017, lors de l'exercice NEMO 17.5, le patrouilleur de haute mer (PHM) *LV Le Hénaff* a interagi avec la Marine congolaise. L'objectif était de pérenniser les capacités d'AEM de la République démocratique du Congo (RDC). En apportant leur expertise technique et leurs connaissances des outils de détection au Centre des opérations maritimes de Banana (RDC), les marins du *LV Le Hénaff* s'inscrivent dans la démarche de coopération française visant à accompagner le développement des marines partenaires.

GOGIN PREND LA RELÈVE DE CRIMGO

De janvier 2013 à octobre 2016, le programme européen CRIMGO (*Critical Maritime Routes*



© A. AGOSTINELLI/MN



© M. DENNIEL/MN

gulf of Guinea) avait pour objectif d'améliorer la gouvernance maritime en mer. Il concernait alors 7 pays : le Bénin, le Cameroun, la Guinée équatoriale, le Gabon, le Nigeria, Sao Tomé et Príncipe et le Togo. Le *Gulf of Guinea Inter-regional Network* (GoGIN) a pris la suite de CRIMGO depuis le sommet de Yaoundé d'octobre 2016 sur la sécurité maritime et le développement en Afrique. Comprenant 19 pays côtiers du golfe de Guinée, ce nouveau programme veut, dans la continuité de CRIMGO, favoriser la coopération inter-régionale par le renforcement des mécanismes

d'échanges d'informations, de pilotage et de coordination. L'objectif de ces programmes, que ce soit GoGIN ou CRIMGO avant lui, est de contribuer à dynamiser les échanges et la croissance pour offrir aux populations de cette zone davantage de possibilités d'assurer leur développement. La poussée démographique que connaissent les pays de la région entraîne une mobilité accrue de la population tandis que l'urbanisation et la littoralisation croissante amèneront les villes côtières à jouer un rôle grandissant dans le futur. En Afrique, l'avenir se joue aussi en mer. ●



Témoignages

EV Amar, officier de la Marine sénégalaise



© MN

«Après avoir obtenu le baccalauréat en 2011, j'ai intégré l'École navale grecque, de laquelle je suis sorti diplômé d'un master en

Science navale et nautique en 2016. J'ai ensuite effectué une année d'immersion (juillet 2016-juillet 2017) au centre d'instruction du 12^e bataillon au Sénégal. C'est un stage obligatoire pour les élèves officiers sénégalais ayant effectué leur parcours à l'étranger. Depuis juillet 2017, je suis affecté sur le patrouilleur *Ferla*. Le partenariat entre le Sénégal et la France m'a permis d'embarquer le 23 août à Dakar sur le *Cdt Bouan*, qui participe actuellement à l'opération *Corymbe*. Il s'agit de mon premier embarquement sur un bâtiment français. C'est une belle occasion de découvrir une marine européenne en action. Ce stage d'embarquement, d'une durée de 25 jours, va permettre de perfectionner mes compétences en navigation. En effet, je vais assister l'équipage lors des quarts en passerelle. Ce sera l'occasion d'en apprendre plus sur les missions du *Cdt Bouan* durant ce déploiement, mais également sur les missions anti-sous-marines. La coopération entre la France et le Sénégal apporte beaucoup à nos deux marines. Les bâtiments sénégalais étant de construction française, nos échanges permettent de perfectionner les techniques de navigation et de manœuvre. Les missions de sécurité maritime tiennent une place importante. Des exercices d'intervention et de détection, menés conjointement, ont lieu régulièrement.»



© MN

Le sémaphore de Conakry, illustration d'une coopération féconde

Colonel Renaud, état-major spécialisé pour l'outre-mer et l'étranger

«Après avoir pris mes fonctions d'attaché de défense à Conakry en Guinée en août 2011, j'ai très vite été associé aux nombreux travaux menés par les Forces armées guinéennes engagées dans une profonde réforme du secteur de la sécurité que la France, comme de nombreux autres partenaires, accompagnait. La recrudescence d'actes de brigandage dans les eaux guinéennes inquiétait vivement le Président guinéen Alpha Condé, qui a demandé à la France son soutien dans le domaine de la sécurité maritime. C'est ainsi qu'il a été décidé de construire un premier sémaphore sur l'île de Loos devant Conakry et de créer une préfecture maritime sur le modèle français – une première en Afrique – pour coordonner l'ensemble de l'action de l'État en mer. La Marine a largement contribué au projet de sémaphore. Les bâtiments de l'opération *Corymbe* ont détaché un chaland de transport de matériel (CTM) et son équipage pour faciliter le transport des matériaux nécessaires à sa construction. Il a été inauguré le 12 mars 2013 par le Président Alpha Condé, en compagnie du directeur de la DCSD, moins de 18 mois après la décision de l'édifier : un record et un bel exemple de coopération!»

1 Des marins ivoiriens en PIO le 31 août à Abidjan (Côte d'Ivoire), à bord du *Commandant Bouan*, actuellement déployé en mission *Corymbe* 138 avec le BPC *Dixmude* (en arrière-plan).

2 Le bâtiment belge *Godetia* et le bâtiment espagnol *Serviola* naviguent avec la frégate de surveillance (FS) *Ventôse* durant l'exercice NEMO 16.6.

3 L'équipe de visite du bâtiment camerounais *La Benoue* s'exerce à bord de la frégate de surveillance *Ventôse* lors d'un exercice organisé dans le cadre du projet européen CRIMGO.



© M. DENNIEL/MN

3

L'École navale de Bata

L'École nationale à vocation régionale (ENVR) de Bata (Guinée équatoriale) est née en 2010 de la volonté des pays du golfe de Guinée de créer une école de formation des officiers et des sous-officiers des forces navales africaines. Elle forme actuellement les officiers et les sous-officiers de 13 pays africains aux différents métiers de la Marine, avec pour but principal de faire reculer l'insécurité dans le golfe de Guinée. L'école se trouve sous l'égide de la Direction de la coopération et de la sécurité de défense (DCSD) qui met chaque année plusieurs coopérants français à sa disposition. Le bâtiment déployé dans le cadre de l'opération *Corymbe* joue souvent le rôle de corvette d'instruction en soutien de l'ENVR de Bata. Il embarque un instructeur et des stagiaires afin de mettre en pratique les enseignements reçus au sein de l'ENVR. L'École navale militaire de Guinée équatoriale a acquis le statut d'École nationale à vocation régionale, faisant ainsi partie des 16 écoles nationales du même type présentes sur le continent africain mais elle est la seule à dispenser une formation à dominante maritime.

Enjeux et menaces dans le golfe de Guinée

Dans sa définition géographique la plus large, le golfe de Guinée s'étend du Sénégal à l'Angola, soit 5 707 kilomètres de côtes le long des rivages de l'Afrique de l'Ouest. Cette vaste zone regorge de richesses : gisements de pétrole off-shore, réserves de gaz ou encore ressources halieutiques. L'exploitation et l'exportation de ces richesses, par les pays riverains, ont amené une forte augmentation des flux maritimes au large de l'Afrique de l'Ouest, renforçant un peu plus l'importance stratégique de cette zone du globe. Depuis 1990, la France y assure une présence continue, notamment grâce à l'opération Corymbe et aux forces françaises prépositionnées.





Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO)
Zone de coopération maritime CEDEAO

Communauté économique de l'Afrique centrale (CEEAC)
Zone de coopération maritime CEEAC

■ Institut sur la sécurité maritime inter-régionale (ISMI)

■ École nationale à vocation régionale (ENVR de Bata)



Centres régionaux de sécurisation
CRESMAC : Centre régional de sécurisation maritime de l'Afrique centrale
CRESMAO : Centre régional de sécurisation maritime de l'Afrique de l'Ouest



Centre interrégional de coordination (CIC Yaoundé)



Principaux ports



Actes de piraterie / brigandage



ASECMAR : (Appui à la réforme du secteur de la sécurité maritime) programme de réforme du secteur de la sûreté maritime en Afrique de l'Ouest mené par le ministère des Affaires étrangères français

Moyens marine déployés pour assurer une permanence



- Un bâtiment de projection et de commandement (BPC) et son Alouette III



- Un patrouilleur de haute mer (PHM)



- Un bâtiment hydrographique



- Un avion de patrouille maritime (Falcon 50)



TRAFICS : Drogues, êtres humains, armes, produits miniers, contrefaçons...



FLUX MARITIMES : Pétrole et gaz

80 000 ressortissants français vivent dans la région.

«Renforcer la capacité de ces États à prendre en main leur sécurité»

CA Frédéric Damlaimcourt

Adjoint au commandant en chef pour l'Atlantique et au contrôleur opérationnel de la zone maritime Atlantique (CECLANT)

Depuis 2016, le contre-amiral Frédéric Damlaimcourt est l'adjoint opérations auprès du commandant en chef de l'Atlantique (CECLANT). Il détaille les enjeux sécuritaires du golfe de Guinée et les effets positifs du «processus de Yaoundé» : une coopération régionale renforcée pour les 17 États riverains signataires, avec le soutien actif de la France et de la Marine nationale.



© M. DENNIEL/MN

COLS BLEUS : Amiral, en tant que contrôleur opérationnel de la zone Atlantique, et donc des bâtiments de la Marine déployés dans le golfe de Guinée, pouvez-vous nous décrire dans quel contexte nos unités opèrent dans cette zone ?

CA FRÉDÉRIC DAMLAIMCOURT :

Le Livre blanc sur la défense et la sécurité nationale identifie clairement cette région comme stratégique. Situés à la croisée des grandes routes maritimes et abritant d'importantes ressources en matières premières, les pays de la côte de l'Afrique de l'Ouest,

du Sénégal à l'Angola, comptent presque 6 000 kilomètres de rivages. La France y dénombre 80 000 ressortissants, ainsi que des intérêts économiques à terre, comme en mer. De plus, cette partie de l'Afrique est soumise à de fortes pressions et à une grande variété de menaces, à commencer par la montée de la radicalisation islamique. Sur le plan maritime, les trafics de drogue et d'armes, le brigandage, la piraterie et la pêche illicite constituent les principaux enjeux sécuritaires, avec un impact potentiel sur la sécurité des ressortissants européens ou sur les approvisionnements énergétiques français. Conscients de la menace croissante au large de leurs côtes, dix-sept pays riverains du golfe de Guinée se sont réunis à Yaoundé en juin 2013 et se sont engagés à faire front commun pour sécuriser leurs eaux territoriales et leurs zones économiques exclusives. La France, comme d'autres pays occidentaux, s'est engagée à soutenir ces riverains en signant le «processus de Yaoundé».

