

www.colsbleus.fr

Cols•bleus

MARINE NATIONALE

LE MAGAZINE DE LA MARINE NATIONALE

N°3071 — AOÛT / SEPTEMBRE 2018

PLANÈTE MER
MERCI LA MER
PAGE 28

VIE DES UNITÉS
**24 H DANS LA PEAU
D'UN MIDSHIP**
PAGE 34

IMMERSION
**CHRONIQUE D'UNE
CATASTROPHE ÉVITÉE**
PAGE 42

Plan Mercator

Appareillage vers 2030

Publicité

Éditorial

Cap vers 2030 !



© T. CLASSE/MN

Amiral **Christophe Prazuck**, chef d'état-major de la Marine.



© A. MANZANO/MN

Vice-amiral d'escadre **Denis Béraud**, major général de la Marine.



Une marine d'emploi. Une marine de combat. Une marine en pointe. Une marine qui compte sur chaque marin. Voilà les quatre amers qui guideront l'action de chaque marin pour la décennie à venir. La défense de notre pays, de nos

concitoyens, commence au large, tous les jours, sur toutes les mers du monde. Demain, nous remplirons cette mission dans un contexte opérationnel plus dur, plus exigeant. Demain, nous ferons face à une compétition technologique plus intense. Nous aurons conservé la ressource humaine d'excellence qui est aujourd'hui au cœur de notre renommée et de nos succès opérationnels.

Ce n'est pas « cap sur l'étrave ». Le changement profond auquel nous assistons depuis quelques années nous oblige à nous réinventer. Devant nous, des situations inédites, des adversaires déterminés, une compétition stratégique avérée. Pour y faire face, nous disposons de nombreux atouts : notre Histoire, notre présence sur tous les océans, nos succès en opérations, la qualité exceptionnelle des marins.

La loi de programmation militaire 2019-2025 nous donne les moyens de réussir. Elle nous donne des axes, elle nous fixe une ambition. Le succès repose désormais sur notre engagement individuel et collectif. Chacun, nous développerons notre force morale, notre agilité intellectuelle, notre compétence technique. En équipage, nous cultiverons notre discipline, notre cohésion, notre solidarité.

Je compte sur vous tous et sur chaque marin. ●

Amiral Christophe Prazuck

Le plan stratégique de la Marine, « Mercator », répond aux défis posés par les changements récents de notre environnement sociétal, technologique et stratégique. Les ressources humaines en constituent la première priorité. Maintenir l'attractivité de notre métier exige de mieux concilier

vie de marin et vie privée. La manœuvre « doubles équipages » pour les frégates multi-missions et les patrouilleurs de service public a été décidée pour rendre les programmes d'activité moins aléatoires et redonner de la visibilité aux marins embarqués. Le « plan famille » va permettre de mieux accompagner nos familles et lisser les effets de notre état de militaire dans leur vie quotidienne, par exemple dans la prise en compte de l'absence opérationnelle.

Relever le défi technologique se traduit par la modernisation de nos outils et de nos capacités, comme la mise en service de nouveaux bâtiments, sous-marins et hélicoptères, la rénovation de l'*Atlantique 2*, l'arrivée des missiles de croisière navals. La Marine va aussi développer sa capacité à mettre en œuvre des drones dès 2020. L'objectif d'un drone pour chaque bâtiment doit être atteint en 2030.

Pour être prêts au combat, nous devons développer la réflexion opérationnelle et nous entraîner à l'emploi de nos armes : les stocks de munitions devront permettre des tirs réguliers, les munitions complexes seront mises en œuvre plus fréquemment.

Ce plan a un objectif : continuer à faire de la Marine nationale une marine d'emploi, prête, crédible, et aguerrie. ●

Vice-amiral d'escadre Denis Béraud



Cols bleus
MARINE NATIONALE

LE MAGAZINE DE LA MARINE NATIONALE

Rédaction : Ministère des Armées, SIRPA Marine Balard parcelle Est Tour F, 60 bd du Général Martial Valin CS 21623 - 75509 Paris cedex 15 Téléphone : 01 49 60 58 56 Site : www.colsbleus.fr
Directeur de 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 adjoint : SACS Philippe Brichaut Secrétaire : MT Christophe Tandt Rédacteurs : ASP Aude Bresson, ASP Virginie Guillin Infographie : EV1 Hélène Courtin
Conception-réalisation : IDIX, 33 rue de Chazelles 75017 Paris Direction artistique : Gilles Romiguère Secrétaire de rédaction : Céline Le Coq Rédacteurs graphiques : Bruno Bernardet, Nathalie Plant
Photogravure : Média Grafik Couverture : S. Chena/MN 4^e de couverture : M. Brebel/MN, EV1 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