C. B. : Depuis plus de 25 ans, la Marine y déploie quasiment en permanence au moins un bâtiment, quelles sont les évolutions marquantes au plan opérationnel sur cette période ?

CA F. D. : Historiquement, la France est présente de longue date dans le golfe de Guinée, en raison de ses relations étroites et privilégiées avec de nombreux pays de la zone. À l'origine, la mission Okoume visait à maintenir une présence opérationnelle pour

faire pièce à la menace soviétique. Dans les années 90, cette mission s'est transformée pour devenir la mission Corymbe. Face à la multiplication des crises régionales, la France souhaitait ainsi maintenir un dispositif interarmées à dominante maritime quasiment en permanence. Cette présence a permis de stabiliser plusieurs situations critiques en Afrique de l'Ouest et centrale. Elle a par exemple assuré du soutien au profit des opérations françaises Serval et Sangaris. Elle a aussi permis de protéger nos ressortissants et nos intérêts durant la crise ivoirienne de 2011, comme cela avait déjà été fait au Sierra Leone et au Libéria, en 1997 et en 2003.

Dans un registre différent, durant l'épidémie du virus Ebola en décembre 2014, le bâtiment de projection et de commandement (BPC) *Tonnerre* a acheminé le matériel nécessaire à l'installation d'un centre de traitement des soignants (CTS) monté par les armées à Conakry en Guinée.

Sous un angle plus maritime, en août 2012, la frégate de surveillance *Ventôse* a porté secours à l'équipage d'un pétrolier battant pavillon britannique détourné par des pirates au large du Togo. En juin 2013, ce sont la frégate anti-sous-marine *Latouche-Tréville* et un *Atlantique 2* qui se sont mobilisés pour porter assistance au pétrolier français *Adour*, dans le cadre de la lutte contre la piraterie. L'action de la France est également perceptible dans la lutte contre les trafics illicites puisque le BPC *Tonnerre* a permis



Le CA Damlaimcourt, adjoint au commandant de zone maritime, lors d'un briefing au centre opérationnel marine de Brest, le 10 août 2017.

par deux fois l'interception de cocaïne (6 tonnes de prises en tout).

Depuis le mois d'août de cette année, le BPC *Dixmude* et le patrouilleur de haute mer (PHM) *Commandant Bouan* conduisent la 138^e mission Corymbe. Comme leurs prédécesseurs, ces bâtiments conduiront une phase importante de coopération spécifique qui constitue l'un des objectifs de Corymbe.

C. B. : Quelles relations entretenez-vous avec les marines riveraines du golfe de Guinée ?

CA F. D. : La coopération dans le domaine de la sécurité maritime constitue un élément essentiel des coopérations bilatérales avec les partenaires riverains du golfe de Guinée. Son but est de renforcer la capacité de ces États à prendre en main leur sécurité, notamment maritime.

Cette coopération s'exerce à travers plusieurs activités. Les périodes d'instruction opérationnelle (PIO) permettent d'entretenir les savoir-faire élémentaires : en 2016, environ 150 PIO ont été menées avec une dizaine de nos partenaires, au profit de plus de 1 000 marins africains. Des entraînements plus complexes à la mer sont ensuite organisés depuis 2013. Appelés African NEMO (*Navy's Exercises for Maritime Operations*), ces exercices visent à développer l'aptitude des pays du golfe de Guinée à coopérer dans des opérations maritimes et à mettre en œuvre leurs capacités d'action de l'État en mer.

En parallèle, les unités déployées en Corymbe contribuent à la formation en embarquant

instructeurs et stagiaires africains pendant les périodes de navigation.

Des échanges entre les états-majors africains et celui de CECLANT complètent ce dispositif. Ils permettent d'apporter du conseil et de l'expertise dans le domaine de l'action de l'État en mer. Les résultats opérationnels de cette coopération s'observent en mer : durant l'exercice African NEMO en octobre 2016, une opération réelle de contrôle d'un navire de commerce par un patrouilleur ghanéen a été déclenchée. Plus récemment, la Marine sénégalaise a planifié et mené seule une opération de lutte contre la pêche illégale dans sa zone économique exclusive (ZEE).

C. B. : Comment s'organise la lutte contre les trafics illicites et la piraterie dans cette zone ?

CA F. D. : Le 25 juin 2013, durant le sommet de Yaoundé, les chefs d'État et de gouvernement de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), ceux de la Communauté économique des États de l'Afrique centrale et de la Commission du golfe de Guinée (CGG) ont retenu des mesures sur la sécurité et la sûreté maritimes dans le golfe de Guinée. Ces mesures prévoient le renforcement des activités visant à la coopération, à la coordination, à la mutualisation et à l'interopérabilité de leurs moyens de sûreté maritime. C'est ainsi que le Centre interrégional de coordination (CIC) a été créé en septembre 2014 à Yaoundé pour mettre en œuvre la stratégie régionale de sûreté et de sécurité maritime. Depuis ce sommet, les partenaires du « processus de Yaoundé » se

sont engagés dans la coopération régionale. Une répartition claire du travail entre les organisations régionales (chargées de concevoir la stratégie) et les États (chargés des opérations) a été établie.

C. B. : Pourriez-vous nous dire un mot du contrôle naval volontaire dans cette zone ?

CA F. D. : Rappelons tout d'abord que le contrôle naval volontaire regroupe les actions mises en œuvre par la Marine pour assurer la sécurité de la navigation civile, qu'elle soit commerciale, de pêche ou de plaisance. Ce contrôle repose sur la connaissance précise de la position des navires civils bénéficiaires, de façon à leur fournir des informations ciblées sur les risques qu'ils peuvent encourir dans leur zone de navigation. Ces risques sont par exemple liés à la piraterie ou aux actes de brigandage dans le golfe de Guinée. La bonne évaluation de ces risques passe par la collecte d'informations au sens large, incluant l'analyse des informations ouvertes provenant des navires ou des opérateurs privés, comme les compagnies maritimes. Ceci se fait grâce à un réseau d'échanges par mail ou par téléphone.

Le contrôle naval a pris de l'ampleur dans la Marine depuis l'été 2016, avec la création du MICA-Center (*Maritime information cooperation and awareness center* ou Centre de coopération et de sensibilisation en information maritime), organisme chargé, en permanence, d'assurer le mécanisme d'échange avec le monde maritime civil. Ce centre à vocation mondiale dépend fonctionnellement de l'état-major opérations (EMO), mais il est hébergé à Brest dans les locaux de la préfecture maritime. Son premier commandant sera reconnu en septembre 2017.

Le MICA-Center est en relation permanente avec l'ensemble des contrôleurs de zone maritime (CZM), dont CECLANT, notamment pour les prises de décisions à caractère opérationnel. C'est ainsi qu'il m'est arrivé de mettre à contribution le bâtiment engagé dans l'opération Corymbe dans des cas de piraterie avérés.

Un accent particulier est porté sur l'entretien de relations franches et transparentes avec l'ensemble des nations riveraines partenaires du processus de Yaoundé. Elles bénéficient des informations de sécurité susceptibles de les intéresser, au titre de leur bonne connaissance de leur zone d'intérêt et tout spécialement si une action navale concrète se profile dans leur environnement proche. Ces échanges s'inscrivent dans la perspective de la prise en main des enjeux de sécurité par les pays riverains du golfe, conformément au processus de Yaoundé et avec le soutien actif de la France. ●

PROPOS RECUEILLIS PAR LE LV FRANÇOIS SÉCHET

La sécurité maritime dans le golfe de Guinée : «Une dimension politique, économique, juridique et sécuritaire»

VAE Hervé de Bonnaventure

Directeur général adjoint des relations internationales et de la stratégie (DGRIS),
coordinateur ministériel en matière de sécurité des espaces maritimes

Ancien commandant de la Force maritime de l'aéronautique navale (ALAVIA) de 2011 à 2014, le vice-amiral d'escadre Hervé de Bonnaventure est, depuis le 1^{er} juillet 2016, directeur général adjoint des relations internationales et de la stratégie (DGRIS) et coordinateur ministériel en matière de sécurité des espaces maritimes (CSM). Il détaille les actions soutenues par la France et l'Union européenne pour la sécurisation des espaces maritimes du golfe de Guinée.



VAE de Bonnaventure : «La France reste la seule nation européenne présente en permanence dans le golfe de Guinée.»

COLS BLEUS : Amiral, vous êtes directeur adjoint de la DGRIS. Vous coordonnez également toutes les affaires liées à la sécurité maritime pour le ministère des Armées. Pouvez-vous nous préciser votre rôle dans ce domaine, en particulier dans le golfe de Guinée ?

VAE HERVÉ DE BONNAVENTURE : La sécurité maritime est un défi complexe et global. Il s'agit d'œuvrer pour la sécurité d'un espace terrestre et marin, mais aussi de chercher à en assurer le développement et la

prospérité économique. Cela nécessite une approche concertée, intégrant les dimensions politiques, économiques, juridiques et sécuritaires. Cet exercice de coordination et de mobilisation des énergies est souvent difficile à l'international compte tenu de la multiplicité des acteurs, des lobbies ayant des intérêts opposés, voire des effets cachés de la corruption.

La sécurisation des espaces maritimes du golfe de Guinée constitue une priorité du ministère des Armées et je m'engage à ce titre, avec mon équipe, dans nombre de réunions internationales pour soutenir les initiatives africaines tels que le processus de Yaoundé ou le sommet de Lomé. Notre objectif premier est en effet le soutien au développement des capacités locales car beaucoup de nos partenaires africains ont la volonté de lutter contre ces fléaux mais manquent de moyens. Si les marines du golfe de Guinée sont de plus en plus efficaces dans la protection de leurs eaux territoriales, le manque de capacités haute-rières ou de surveillance depuis la côte rend difficile la protection de leurs zones économiques exclusives (ZEE).

Même si certains critiquent la lenteur des progrès, nous sommes convaincus pour notre part que les premiers effets de cette mobilisation politique sont là et ils sont encourageants ! La moitié des centres de l'architecture de Yaoundé sont en voie de pleine opérationnalisation, les marines locales s'engagent en

mer contre les pirates, les littoraux s'équipent de radars et sémaphores, des réformes institutionnelles et judiciaires se mettent en place. Ces initiatives n'apportent pourtant malheureusement pas encore les résultats escomptés aux yeux de la communauté maritime internationale et les appels africains à l'aide extérieure se heurtent à un manque de visibilité des résultats. C'est pourquoi il nous faut continuer ! Mon rôle est donc également de proposer des actions pragmatiques et œuvrer à mobiliser nos partenaires européens, ce que nous essayons de faire par exemple avec le symposium de Dakar au niveau des CEMM.

C. B. : Quelle est, selon vous, l'importance stratégique du golfe de Guinée ? Quels sont les enjeux économiques et sécuritaires dans cette zone ?

VAE H. DE B. : Elle est très forte à de multiples égards, à la fois pour les Européens et pour les Africains : 92 % des marchandises atteignant ou partant d'Afrique sont transportés par voie de mer. L'accès aux marchés internationaux passe par des routes maritimes qui doivent être sécurisées. Le golfe de Guinée n'est pas considéré comme une route stratégique majeure du commerce maritime, les principaux flux passant au large des côtes est-africaines. Pourtant, près de 4000 navires de commerce transitent chaque jour dans ces eaux, auxquels il faut ajouter les barques de pêcheurs, transports de passagers, caboteurs. Le golfe de Guinée est ainsi un



Formation de marins camerounais à bord du patrouilleur de haute mer *Commandant Ducuing* en septembre 2016.

espace maritime très occupé. Il est aussi l'une des zones les plus riches en espèces halieutiques quand les deux tiers de la population du globe se nourrissent de poissons. C'est aussi une zone d'approvisionnement en hydrocarbures (200 millions de tonnes exportées), en minerais précieux, en bois ou en cacao. Enfin les trafics de drogue empruntent depuis plusieurs années une route maritime entre l'Amérique du Sud et l'Afrique de l'Ouest pour remonter par les terres vers l'Europe. Ces trafics alimentent en chemin les groupuscules rebelles ou terroristes. Les enjeux économiques de cette zone sont donc importants et peuvent générer des tentations ou des corruptions.

Un autre enjeu est celui de la protection de l'environnement marin et des ressources halieutiques. Le golfe de Guinée subit des déversements en mer de près de 3000 tonnes d'hydrocarbures chaque année. Cela, associé à la surpêche et à la pêche illégale, a des conséquences majeures pour les populations et alimente soit l'insécurité maritime, soit les départs de migrants vers l'Europe. Les menaces liées à la sécurisation des espaces maritimes sont donc bien plus larges qu'il n'y paraît !

C. B. : Quel est le poids de l'Europe dans la sécurisation du golfe de Guinée ?

VAE H. DE B. : Depuis un accord qui vise à synchroniser nos déploiements et nos formations, l'Espagne et le Portugal ont presque doublé leur présence : près de 200 jours de mer par an. Les autres partenaires se déploient de manière plus occasionnelle : la France reste la seule nation européenne présente en permanence dans le golfe de Guinée. En 2016, nous étions à 456 jours de mer cumulés et nous suivons ce rythme depuis 1990. Dans ce contexte, notre analyse sécuritaire est reconnue

au niveau européen. C'est d'ailleurs pour cette raison que les armateurs anglo-saxons nous ont approchés en 2016 et que nous avons créé avec le Royaume-Uni un outil d'alerte à l'intention de l'industrie maritime. Enfin, au niveau européen, un engagement politique réel existe : le Service européen pour l'action extérieure (SEAE) porte par exemple la stratégie de l'Union européenne pour le golfe de Guinée et soutient un grand nombre d'initiatives, notamment à travers le projet *Gulf of Guinea Inter-regional Network* (GOG-IN) qui, avec près de 9 millions d'euros, appuie le développement des centres de l'architecture de Yaoundé. Nous nous coordonnons d'ailleurs avec GOG-IN pour proposer des formations conjointes.

C. B. : En Afrique de l'Est, la piraterie maritime a largement diminué grâce à l'action d'*Atalante* et les déploiements de la communauté internationale. Pensez-vous que cette approche soit adaptée pour le golfe de Guinée ?

VAE H. DE B. : Pas du tout ! Il faut bien prendre conscience des difficultés qu'a la Somalie pour prendre en charge sa sécurité et de la nature du trafic maritime au large de la Corne de l'Afrique. Dans le golfe de Guinée, les États manquent parfois de moyens. Mais ils s'organisent et ils sont capables d'intervenir, au moins en partie, dans leurs eaux territoriales. Notre devoir est bien de les soutenir dans ce combat et d'éviter une substitution européenne aux initiatives locales. D'autre part, il n'y a pas une grande route maritime à sécuriser mais une multiplicité d'accès aux ports locaux. Enfin, une approche réaliste doit nous permettre de distinguer les différents visages de la piraterie et de la criminalité maritime. Il existe une forme de piraterie, endémique, variable en fonction des conditions socio-économiques. Elle fait vivre des dizaines de milliers de personnes qui complètent ainsi leurs revenus. Dès lors, lutter contre la piraterie sans associer une approche socio-économique, c'est aussi prendre le risque de déstabiliser une économie, certes contestable mais réelle, et de voir s'accroître la crise sécuritaire. Il est donc impératif d'adapter notre action aux besoins africains. La sécurité des espaces maritimes africains est ainsi à la fois un préalable et une conséquence des perspectives de croissance et de développement du continent. ●

PROPOS RECUEILLIS PAR LE LV FRANÇOIS SÉCHET



Coopération européenne dans le golfe de Guinée : le bâtiment belge *Godetia*, la frégate de surveillance *Ventôse* et le patrouilleur espagnol *Serviola*, au large du Togo en novembre 2016.

vie des unités

Le Monge 25 ans d'exception

Détachement de fusiliers marins du CC Millé Fiers de représenter la Marine



© M. MULLER/MN

Les antennes du *Monge*.

Le Monge 25 ans d'exception

Le bâtiment d'essais et de mesures (BEM) *Monge* a célébré le 29 juin dernier le 25^e anniversaire de son admission au service actif. Des personnalités de la Direction générale de l'armement (DGA) et des élus de Beaune, ville marraine du *Monge* depuis 1993, y ont été associés. Plus encore que l'anniversaire d'un bâtiment atypique, cet événement marquait les 25 ans d'un partenariat

fructueux entre la Marine nationale et la DGA au service de la dissuasion. Occupant un rôle majeur au service de la crédibilité technique de la dissuasion, le *Monge* a participé ces deux dernières années à des tirs d'essais de missiles stratégiques.

FOCUS SUR UN BÂTIMENT UNIQUE

Le *Monge* est un bâtiment à la stature atypique, accentuée par ses énormes antennes. Avec 230 m de long, un tirant d'eau de 7,8 m et un tirant d'air de 49 m, il est le second plus grand navire de la Marine. Il dispose de deux moteurs de 4 500 CV permettant de déplacer ses 21 000 tonnes jusqu'à une vitesse de 16 nœuds. Le *Monge* dispose également de 6 diesels alternateurs de 1 500 KW chacun (l'équivalent

de la consommation d'une ville de 15 000 habitants) nécessaires notamment pour alimenter ses nombreux équipements scientifiques. Afin d'assurer au mieux ses mesures, il dispose d'un système de stabilisation lui permettant de travailler même par mer formée. Ses puissantes paraboles radars peuvent suivre, à très longue distance, la trajectoire d'un objet de la taille d'une pièce de monnaie. Elles sont donc capables de recueillir de nombreuses données sur les missiles en vol. Dans le détail, le *Monge* est équipé de trois radars de trajectographie et d'analyse assurant un suivi aérien de haute précision, six antennes de télémétrie recueillant les données émises par les missiles, une station optique munie d'une tourelle optronique réalisant des observations dans le visible et l'infrarouge, une station météo/aérogologie mesurant les caractéristiques aérogologiques de la zone de rentrée atmosphérique d'un engin balistique.

AU SERVICE D'UNE MISSION STRATÉGIQUE

Ce concentré de technologies est au service d'une mission stratégique de modernisation des moyens de dissuasion de la France. Il permet de recueillir et exploiter les paramètres des tirs au profit de la Direction générale de l'armement (DGA). À bord, rien n'est laissé au hasard. Sa couleur blanche, par exemple, augmente la réflexion des rayons solaires, limite ainsi les déformations de la coque et évite donc de fausser l'alignement de ses capteurs. Le *Monge* dispose également d'une station météorologique bénéficiant non seulement de matériel classique d'observation et de mesure mais également du LIDAR (*Laser Imaging Detection and Ranging* ou *détection et portée laser*), un puissant



© MN

Vue aérienne du *Monge*. L'équipage s'est réuni sur la plate-forme hélicoptère pour marquer l'événement.

dispositif de télémétrie par la lumière permettant d'analyser la couche atmosphérique à haute altitude.

UN ILLUSTRE PATRONYME

Si le BEM *Monge* est un bâtiment à la pointe de la technologie, il n'en garde pas moins vivantes les traditions et la mémoire de ses prédécesseurs. Il est le sixième bâtiment de la Marine à porter le nom de Gaspard Monge (1746 – 1818), comte de Péluse, ministre de la Marine, né à Beaune. Mathématicien français de renom, il est considéré comme l'un des fondateurs de l'École Polytechnique. L'équipage du *Monge* arbore la fourragère aux couleurs du ruban de la Croix de Guerre de 1914-1918 reçue par le sous-marin *Monge* à l'issue du combat du 28 décembre 1915 mené contre des bâtiments autrichiens et au cours duquel il a sombré.

UN OUTIL UNIQUE ET PRÉCIEUX POUR L'OBSERVATION SPATIALE

Le *Monge* apporte occasionnellement son concours au Centre national d'études spatiales (CNES) en surveillant les tirs de fusée Ariane, les retours de satellite dans l'atmosphère et les risques de collision dans l'espace.

UN LABORATOIRE FLOTTANT

Pour mener à bien l'ensemble de ses missions, cette base de mesures flottante est armée par un équipage mixte DGA/Marine de 200 personnes. Elle permet à la France de disposer d'un outil de mesure pouvant se positionner librement en mer sans contrainte et en toute autonomie ●

MP JEAN-MICHEL ORY ET PHILIPPE BRICHAUT



© L. BERNARDIN/MN

Le fanion du BEM *Monge*.