30 vie des unités

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

36 RH

- L'École de maistrance fête ses 30 ans : formation des futurs officiers marins
- École des mousses : une dixième promotion sous le signe de la réussite

40 portrait

LV Éric, état-major de la Force de l'aéronautique navale

passion marine 16

Plan Mercator - Projection vers 2030



42 immersion

Polynésie : Chronique d'une catastrophe évitée



focus 26

Plan Mercator - Projection vers 2030

planète mer 28

Merci la mer, sensibiliser les jeunes générations aux enjeux maritimes



46 histoire

L'apogée de la « diplomatie du porte-avions » : l'opération Prométhée (1987-1988)



48 loisirs

Toute l'actualité culturelle de la mer et des marins



instantané

RAVITAILLEMENT À LA MER

Le bâtiment de projection et de commandement (BPC) *Dixmude*, la frégate de type La Fayette (FLF) *Surcouf* et le pétrolier-ravitailleur *USNS Richard E. Byrd* se sont retrouvés en mer d'Oman le 25 juin 2018 pour effectuer un ravitaillement à la mer. De février à juillet 2018, le groupe Jeanne d'Arc, composé du BPC *Dixmude* et de la FLF *Surcouf*, s'est déployé en mer Méditerranée, océan Indien et océan Pacifique. Au-delà de sa mission de formation, il répond au besoin de connaissances-anticipations, effectue des actions de coopération et s'entraîne aux exercices amphibies majeurs.

actus





instantané

RENCONTRE SPÉCIALE

Le 4 juillet, Florence Parly, ministre des Armées, a rencontré les quatre premières femmes à avoir effectué une patrouille sur sous-marin nucléaire lanceur d'engins (SNLE). Le SNLE *Le Vigilant* a intégré au sein de son équipage le médecin de 1^{re} classe Pauline, l'enseigne de vaisseau Camille, officier «lutte sous la mer», l'enseigne de vaisseau Harmonie, officier «sécurité plongée», et le capitaine de corvette Karen, ingénieur «atomicien», pour une patrouille de plus de deux mois et demi.



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

1

OCÉAN ATLANTIQUE

PRÉPARATION OPÉRATIONNELLE

FREMM Aquitaine + 1 Caiman Marine • P. Fulmar

SURVEILLANCE MARITIME

B BCR Somme + 1 Alouette III • BE Lynx • BE Panthère • BIN Glycine • 1 Falcon 50 • FS Germinal + D 1 Panther

DÉFENSE MARITIME DU TERRITOIRE

BRS Antarès • PSP Pluvier

MISSION HYDROGRAPHIQUE

BHO Beautemps-Beaupré

OPÉRATION CORYMBE

1 Falcon 50 • PHM CDT Birot

3

MANCHE - MER DU NORD

DÉFENSE MARITIME DU TERRITOIRE

A BBPD Vulcain



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

33
BÂTIMENTS

11
AÉRONEFS

2841
MARINS

LE 10 JUILLET 2018

MISSIONS PERMANENTES



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



Équipes spécialisées connaissance et anticipation



Fusiliers marins (équipes de défense et d'interdiction maritime - EDIM)

Commandos (soutien aux opérations)