© F. LE BIHAN/MN

Mise en fonction du LIDAR.

Détachement de fusiliers marins du CC Millé

Fiers de représenter la Marine

Le détachement des fusiliers marins (DFM) « Commandant Millé », basé en région parisienne au Centre marine de Houilles (Yvelines), est une unité placée sous l'autorité organique du commandant du CC Millé et sous l'autorité opérationnelle du commandant de la Marine à Paris (COMAR Paris). Deux officiers marins supérieurs, secondés par un encadrement d'officiers marins fusiliers, gèrent au quotidien un programme d'activités pour un effectif de 39 quartiers-maîtres et matelots servant, pour la plupart, au titre d'un volontariat dans les armées.

La mission principale du DFM est la représentation de la Marine lors de cérémonies militaires se déroulant majoritairement en Île-de-France et ordonnées par l'état-major de la Marine. Les honneurs sont alors rendus aux personnalités civiles ou militaires, étrangères comme françaises, lors de visites officielles ou de commémorations patriotiques. Le DFM était ainsi présent sous l'arc de Triomphe le 14 mai 2017 à l'occasion de l'investiture du président de la République. Le 18 juin dernier, il participait aussi aux cérémonies de commémoration de l'Appel du général de Gaulle au mémorial du Mont Valérien. Il a également rendu les honneurs aux Invalides le 5 juillet dernier lors de l'hommage national à Simone Veil et le 13 juillet lors de la visite du Président américain Donald Trump.

Si le DFM a principalement un rôle de représentation, il assume une mission essentielle de formation. En effet, il permet à des jeunes âgés de 17 à 26 ans et ce quel que soit leur niveau d'étude de bénéficier d'une première expérience professionnelle. Après une formation initiale d'un mois dispensée à l'École des matelots sur le site du Pôle Écoles Méditerranée (PEM), les jeunes volontaires rejoignent le DFM. Ils suivent alors un programme de formation composé d'instructions théoriques et pratiques. Il est composé de deux parties : une formation militaire comprenant l'instruction théorique « arme » avec



© E. CADIOU/MN

Honneurs rendus par le DFM aux chefs d'état-major des trois armées à l'occasion de la 14^e université d'été de la Défense en septembre 2016.



© J.-M. LEROUTIER/MN

Photo de famille du DFM.



© MN

Les équipages du DFM à l'entraînement au franchissement d'un bout sur terre (BST).

validation des niveaux de tir, apprentissage des nœuds, instructions topographiques (la boussole, la carte...) et mise en pratique lors de sorties sur le terrain (Forêt de Saint-Germain en Laye) et une formation physique comprenant une préparation à la course à pied par groupe de niveau, de la musculation naturelle (pompes, tractions, abdominaux) et de la natation encadrée par le bureau sport du COMAR Paris. Enfin, des activités plus spécifiques au métier de fusilier marin sont également organisées afin de transmettre le goût de l'effort et le dépassement de soi (challenge Cross-Fit, tournois sportifs...).

L'encadrement du DFM accompagne les premiers pas de ces jeunes volontaires dans l'institution grâce aux formations et instructions dispensées. La discipline, l'honnêteté, l'engagement personnel sont les qualités acquises par les jeunes volontaires car la mission de représentation de la Marine nécessite rigueur et professionnalisme. C'est en fin de compte une formidable main tendue de la Marine, car le volontaire DFM pourra ensuite – après un cursus de formation de 9 mois en moyenne – postuler pour un cours de quartier-maître et matelot de la flotte (QMF) de son choix. ●

PM FRÉDÉRIC ADELL

Publicité

Devenir pilote dans l'aéronautique navale

Un parcours accessible

La Marine sélectionne chaque année une quarantaine de pilotes, répartis ensuite dans les trois composantes de la Force d'aéronautique navale (chasse, patrouille maritime ou hélicoptère). C'est l'opportunité pour les passionnés d'aéronautique de s'engager dans une filière hors du commun, mêlant les environnements aériens et maritimes, dans un contexte opérationnel.

PROPOS RECUEILLIS PAR LE LV CLÉMENTINE FESTAL



© F. LE BIHAN/MN

Ouvert à tous les jeunes âgés de 17 à 25 ans, le cursus EOPAN (élève officier pilote de l'aéronautique navale) est accessible à tout jeune motivé au projet professionnel mature et réfléchi. *Cols Bleus* a rencontré le capitaine de frégate Damien Dubois, commandant l'École d'initiation au pilotage et l'escadrille 50S (EIP/50S) afin qu'il nous détaille, loin des idées reçues d'élitisme que cette sélection véhicule habituellement, les prérequis, les cursus de sélection et de formation de cette filière.

Cols Bleus : En tant que commandant de l'EIP/50S, vous dirigez la commission de pré-sélection des candidats pilotes dans l'aéronautique navale, quels sont les profils que vous recherchez ?

CF Damien Dubois : La commission de pré-sélection clôt la première semaine de tests passés par les candidats, à l'EIP/50S, sur la base d'aéronautique navale de Lanvéoc-Poulmic (Finistère). Avant chaque entretien, j'étudie les résultats des différentes épreuves, l'avis du psychologue et les bulletins scolaires du candidat afin de déterminer son profil. Le but de ce bilan est de vérifier que le postulant dispose bien du niveau académique nécessaire et fait preuve de suffisamment de maturité pour entamer la sélection. La filière suivie au lycée n'est pas déterminante, mais le candidat devra avoir un bon niveau d'anglais pour réussir à intégrer une promotion (750/800 au *Test Of English for International Communication* - TOEIC). Durant les 45 minutes de l'entretien, nous étudions les réactions du candidat aux questions posées. Différents sujets sont abordés : certains éléments de son dossier, sa connaissance des armées, des moyens de l'aéronautique navale

Info



Tous les baccalauréats sont acceptés et une expérience aéronautique préalable n'est pas nécessaire.

Pour en savoir plus, rendez-vous sur www.etremarin.fr

et de nos missions. J'attends avant tout de l'honnêteté et de l'assurance. Je commence ainsi à percevoir comment il gère son stress.

Lors de cette phase, nous ne vérifions pas l'aptitude médicale du candidat, elle le sera au Centre d'expertise médicale du personnel navigant (CEMPN) de Toulon si le candidat est admis à suivre la deuxième phase de la pré-sélection. Nous nous assurons tout de même que le candidat mesure la taille minimum requise (1 m 60), qu'il est en bonne forme physique et qu'il n'a pas subi d'opération des yeux.

Enfin, j'insiste sur le fait que tous les baccalauréats sont acceptés et qu'il n'est pas nécessaire d'avoir une expérience aéronautique préalable. La Marine recherche des candidats capables de se remettre en question et possédant une grande capacité d'assimilation. En phase de sélection en vol, certains élèves disposant de plusieurs centaines d'heures de vol, ont été écartés car ils n'utilisaient pas à bon escient leurs connaissances aéronautiques en vol.

C. B. : Pouvez-vous nous décrire les principales étapes de la sélection et de la formation ?

CF D. D. : Les recrutements se font tout au long de l'année, pour *in fine* incorporer 3 promotions de 15 candidats par an. Il faut dissocier la phase de pré-sélection et celle de sélection. La pré-sélection (4 à 6 mois) consiste à s'assurer des capacités intellectuelles, du niveau d'anglais et de la motivation du candidat. Elle commence dès lors qu'il se rend au CIRFA pour se renseigner. Après un entretien de motivation et si le profil du candidat correspond, il sera autorisé à déposer un dossier de candidature EOPAN. Il sera ensuite convoqué pour une série de tests à l'EIP/50S à Lanvéoc-Poulmic : test psychotechnique, tests d'anglais écrit et oral, entretien avec un psychologue, visite médicale, test sportif. Si les résultats sont concluants, il poursuivra la pré-sélection à Toulon pour une série de tests médicaux et psychologiques avancés, ainsi qu'un passage en simulateur de vol. Dès lors que le candidat aura été présélectionné, il sera appelé à suivre la phase de sélection, qui consiste à s'assurer de ses capacités d'assimilation et de restitution de l'enseignement aéronautique (théorique et pratique) à Lanvéoc-Poulmic. Après une formation initiale d'officier à l'École navale, le candidat devra réussir 16 vols (pilotage de base et perfectionnement voltige). S'ils sont concluants, une série complé-

Le parcours de sélection

Depuis le CIRFA jusqu'à l'Ecole d'Initiation au pilotage (EIP/505), le parcours dure de 4 à 6 mois. Les recrutements se font tout au long de l'année, pour une incorporation de 3 promotions de 15 élèves/an. Chaque étape est sélective mais l'on peut se présenter jusqu'à 3 reprises aux épreuves.

Etape 1 : Présélection



Objectifs de la présélection puis de la sélection :

orienter vers la composante la plus adaptée au profil du pilote et aux besoins de la Marine

Etape 2 : Sélection



la sélection ont plus de 90% de chance de réussir à obtenir leur brevet de pilote. Venez rencontrer les marins du ciel qui participent aux différents meetings organisés en régions. Renseignez-vous sur les différentes épreuves de sélection et préparez-vous sérieusement. Pour l'anglais, partez dans un pays anglophone, vous gagnerez en autonomie et améliorerez votre niveau d'anglais. Enfin, volez si cela vous fait plaisir car avant tout, le métier de pilote est un métier de passion. Si vous en avez la possibilité, faites-vous « lâcher » (apprentissage du pilotage jusqu'au premier vol en autonomie) dans un aéroclub pour vous assurer que vous aimez être aux commandes d'un aéronef. Bon à savoir, un candidat peut se présenter jusqu'à trois fois à la sélection. Cela peut lui laisser le temps de mûrir son projet ou de partir à l'étranger pour parfaire son anglais. Pour conclure, ne vous mettez pas de barrières inutiles, quels que soient vos diplômes, que vous ayez ou non une expérience aéronautique, votre profil peut correspondre à ce que nous recherchons.

mentaire de vols d'orientation permettra de déterminer la composante la plus adaptée au candidat (chasse, patrouille maritime ou hélicoptère). L'important dans cette phase est d'avoir une progression continue. Après 8 mois, les candidats qui auront satisfait à l'ensemble de ces épreuves recevront leur « demi-aile » avant leur départ en école de formation. La formation est alors différente selon la composante dans laquelle le pilote a été orienté. Elle peut amener les élèves aux États-Unis (chasse et Hawkeye) ou aux quatre coins de la France pour les autres (PATMAR et hélicoptères). Avant d'être brevetés pilotes, les élèves devront en moyenne suivre 2 ans et demi de formation. En cas d'échec dans l'une de ces phases (pré-sélection, sélection, formation), les candidats peuvent être réorientés dans une autre spécialité de la Marine comme par exemple la spécialité personnel-navigant tactique qui permet d'embarquer à bord des appareils de l'aéronautique navale.