2

MER MÉDITERRANÉE

OPÉRATION CHAMMAL

C FREMM Languedoc + 1 Caïman Marine

PRÉPARATION OPÉRATIONNELLE

CMT Lyre • PHM CDT Bouan

SURVEILLANCE MARITIME

BCR Marne • BBPD Achéron

OPÉRATION DE GUERRE DES MINES

CMT Capricorne

MISSION HYDROGRAPHIQUE

BH Laplace

MISSION JEANNE D'ARC 2018

BPC Dixmude + 1 Alouette III • E FLF Surcouf

OPÉRATION SOPHIA

P. L'Adroit

OCÉAN PACIFIQUE

OCÉAN INDIEN

OCÉAN INDIEN

TF 55

FAA Cassard + 1 Panther

DÉFENSE MARITIME DU TERRITOIRE

B2M Champlain • PP L'Astrolabe

Mayotte

La Réunion

Saint-Paul

Crozet

Kerguelen

Wallis
et Futuna

Nouvelle-
Calédonie

Polynésie
française



A

© MN



B

© A. GROVER/MN



C

© C. VALVERDE/MN



D

© S. GHESQUIERE/MN



E

© G. CHAUMEL/MN



en images

1 25/06/2018 ADMISSION AU SERVICE ACTIF

Le patrouilleur polaire *Astrolabe* a été admis au service actif le 25 juin. Durant ces derniers mois, il a effectué sa première mission de soutien à la logistique antarctique (MSLA), mission de transport du fret et de passagers entre l'Australie et la base scientifique française en Terre Adélie. Il a notamment fourni la base Dumont D'Urville en produits frais et en fret. Cette admission valide l'acquisition d'une nouvelle compétence pour la Marine : la navigation dans les glaces.

2 19/06/2018 DÉPLOIEMENT LONGUE DURÉE POUR LA LOIRE

Le bâtiment de soutien et d'assistance hauturier (BSAH) *Loire* a franchi le canal de Suez le 19 juin pour remonter ensuite vers la Méditerranée après un déploiement de longue durée en eau chaude. Tête de série du programme BSAH comprenant 4 unités, ses missions seront multiples : soutien des forces, sauvegarde des personnes et des biens.

3 8/06/2018 SAISIE DE DROGUE POUR LE NIVÔSE

Alors qu'il portait assistance à un bateau de pêche en panne moteur depuis une quinzaine de jours dans l'océan Indien, l'équipage de la frégate de surveillance *Nivôse*, suspectant des activités illicites à son bord, a décidé de contrôler le boutre. Ce dernier se trouvait en effet sur une route bien connue des trafiquants de drogue. En accord avec la Combined Task Force 150 une fouille

© MN



© A. GROVER/MN



© MN



© C. DUPONT /MN



© JJ. BELLENAND/MN



© F. BOGAERT/MN

a été ordonnée, et a permis la saisie et la destruction de 250 kg d'héroïne, soit environ 2,2 millions d'euros.

4 5/07/2018 LE CEMM À BORD DU RHÔNE

Le chef d'état-major de la Marine (CEMM) a rendu visite, à Brest, aux 17 marins du bâtiment de soutien et d'assistance hauturier (BSAH) Rhône et a assisté à une présentation des capacités de ce nouveau bâtiment. Le Rhône est le deuxième BSAH d'une série de 4 unités. Chaque BSAH sera armé par deux équipages de 17 marins, qui se relayeront tous les 4 mois, permettant ainsi d'assurer 200 jours de mer chaque année.

5 9/06/2018 MEMORIAL FLIGHT

Un Bréguet Alizé et un Grumman TBF Avenger ont effectué un vol en formation au-dessus des côtes bretonnes dans le cadre d'un «Memorial flight» pour le centenaire de la flottille 4F. Ils étaient accompagnés d'un OV-10 Bronco américain. Descendante directe de l'Aviation d'escadre, première formation d'aviation embarquée née en 1918, la flottille 4F met en œuvre les E-2C Hawkeye.

6 27/06/2018 VISITE DU CEMM ISRAÏLIEN

Le chef d'état-major de la Marine israélienne, le vice-amiral Eli Sharvit, et sa délégation, composée du contre-amiral Gil Aginsky, chef de la base navale d'Haïfa, du capitaine de vaisseau Uri Ben-Dor, chef planification, et du colonel Jonahan Yaari, attaché défense, se sont rendus à la préfecture maritime de la Méditerranée à Toulon. Les autorités israéliennes ont notamment été reçues par le préfet maritime de la Méditerranée, le vice-amiral d'escadre du Ché.

dixit ●

«La matrice de nos capacités et aptitudes militaires doit rester la confrontation de puissances. Car elle recèle le paroxysme de la conflictualité auquel nous devons être prêts.»

Emmanuel Macron, président de la République, le 13 juillet 2018 à l'Hôtel de Brienne.