C. B. : Quels conseils donneriez-vous à un jeune qui souhaite intégrer cette filière?

CF D. D. : Il ne faut pas craindre cette sélection. Au contraire, il faut la voir comme une chance donnée par la Marine à ceux qui veulent devenir pilote. En moins d'un an, les jeunes savent s'ils possèdent les aptitudes pour ce métier et ceux qui réussissent

Check-list du candidat pilote :





Ils ont des profils différents mais sont tous devenus pilotes, sont en passe de le devenir ou ont été réorientés personnels navigants de l'aéronautique navale et ont suivi la filière EOPAN.

Focus sur la filière EOPAN - Témoignages

ASP Dorian, pilote sur Dauphin



Âge: 24 ans.

Département d'origine: Yonne (89).

Diplôme(s): Bac S., pas de diplôme d'études supérieures.

Motivation à suivre le cursus EOPAN: « La filière EOPAN s'avère être une véritable opportunité pour tout passionné d'aéronefs militaires. Les EOPAN sont également un formidable moyen de servir et défendre son pays avec des moyens de projection parmi les plus sophistiqués. Je recherchais l'aventure, l'action, tout en étant utile à travers ma passion. J'ai pu trouver cela en un seul milieu : l'aéronautique navale avec des valeurs fortes - Honneur, Patrie, Valeur, Discipline. »

Affectation: Pilote d'hélicoptère à la flottille 35F (Dauphin).

Nombre d'heures de vol: 400.

EV1 Mathieu, pilote sur Atlantique 2



Âge: 31 ans.

Département d'origine: Loire-Atlantique (44).

Diplôme(s): Bac S et DUT de biologie.

Motivation à suivre le cursus EOPAN: « Choisir la filière EOPAN, c'est décider d'avoir une carrière de spécialiste en aéronautique, avec très rapidement des responsabilités dans l'exécution des missions et l'opportunité de voler sur différents types d'aéronefs au cours d'opérations hors normes. »

Affectation: Pilote d'ATL2 à la flottille 23F.

Nombre d'heures de vol: 2000.

EV1 Olivier, pilote sur Rafale



© C. CAVALLO/MN

Âge : 26 ans.
Département d'origine : Var (83).
Diplôme(s) : Bac S et 2 années post-bac sans validation de diplôme.
Motivation à suivre le cursus EOPAN :
« Après avoir terminé les épreuves de pré-sélection et de sélection en vol à l'EIP 50S, j'ai été envoyé aux États-Unis pour suivre la même formation que les pilotes américains. L'expérience aéronautique préalable est intéressante mais elle n'est pas un prérequis. À notre entrée en sélection en vol, nous avons des profils très variés, mais la Marine amène tous les candidats sélectionnés au même niveau de technicité et de maîtrise. Ce cursus m'a permis, sans autre diplôme

en poche que le bac, de piloter un appareil extrêmement performant et complexe et de remplir des missions denses et variées. J'ai pu participer à ma première opération et effectuer des missions de combat seulement quelques semaines après avoir obtenu ma qualification opérationnelle sur Rafale. La formation est longue et rigoureuse, mais une fois validée, on nous fait confiance. »

Affectation : Pilote de Rafale à la flottille 17F.

Nombre d'heures de vol : 550.

ASP Adrien, élève pilote de chasse



© S. CHENAL/MN

Âge : 26 ans.
Département d'origine : Essonne (91).
Diplôme(s) : Bac STI, Prépa intégrée (IPSA), puis cursus d'ingénieur en alternance.
Motivation à suivre le cursus EOPAN :
« J'ai connu le pilotage grâce à mon grand-père, pilote dans l'armée de l'Air. C'est au travers de rencontres avec des mécaniciens ayant travaillé sur les Super-Étendard à bord du Charles de Gaulle que j'ai découvert le métier de pilote dans la Marine. La mentalité des « marins du ciel » et le travail sur le porte-avions correspondaient à mes attentes. J'ai donc décidé de candidater aux sélections EOPAN. Par chance, l'âge limite a été repoussé à 25 ans, me laissant

ainsi la possibilité de réaliser mon rêve. Avant de tenter les sélections, on me disait souvent qu'avec un bac STI, je n'irais pas loin. La preuve que non, c'était sans compter sur la Marine ! La persévérance permet tout. L'important étant la préparation, de mûrir un projet et de travailler l'anglais. Aujourd'hui, je suis en cursus avion. Être marin du ciel, c'est être curieux, voir des choses variées et acquérir beaucoup d'expérience. Les embarquements m'ont permis de gagner en maturité et en confiance. Le Rafale Marine est l'avion de mes rêves, j'ai grandi en espérant un jour le piloter. Aujourd'hui, je suis particulièrement fier de poursuivre la formation pour devenir pilote de chasse et de servir mon pays. »

Affectation : Élève officier pilote de l'aéronautique navale en formation – cursus « chasse ».

Nombre d'heures de vol : 56.

Ils sont passés par la filière EOPAN, réorientés dans une autre composante ou filière :

MT Yohann, DENAE sur Atlantique 2



© MN

Âge : 26 ans.
Département d'origine : Dordogne (24).
Diplôme(s) : Bac S et 1^{re} année de faculté de pharmacie.
Motivation à suivre le cursus EOPAN :
« La filière EOPAN, c'est se confronter à l'exigence de la sélection en vol.

Elle nécessite un engagement sans faille qui m'a permis de développer des qualités de pugnacité et de rigueur très utiles lors de ma réorientation en tant que DENAE (détecteur navigateur aérien). Rapidement après mon élimination du cursus EOPAN, j'ai été affecté en unité opérationnelle au sein de la flottille 23F en tant que 3^e opérateur. Depuis juin 2014, j'ai eu la chance de participer à de nombreuses opérations extérieures. Je suis maintenant 2^e opérateur radariste, autonome dans la gestion de mon capteur. Ce poste me permet d'être pleinement impliqué dans la conduite de la mission. »

Affectation : DENAE sur ATL2 à la flottille 23F.

Nombre d'heures de vol : 1 400.

EV1 Bastien, élève pilote sur hélicoptère



© S. MARC/MN

Âge : 30 ans.
Département d'origine : Val-de-Marne (94).
Diplôme(s) : Bac S. et 6 mois d'expérience professionnelle civile en Angleterre.
Motivation à suivre le cursus EOPAN :
« Je voulais avant tout être pilote. Par méconnaissance, je n'ai pas immédiatement pensé à la Marine. Quand j'ai appris qu'elle m'offrait la possibilité de devenir pilote, j'ai candidaté, malgré un parcours atypique (bac, suivi d'une prépa non validée, puis diverses expériences professionnelles). En découvrant les opportunités dans la Marine, j'ai été conquis par ce milieu original qui me permettait d'allier pilotage,

environnement marin et missions opérationnelles. La vie embarquée et en équipage a également attisé ma curiosité. Après la sélection, j'ai suivi la formation de pilote de chasse. Au cours de celle-ci, j'ai été réorienté et j'ai choisi de piloter sur hélicoptère, cette composante étant plus adaptée à mon caractère. »

Affectation : En cours de formation cursus « hélicoptère ».

Nombre d'heures de vol : 1 000.



Maître Stéphane

Hydrographe au sein du Service hydrographique et océanographique de la Marine (SHOM)

Son parcours

2005: Engagement dans la Marine, École de maistrance.
2006: Certificat et brevet d'aptitude technique ELARM (électronicien d'armes). Affectation sur la FASM *Georges Leygues*.
2010: Brevet supérieur d'hydrographe.
2011: Affectation au Groupe océanographique de l'Atlantique (GOA), missions sur le *Beautemps-Beaupré*, le *Pourquoi Pas ?* et *Thalassa*.
2013: Affectation au Groupe hydrographique de l'Atlantique (GHA) sur le bâtiment hydrographique *Laplace*.

Meilleur souvenir

«Je me suis engagé dans la Marine pour voyager, donc mon meilleur souvenir est une escale à New York avec la frégate anti-sous-marine *Georges Leygues*. Nous avons accosté à Manhattan, après être passé devant la statue de la Liberté. C'était le dépaysement total. Nous avons été très bien accueillis par les Américains. Nous avons visité Time Square, Greenwich Village, l'Empire State Building... Les New-yorkais venaient nous parler, par exemple du respect qu'ils avaient depuis des siècles pour la France. On ressentait ce patriotisme si caractéristique des Américains. Mais ce qui m'a le plus marqué, c'est de fêter le nouvel an, entouré de New-yorkais et de New-yorkaises, que notre uniforme n'a pas laissé indifférents !»





Focus

Le SHOM

Le SHOM est le Service hydrographique et océanographique de la Marine. Il a pour mission de connaître et de décrire l'environnement physique marin dans ses relations avec l'atmosphère, les fonds marins et les zones littorales, d'en prévoir l'évolution et d'assurer la diffusion des informations correspondantes. Les personnels et les moyens du SHOM lui permettent d'agir dans divers domaines. Pour la sécurité de la navigation, il constitue des bases de données de bathymétrie (profondeur), d'amers, d'épaves, de sédimentologie sur des zones concernées de plusieurs milliers de km² pour le Service hydrographique national. Pour les besoins de la Défense, il est expert en hydro-océanographie de l'environnement aéromaritime sur des zones d'intérêts allant jusqu'à 40 millions de km². Il soutient les politiques publiques de la mer et du littoral dans le cadre de l'action de l'État en mer et participe aux réseaux d'alerte

pour la prévention des risques ou des catastrophes, en coopération avec l'Institut géographique national (IGN) et Météo France. Le SHOM est implanté à Brest (siège social), Toulouse, Saint-Mandé, Nouméa et Papeete.



Après des études en construction navale effectuées à la base navale de Brest, Stéphane s'engage en 2005, via l'École de maistrance. Il rallie ensuite le centre d'instruction naval de Saint-Mandrier afin d'y apprendre sa spécialité d'origine : électronicien d'armes. À la fin de son cursus, il choisit d'être affecté sur la frégate anti-sous-marine *Georges Leygues* qui était à l'époque la « conserve » de la *Jeanne d'Arc*. Trois missions lui permettent de faire le tour du monde, avec quelques escales marquantes et exotiques comme le Vietnam, New York, Singapour et l'Afrique du Sud. Souhaitant faire évoluer sa carrière et découvrir un nouveau milieu, Stéphane décide de se porter candidat au brevet supérieur d'hydrographe. Ne disposant pas d'un bagage scolaire scientifique, il lui faudra faire preuve de détermination et de motivation afin d'y parvenir. Après un premier échec, sa candidature est retenue et il intègre en 2010 l'école du Service hydrographique et océanographique de la Marine. À sa sortie de cours, il est affecté au Groupe océanographique de l'Atlantique (GOA) où il a pu

embarquer sur les bâtiments hydro-océanographiques *Beautemps-Beaupré*, *Thalassa* et *Pourquoi Pas?*. « Grâce à cette affectation, j'ai pu participer à des missions océanographiques et géophysiques, rencontrer des personnels civils du SHOM et de l'Institut français de recherche et d'exploitation de la mer (Ifremer). Cela nous a permis d'échanger nos connaissances (sismiques, gravimétriques...) et j'ai pu découvrir des endroits magnifiques tels que l'Islande, le Canada, les Canaries. » Après deux années, il est affecté en tant qu'hydrographe au Groupe hydrographique de l'Atlantique (GHA). Il embarque plusieurs fois sur le bâtiment hydrographique *Laplace* pour y effectuer différentes missions de recherches et de relevés en France, à Saint-Pierre-et-Miquelon, en Afrique de l'Ouest, et en Méditerranée orientale, lors des opérations de recherche des boîtes noires de l'A320 d'EgyptAir.

PROPOS RECUEILLIS PAR LE SM CINDY LUU



Exercice Morskoul: à bord de l'Antarès

Du 12 au 16 décembre 2016, plusieurs bâtiments brestois se sont réunis en mer d'Iroise et dans le golfe de Gascogne dans le cadre de l'entraînement Morskoul, pour une succession d'exercices qualifiants à la mer.

Neuf unités de surface, un seul et même objectif: se préparer au combat. Tel était l'enjeu pour les frégates anti-sous-marines *Primauguet* et *Latouche-Tréville*, le patrouilleur de haute mer *LV Lavallée*, les chasseurs de mines *Andromède*, *Céphée*, *Croix du Sud* et *Pégase*, les bâtiments remorqueurs de sonar (BRS) *Altair* et *Antarès*. C'est à bord de l'*Antarès* que *Cols Bleus* vous invite à revivre cet exercice.

PAR L'ASPIRANT ALBÉRIC DE SEZE



© MN

1 Le bâtiment remorqueur de sonar (BRS) *Antarès*, premier d'une série de trois unités, est un bâtiment de taille modeste, conçu à partir d'une coque de chalutier hauturier. Les BRS sont robustes et puissants et totalement adaptés à leur mission principale consistant à la mise en œuvre d'un sonar remorqué de chasse aux mines.

2 Exercice de remorquage pour l'*Antarès* avec son sister ship l'*Altair*. Le commandant et son second veillent au bon déroulement de la manœuvre.



© MN



© MN



3 L'équipe de manœuvre de la plage avant met en place la remorque avec l'*Altair*. La ligne de remorquage, passant par le chaudiard axial, est constituée d'une aussière synthétique reliée à la chaîne de l'*Antarès* par une manille et un croc griffe de bosse.

4 Le « SIC » (spécialiste des systèmes d'information et de communication) communique avec le bâtiment remorqueur grâce à un système de signalisation constitué de palettes rouge ou verte. Il précise ainsi à l'*Altair* s'il faut reprendre ou laisser filer la remorque.

5 Le commandant veille au bon déroulement de la manœuvre de remorquage. L'autorité et la responsabilité du commandant restent entières en toutes circonstances.



© MN



4

© MN



5

1 Le scénario de l'exercice Morskoul se poursuit. Un sinistre se déclare à bord. La chaîne d'organisation de lutte contre les sinistres s'active. Les membres du groupe d'attaque, équipés de la tenue d'intervention sécurité (TIS) et de l'appareil respiratoire isolant (ARI), accèdent au lieu du sinistre par une échappée.

2 Pendant l'exercice, le directeur d'intervention (DDI) reste en contact radio avec le groupe d'attaque et l'ensemble de la chaîne d'organisation de lutte contre les sinistres. Il coordonne l'ensemble des actions visant à maîtriser l'incendie.

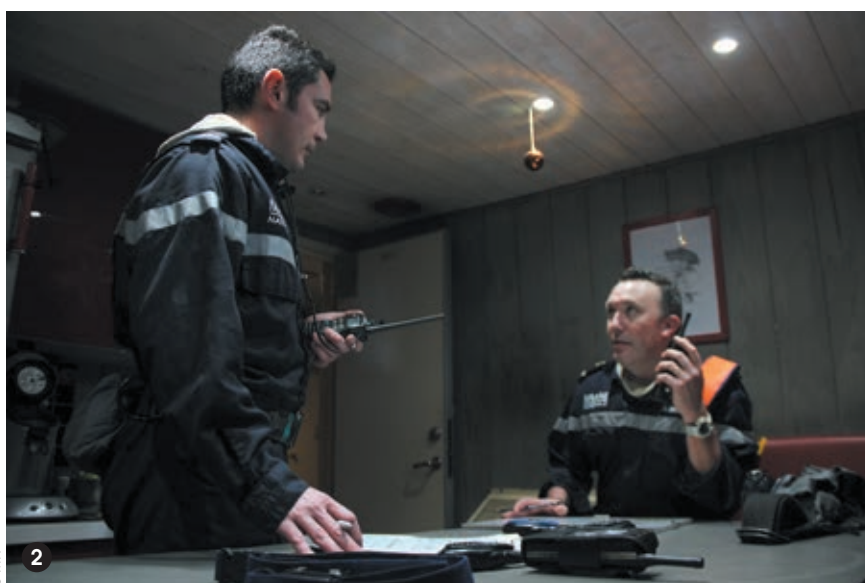
3 Au cours des manœuvres de l'exercice Morskoul, un homme tombe à la mer. Le zodiac est mis à l'eau. La victime doit être récupérée en moins de 8 minutes afin d'éviter qu'elle ne tétanise puis coule dans les eaux froides de l'Atlantique du mois de décembre. Oscar, le mannequin, joue ici la victime.

4 Comme à chaque fois qu'elles sont en mer, les équipes de la passerelle tiennent à jour le journal de bord. La participation de l'*Antarès* à l'exercice Morskoul ne change rien à cette règle commune à tous les bâtiments.

5 L'exercice Morskoul comprend également un volet effectué à quai. Alors que le bâtiment est au port, une embarcation rapide naviguant à proximité est identifiée comme une menace. Le personnel est mis en alerte et en position de combat, ici à la mitrailleuse de calibre 12,7 mm sur l'avant du bâtiment.



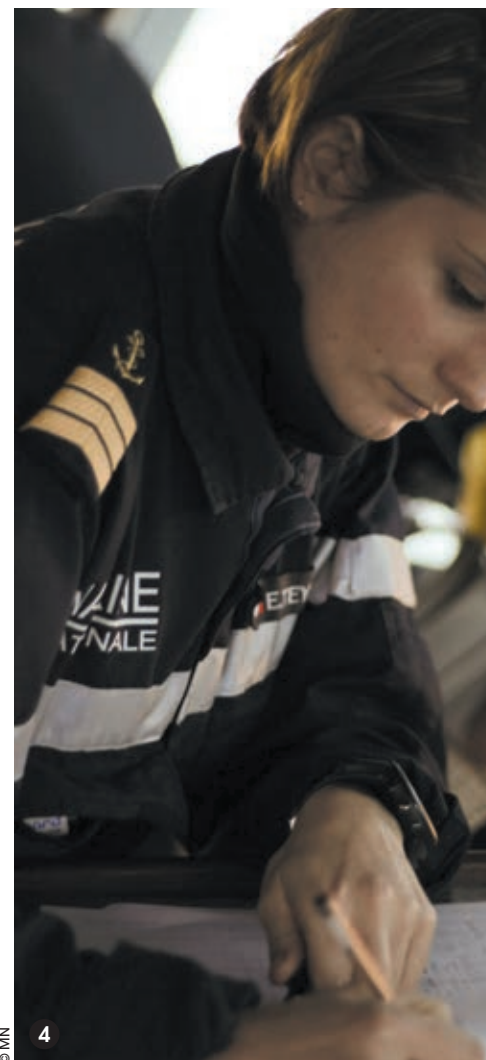
© MN



© MN



© MN



© MN



© MN



6 La menace est prête à être contrée par les personnels. L'arrière du bâtiment est protégé par des membres de l'équipage équipés d'armes d'infanterie.

7 Les consignes de tir, venant de la passerelle, sont transmises aux personnels au poste de combat grâce aux systèmes de communication filaire du bâtiment.

8 L'ouverture du feu est dirigée depuis l'abri navigation. Morskoul s'achève par cette phase à quai. Rendez-vous pour le prochain exercice. En effet, intégrés au cycle de préparation permanente au combat des unités de la Marine à Brest, les entraînements Morskoul sont organisés à échéance trimestrielle.

Itinéraire

Pierre Perraud,
un marin dans la Grande Guerre

Dans les mémoires collectives françaises, la Première Guerre mondiale est associée aux poilus, ces vaillants fantassins qui ont tenu leurs positions dans les tranchées de Verdun, de la Somme ou encore du Chemin des Dames. Le sacrifice des 17 400 marins morts aux combats, en mer mais également sur terre, est plus méconnu. Avec le concours de Didier Besseau, réserviste citoyen, *Cols Bleus* donne un nom et un visage à ces marins qui ont combattu.