«Lors des récents déploiements du *Charles de Gaulle* au Levant, à trois reprises, la solidarité européenne s'est exprimée par l'envoi de frégates d'escorte autour du porte-avions français. Il ne s'agissait ni de participations symboliques ni de coalitions "de temps de paix" : il s'agissait de contributions militaires décisives, dans le cadre de véritables opérations de guerre.»

Amiral Christophe Prazuck, chef d'état-major de la Marine, dans l'hebdomadaire *La Tribune* sur le thème de l'Europe et de la défense.

«Progresser ensemble dans une direction clairement indiquée, malgré les difficultés, dans la durée, en faisant le meilleur emploi des compétences de chacun et en pleine confiance, c'est cela l'esprit d'équipage. Faire partie d'un équipage, c'est s'armer pour la vie.»

Discours du vice-amiral d'escadre **Jean-Philippe Rolland**, amiral commandant la Force d'action navale, au cycle de conférences le 6 juin : «La défense nous rassemble».

Cyclone Gita

Le D'Entrecasteaux vient en aide aux populations isolées du Pacifique



LE 8 JUIN, DANS LE CADRE DE LA MISSION CIVILO-MILITAIRE CASTOR, 35 tonnes de matériel, ainsi que 34 militaires du régiment d'infanterie de marine du Pacifique ont été embarqués à bord du bâtiment multi-missions (B2M) *D'Entrecasteaux* pour porter secours à la population de Vao, petit îlot au nord-est de Malicollo, au Vanuatu, durement touché par le cyclone Gita qui a frappé le Pacifique Sud en février. À l'arrivée, les équipes de secours ont déchargé le matériel et déployé immédiatement les moyens d'urgence nécessaires. Une entreprise complexe qui a nécessité deux jours et 14 rotations, entre les 11 et 12 juin, par embarcation de servitude (EMBSV) depuis le point de mouillage du B2M, jusqu'au point de plageage de Vao. Avant de retourner à Nouméa pour charger la seconde partie du matériel, l'équipage a porté assistance à un couple naufragé, durant la nuit du 12 au 13 juin, dont la pirogue avait chaviré en raison des conditions météorologiques. Organisée à l'initiative de l'ambassade de France au Vanuatu et du gouvernement calédonien pour venir en aide aux populations isolées victimes de Gita, cette opération humanitaire conduite avec le concours des forces armées de Nouvelle-Calédonie a permis aussi de renforcer le lien historique entre la France et le Vanuatu, un ancien condominium franco-britannique, où le français demeure l'une des trois langues principales enseignées.



Air Defense Week Coopération aéronavale

DU 25 JUIN AU 6 JUILLET, le centre d'expertise (Centex) du groupe aérien embarqué (GAé) a participé à l'entraînement Air Defense Week, aux côtés d'une vingtaine d'aéronefs et bâtiments. L'exercice rassemblait des avions des flottilles 4F, 11F, 12F et 17F. Il accueillait également des hélicoptères et 4 *Rafale Air*. L'édition 2018 a été conduite aux côtés des États-Unis et de la Suisse permettant de renforcer l'interopérabilité des forces et des équipements de chaque nation. Cet entraînement interarmées et interallié centré sur la défense aérienne, la maîtrise de l'espace aérien, la détection et l'attaque de navires, intervient dans le contexte de la remontée en puissance du GAé. Ces deux semaines d'Air Defense Week permettent de parfaire l'entraînement air-air du Groupe aérien embarqué, pour être prêt au retour à la mer du porte-avions *Charles de Gaulle* et apte aux missions qui lui seront confiées.



le chiffre ●

50 000

C'est le nombre estimé de visiteurs qui se sont rendus sur la base d'aéronautique navale de Lann-Bihoué lors de la journée portes ouvertes, le 10 juin dernier.

BCR Somme EUROMARFOR

LE BÂTIMENT DE COMMANDEMENT ET DE RAVITAILLEMENT (BCR) SOMME a été intégré à la force maritime européenne nouvellement activée le 19 juin par son commandant portugais, le vice-amiral Gouveia e Melo dans la base navale de Lisbonne. Cette force, EUROMARFOR, composée également de la frégate portugaise *Corte Real*, de la frégate espagnole *Canarias* et de la frégate italienne *Sirocco*, est engagée dans l'entraînement opérationnel Swordfish 2018, organisé par la Marine portugaise. Elle rejoindra prochainement la Mauritanie où elle participera à l'exercice annuel de coopération maritime MCE (Multicooperative exercise).