Pierre Perraud est né le 16 février 1891, à Montoir-de-Bretagne (Loire-Atlantique), au cœur de la Brière. Ayant grandi dans un environnement maritime, c'est tout naturellement qu'il répond à l'appel du grand large à l'âge de 15 ans. Il débute sa carrière de marin en décembre 1906. Il embarque à bord du vapeur *La Loire*, de la Compagnie nantaise de navigation, chargé de transporter les futurs bagnards à Cayenne, en Guyane. Il n'y reste que trois mois. À partir de février 1907 et jusqu'en 1911, il navigue sur des navires à vapeur ou paquebots transatlantiques. Il voit du pays. À l'âge de 20 ans, il est reconnu « bon pour le service » et rejoint le dépôt des équipages de la flotte à Lorient en mai 1911. Après l'instruction, il pose son baluchon à bord du croiseur cuirassé *Waldbeck-Rousseau* pour perfectionner sa formation de marin de l'État. Après un an de navigation, il retrouve la vie civile en mai 1912. De retour à Montoir, il est embauché aux chantiers navals de Saint-Nazaire comme ajusteur. C'est durant cette période qu'il rencontre Théotiste Guihard, qu'il épouse en septembre 1913.

UNE DEMOISELLE AUX POMPONS ROUGES

Lorsque la guerre éclate, Pierre rejoint le 3^e dépôt de Lorient, qui fourmille de marins en attente d'affectation. Le 7 août 1914, le 1^{er} régiment de marins est créé. Il sera bientôt suivi d'un deuxième (ordonnances ministérielles du 16 et 25 août). Ils sont constitués de marins



© FAMILLE PERRAUD

Pierre Perraud et Théotiste Guihard, en septembre 1913 à Montoir-de-Bretagne.

provenant de Lorient, Brest, Cherbourg, Rochefort ou encore Toulon. Ils ont à l'origine pour mission de protéger Paris et sa banlieue. Pierre Perraud est affecté au 3^e bataillon du 1^{er} régiment de marins. Le commandement est confié au contre-amiral Pierre Alexis Ronarc'h qui, à 48 ans, est alors le plus jeune officier général de la Marine.

Sur les 6 600 hommes qui composent ces deux régiments, seuls 1 443 sont des fusiliers brevetés. Les autres, comme Pierre, n'ont aucune connaissance du métier des armes. Ils reçoivent donc une formation militaire pour pallier ce manque. Devant le jeune âge de certains marins (qui ont parfois à peine 17 ans), les Parisiens les surnomment affectueusement « les demoiselles aux pompons rouges ». Le 28 août, face à la gravité de la situation et aux pertes importantes, ces régiments de marins deviennent des régiments de marche : la brigade de fusiliers marins est née. Un départ pour le front est

dans l'air tandis que la formation militaire s'intensifie. Ronarc'h s'efforce pour améliorer l'équipement et l'habillement de ses hommes. Pierre, simple marin, qui se retrouve logé au Grand Palais pour assurer des missions à l'antipode de sa formation, va bientôt se retrouver au cœur d'une bataille acharnée qui va se jouer dans les Flandres belges.

« LA COURSE À LA MER » MÈNE À DIXMUDE

Épuisées par la bataille de la Marne, les forces françaises ne peuvent empêcher le repli des Allemands le long de la ligne de l'Aisne. Chacun tente alors de déborder l'autre. C'est ce qui a été improprement appelé « la course à la mer » (*« La mer en fut le terme sans jamais en être le but »*, expliqua par la suite le maréchal Joffre). Les Allemands, dans une ultime manœuvre de débordement, concentrent leurs efforts dans les Flandres belges sur une ligne de 18 km, de Nieuport à Dixmude. De nouvelles troupes, dont la brigade de fusiliers marins et des tirailleurs sénégalais, sont alors envoyées en urgence pour renforcer le front belge et permettre aux Alliés de se replier vers la France et protéger le port stratégique de Dunkerque. Pierre et ses compagnons quittent d'urgence Paris le 7 octobre pour rejoindre la Belgique. Les hommes de Ronarc'h arrivent à Gand le lendemain. Ils ne pourront aller plus loin, la voie est coupée au-delà. Pierre subit l'épreuve du feu, les 9, 10 et 11 octobre à Melle, près de Gand, dans de féroces combats contre l'avant-garde allemande, pour protéger la retraite des troupes qui évacuent Anvers. Après avoir repoussé les Allemands dans une résistance aussi pugnace que désespérée, les fusiliers marins décrochent vers Dixmude, qu'ils atteignent le 15 octobre au matin, après de longues marches dans le froid ponctuées de plusieurs étapes. Pierre et ses compagnons ne se doutent pas que cette ville perdue dans la campagne belge symbolisera le sacrifice des marins français pendant le conflit.

« SACRIFIEZ-VOUS. TENEZ AU MOINS QUATRE JOURS »

Au centre d'un riche réseau de communication, la ville de Dixmude a une valeur hautement stratégique. Les états-majors français

et belges décident de faire de cette ville bordée par l'Yser la tête de pont pour stopper l'avance allemande. Le général Foch transmet les ordres à Ronarc'h : il doit tenir coûte que coûte la position, au moins quatre jours, le temps que les renforts arrivent. Épaulés par une brigade d'élite belge de 5000 hommes, les fusiliers marins établissent à la hâte leurs défenses. Dans la nuit du 15 au 16 octobre, la brigade repousse une reconnaissance allemande. Le 16 octobre dans l'après-midi, des combats d'une rare violence éclatent. Ils se terminent le 18 par une retraite allemande. Les forces alliées décident alors de contre-attaquer. L'assaut est lancé le 19 après une lourde préparation d'artillerie. Pierre se retrouve au cœur de violents combats qui se terminent souvent au corps à corps. L'objectif, le village de Beerst, qui était tombé la veille, est repris en fin journée.

Le 20 octobre, la brigade se positionne dans des tranchées aussi précaires que peu profondes pour défendre 4 km de front sur l'Yser. Alors que le soleil se lève à peine, les Allemands attaquent les secteurs Keyem et Leke, au nord de Dixmude. Débordées, les troupes défendant ces positions se replient sur l'Yser. Les Allemands concentrent alors leur artillerie sur les positions défendues farouchement par Pierre et ses compagnons. Un éclat d'obus blesse grièvement notre marin dans le bas du dos. La plaie est sérieuse



Les fusiliers marins défilant à Paris en septembre 1914, avec les Invalides en arrière-plan.

mais la colonne vertébrale est épargnée. Pierre est évacué vers une antenne médicale rudimentaire à l'arrière du front. Une fois opéré, il est transféré dans un hôpital de l'arrière. La bataille de Dixmude s'arrête pour lui.

UNE CONVALESCENCE LOIN DE LA FUREUR

Pour sa longue convalescence, Pierre est envoyé à Lorient au sein du 3^e dépôt. Il participe à l'instruction des jeunes recrues et partage son expérience du feu. Il y restera

jusqu'en mars 1916 avant d'embarquer sur des patrouilleurs chargés de protéger les côtes. Le 1^{er} janvier 1917, il est affecté à un poste administratif à Saint-Nazaire jusqu'à la fin du conflit. La guerre terminée, il reprend le chemin de la construction navale aux chantiers de Penhoet. À partir de 1926, il poursuit sa carrière dans l'aéronautique jusqu'à sa retraite dans les années 50. Il décède à Saint-Malo-de-Guersac en 1962, sans jamais avoir pu oublier ses camarades tombés dans les Flandres.

ASP THOMAS CASAUX

Les fusiliers marins de Ronarc'h dans la légende



Les fusiliers marins de l'amiral Ronarc'h ont tenu leurs positions sur l'Yser face à 40000 Allemands pendant trois semaines, jusqu'au 10 novembre. La brigade a perdu près de la moitié de ses hommes dans cette défense sacrificielle qui a stoppé l'avancée allemande. La bataille de Dixmude complète la victoire de la Marne et ferme le dernier passage de la défense française. C'est la fin de la guerre de mouvement. La brigade sera dissoute en novembre 1915, la Marine ayant un besoin accru en hommes pour la lutte anti-sous-marine.

Si la brigade de Ronarc'h est dissoute en novembre 1915, elle est remplacée par un bataillon de fusiliers marins qui combattra dans les Flandres jusqu'à la fin de la guerre. Ici, des fusiliers marins à Drie-Grachten (Belgique), le 3 septembre 1917.

loisirs

🎵 | Musique 📖 | Livres 👥 | Cinéma 👁️ | Expos 🎪 | Spectacle

THOMAS CASAUX, CHARLES DESJARDINS,
MARIE MOREL

👁️ | Journées du patrimoine Visitez la Marine !



CETTE ANNÉE, LES JOURNÉES EUROPÉENNES DU PATRIMOINE (JEP) SE DÉROULERONT LES 16 ET 17 SEPTEMBRE. Cette 34^e édition s'adressera plus spécialement à la jeunesse. Pour la Marine, c'est l'occasion de rencontrer un large public. Pour tous les amoureux de la mer, c'est aussi l'opportunité de pousser la porte d'installations ou de lieux dont l'accès est généralement interdit ou restreint, comme les sémaphores. Ainsi, celui de Barneville-Carteret (Manche) et le phare de Cordouan, au Verdon-sur-Mer (Gironde) seront accessibles. Les amoureux de l'univers maritime trouveront sans difficulté de quoi satisfaire leur curiosité : l'ancien escorteur d'escadre *Maillé-Brézé* (classe T 47) à Nantes, la Médiathèque de la Marine à Colombes, le fort de Penhièvre à Saint-Pierre-Quiberon ou la résidence du préfet maritime de la Manche (Premar Manche) à Cherbourg. Les musées La Pérouse à Albi ou Cap-Hornier à Saint-Malo seront évidemment de la fête, tout comme ceux de la pêche à Concarneau, des Terres-Neuves à Fécamp, l'Estran à Dieppe ou la Cité de la Mer à Cherbourg. Comment s'y retrouver parmi les 20 000 possibilités de visites proposées cette année ? Simplement en consultant le site internet des JEP et en utilisant des mots clés pour s'informer sur l'endroit choisi. Bonne(s) visite(s) ! (CD)

www.journeesdupatrimoine.culturecommunication.gouv.fr

le saviez-vous ? ●

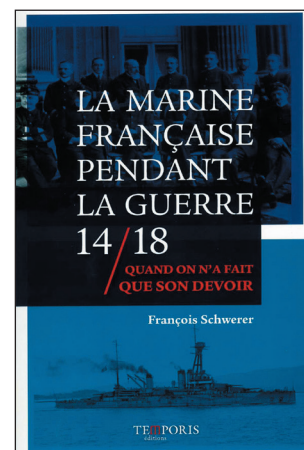
Macaron des forces sous-marines

Porter le macaron des forces sous-marines est le symbole de l'exigence du métier. Premier Alfof de l'histoire, l'amiral Joire-Noulens avait comme conviction que le rôle essentiel du commandant à bord des sous-marins était une «conséquence logique de l'organisation et de la nature exacerbée des risques (...), de l'imbrication des installations et du développement rapidement incontrôlable d'un accident de manœuvre, d'une avarie ou d'une faute à laquelle on n'apporterait pas immédiatement la bonne réaction». Devenu chef d'état-major de la Marine, l'amiral Joire-Noulens valida la création des macarons et insignes des forces sous-marines imaginés par le bureau machines du CF Gagneux, premier CGE du *Redoutable*. Pour souligner le poids des responsabilités exercées et l'inscription dans une histoire longue, les insignes attribués aux commandants de sous-marins sont numérotés. Le premier a été attribué en 1974, au plus ancien commandant de sous-marin en activité, l'amiral Joire-Noulens lui-même, jusqu'au macaron n°434 du CC Rico, dernier macaron en date à avoir été attribué...

📖 | Grande Guerre Quand on n'a fait que son devoir

Les exploits discrets, mais néanmoins cruciaux pour la conduite de la guerre, et le dévouement des marins français pendant la Grande Guerre sont au centre de cet ouvrage qui veut redonner toute sa place à la Marine. Dans son analyse, l'auteur étudie sans complaisance les choix des décideurs face aux nouveaux défis stratégiques et organisationnels. La Marine a fait son devoir alors qu'elle n'était pas prête. En effet, des choix discutables faits avant la guerre et une mauvaise analyse des missions qui devaient être dévolues à la Marine en cas de conflit ont coûté cher. En atteste de nouvelles formes de combat, comme la lutte anti-sous-marine, qui ont bousculé les certitudes tactiques. À la lumière de cette étude, la signature actuelle de la Marine apparaît pertinente et transposable au contexte de l'époque : «Votre défense commence au large». (TC)

La Marine française pendant la guerre 14/18, François Schwerer, Temporis éditions, 2017, 331 pages, 21,50€.



■ Vice-amiral Éric Schérer : Équipages et fonctionnaires de la Marine Corps et uniformes, 1830-1940

COLS BLEUS : Amiral, après avoir écrit un premier ouvrage en 2011, *Les uniformes des officiers de Marine de 1830 à 1940*, primé par l'académie de Marine, pourquoi un nouvel ouvrage consacré aux équipages et aux fonctionnaires de la Marine ?

VA ÉRIC SCHÉRER : Dans ce premier livre, je voulais décrire l'évolution des différents corps d'officiers et de leurs uniformes. Ces corps ont pour partie changé depuis, mais ce qui les distingue au plan de l'uniforme a souvent été conservé. Un deuxième ouvrage était nécessaire pour terminer cette étude consacrée aux hommes ayant servi la Marine de la monarchie de Juillet à la Seconde Guerre mondiale.

CB : Quels sont les principaux éléments que découvrira le lecteur dans cet ouvrage ?

VA É. S. : Ce livre montre la diversité du personnel de la Marine qui, au-delà des militaires, comprenait des fonctionnaires et des spécialistes travaillant au profit du ministère. Aux côtés des équipages et des marins des ports œuvraient les personnels d'administration et des arsenaux. Les marins d'aujourd'hui pourront découvrir l'histoire, le contexte de la création et l'évolution de la hiérarchie de leurs spécialités.

CB : Pourriez-vous nous parler du travail que cela a représenté, en particulier en matière de recherche ?

VA É. S. : Depuis 2011, j'ai effectué d'importantes recherches au Service historique de la défense, au Conservatoire de la tenue de Toulon et auprès de collectionneurs privés. Après la rédaction du manuscrit, je l'ai agrémenté de nombreuses illustrations. Un travail de « bénédictin » diront certains, mais quand on est passionné on ne compte pas son temps.

CB : Enfin, un mot pour les lecteurs de *Cols Bleus* qui hésitent encore à souscrire une commande

VA É. S. : Ce livre ne s'adresse pas qu'aux collectionneurs. L'ouverture au monde de nos sociétés incline à chercher des repères et des éléments d'identité. Ce livre en donne aux marins d'aujourd'hui, d'active ou de réserve, et aux amoureux d'histoire maritime, en décrivant l'évolution des métiers et des statuts des marins pendant plus de cent ans. Il indique d'où vient notre uniforme, signe visible de notre appartenance à une communauté au service de la France. La riche iconographie de l'ouvrage incite à la promenade, alors que le texte porte à une découverte plus en profondeur.

Équipages et fonctionnaires de la Marine, Corps et uniformes (1830-1940),
VA Éric Schérer, Bernard Giovanangeli Éditeur, 2017, 368 pages, 38 €.



■ Sauveteur en mer Grande cause nationale

Spécialiste de la mer et des bateaux, Gérard Plouffre raconte les origines du sauvetage en mer. À lire dans le prolongement du récent *Cols Bleus* n°3060 – juillet 2017 consacré à cette grande cause nationale – à laquelle participe quotidiennement la Marine – et à ces héros.

Sauveteurs en mer. SNSM, Gérard Plouffre et Bernard Rubinstein. Ed. Ouest France, 2017, 128 pages. 27,50 €.



👁️ | 1917 Welcome boys!

Brest célèbre le centenaire du débarquement des *Sammies*, le surnom des soldats américains en 1917 (voir *Cols Bleus* n°3057 – avril 2017). À compter du 16 septembre (et jusqu'au 15 octobre), une exposition de photogrammes (une des 24 images qui composent une seconde de film) est organisée sur les murs extérieurs de la Cinémathèque. Ces images proviennent de prises de vue réalisées à l'époque par des opérateurs de l'armée, achetées à la NARA (*National Archives and Records Administration*) de Washington et numérisées en haute définition. Des vidéos, d'où sont extraits ces photogrammes, sont également diffusées.

Cinémathèque de Bretagne, 2, avenue Clemenceau, Brest.
Pour plus d'infos : www.cinematheque-bretagne.fr



■ Bande dessinée Tramp, le retour

Revoici le « vagabond » (*tramp* en anglais) des mers. Après 5 ans d'absence, l'officier de marine à forte tête Yann Calec est de retour, avec *Avis de tempête*. Cette fois, il navigue le long des côtes orientales de l'Afrique et s'aperçoit que son navire – un liberty ship – transporte des armes à son insu. Il cache cette dangereuse cargaison sur une île avant de faire escale à Djibouti. Mais les enquêteurs du trafic ne l'entendent pas de cette oreille. Avec ce tome 11, le marin renoue avec des aventures maritimes entamées en 1993. Belle longévité !

Tramp. Avis de tempête (T11),
Jean-Charles Kraehn et Patrick Jusseume, Dargaud, 2017, 13,99 €.



■ Des étoiles aux astres nouveaux Histoire universelle (T2)

« Une aventure humaine dans laquelle l'irrationnel, le hasard, la nécessité et l'initiative personnelle ont joué un rôle déterminant. » Telle est la définition de la navigation pour l'auteur François Bellec, contre-amiral, écrivain et peintre. Après *Les découvreurs d'étoiles* (T1), cet érudit passionné de la mer livre le deuxième tome de sa monumentale *Histoire universelle de la navigation, Des étoiles aux astres nouveaux*. Ce second opus relate l'essor maritime de l'Europe au XVIII^e et s'achève à l'âge des satellites. Une extraordinaire saga, humaine et technique.

Histoire universelle de la navigation T2 « Des étoiles aux astres nouveaux »,
François Bellec, Ed. Jean-Pierre de Monza, 2017, 500 pages. 69 €.

ÉQUIPAGES ET FONCTIONNAIRES DE LA MARINE

Corps et uniformes

1830-1940

De 1830 à 1940, la marine connaît une révolution technologique imposant une mutation des métiers des hommes qui la servent. Aux gabiers, canonniers et timoniers, et aux métiers « ouvriers » des charpentiers, calfats, voiliers et armuriers-forgerons s'ajoutent en cent dix ans plus de vingt-cinq spécialités embarquées différentes, rendues

nécessaires par l'avènement de la propulsion mécanique et de l'électricité, l'invention de la torpille, l'apparition de la TSF et la montée en puissance de l'aéronautique. Les marins des ports, les ouvriers des arsenaux et les fonctionnaires du ministère de la marine ne restent pas à l'écart de ces évolutions.

Les nouveaux métiers, les mutations du combat naval et les effets de la mode vestimentaire génèrent parallèlement d'importantes évolutions de l'uniforme : en 1940, le marin français ne ressemble plus à celui de la marine à voile...



Après son ouvrage de référence sur l'évolution des corps et des uniformes des officiers de la marine, paru en 2011, le vice-amiral ÉRIC SCHÉRER, en activité, membre de la société d'histoire militaire « La Sabretache », propose de décrire ici cette même évolution pour le personnel non officier. Richement illustré, le présent livre, issu de six années de recherche, ravira les amateurs d'histoire de « La Royale », les marins en activité et les anciens marins, en quête de la « petite histoire » des hommes qui ont servi notre belle marine.

FORMAT : 30 X 24 CM, 368 PAGES ILLUSTRÉES EN COULEURS



BON DE COMMANDE

Nom : Prénom :

Adresse :

Code postal : Ville : Email :

Je désire recevoir : ex. de **ÉQUIPAGES ET FONCTIONNAIRES DE LA MARINE**, au prix unitaire de **38 euros, frais de port offerts** (mon chèque sera débité le 15 octobre et mon livre expédié le 10 novembre. Après cette date, l'ouvrage sera disponible uniquement chez l'auteur au prix de 38 euros + 12 euros de port.)

Date et signature :

Je règle par chèque à l'ordre de : Bernard Giovanangeli Éditeur, 22 rue Carducci 75019 Paris
bged@wanadoo.fr

Publicité



Si chaque marin donnait 1€ par mois, cela suffirait à couvrir les frais d'éducation des orphelins de la Marine versés aujourd'hui par l'ADOSM.

Amiral Christophe Prazuck

SOUTENEZ
NOTRE ACTION

sur : www.adosm.org ou sur  : [adosm-officiel](https://www.facebook.com/adosm-officiel)