EUROMARFOR est une force navale non permanente à laquelle participent la France, le Portugal, l'Espagne et l'Italie. Dans le cadre de la politique de défense et de sécurité de l'Union européenne, elle assure notamment des missions humanitaires, le maintien et le rétablissement de la paix, la prévention des crises et la sécurité maritime. Son commandement sera transmis à la France en 2018.

PMM Remise de brevet au Sénat

LES 16 STAGIAIRES de la préparation militaire marine (PMM) de Gap se sont vu remettre leurs diplômes de fin de cycle au Sénat le 11 juin sur l'invitation de Mme Morhet-Richaut, sénatrice des Hautes-Alpes. La cérémonie a été riche en émotions pour les jeunes stagiaires de cette PMM créée à l'automne 2017, mais également pour les instructeurs et leur chef de centre qui ont su fédérer le groupe, créer un véritable esprit d'équipage et susciter de nombreuses vocations.



© C. POULAIN



© M. DENNIEL/MN

Anniversaire

La «Douzef» fête ses 70 ans!

LA FLOTTILLE 12F, INSTALLÉE À LANDIVISIAU ET CRÉÉE EN AOÛT 1948 SUR LA BASE D'HYÈRES, fête cet été 70 années d'une riche expérience. Elle est, à sa création, armée par les *Seafire* britanniques qui sont engagés en Indochine en 1952 et 1953 depuis le porte-avions *Arromanches* et la base d'Haiphong, puis participent aux opérations en Tunisie et en Algérie. Après avoir été dissoute en 1963 pour renaître un an plus tard, elle s'installe à Landivisiau en 1968, armée cette fois-ci par 12 *Crusader* et participe à de nombreuses missions, dont Olifant au Liban ou Prométhée en océan Indien. En mai 2000, elle renaît une seconde fois après sa mise en sommeil de 1999 avec la réception des premiers *Rafale* de série. Elle retrouve alors l'océan Indien dans le cadre des missions Héraclès et Agapanthe. Les entraînements et missions interalliés sont aussi nombreux, autant d'occasions saisies par la flottille de s'illustrer auprès des nations alliées de l'Europe et de l'OTAN : exercice JTFEX à bord de l'*USS Theodore Roosevelt* en 2008, mission Medor depuis le porte-avions *Charles de Gaulle* en 2010, mission Bois Belleau sur l'*USS Truman* en 2013... À la suite des attentats perpétrés en France début 2015, les pilotes et techniciens de la 12F prennent part à l'opération Chammal/Inherent Resolve. La fin de l'année les voit appareiller en urgence après les attentats de novembre afin de conduire des missions en Irak et en Syrie. Après la mission Arromanches en 2016, la 12F participe de nouveau à la mission Chammal en 2017 depuis la base aérienne projetée au Levant, entérinant encore une fois son caractère opérationnel et confirmant ainsi que le *Rafale Marine* est un avion omnirôle.



© M. DENNIEL/MN

en bref

CORYMBE COOPÉRATION MILITAIRE NIGÉRIANE

Du 29 mai au 1^{er} juin, le patrouilleur de haute mer (PHM) *Commandant Birot*, engagé dans la mission Corymbe, a participé au Régional Maritime Exercice, événement organisé par la Marine nigériane et rassemblant 12 navires de 7 nations différentes. Cet exercice était centré sur la sécurité maritime dans le golfe de Guinée.

SAUVETAGE JOURNÉE NATIONALE DES SAUVETEURS EN MER

Le samedi 23 juin, la Marine s'est associée à la 2^e édition de la journée nationale des sauveteurs en mer. Instituée en 2017, année du cinquantenaire de la Société nationale de sauvetage en mer, cette journée sensibilise les adeptes de la navigation et des loisirs nautiques à la cause du sauvetage en mer et rend hommage aux sauveteurs.

DÉCOUVERTE PARTENARIAT POUR LA CYBERDÉFENSE

Les 19 et 20 juin, le commandement de la cyberdéfense (COMCYBER) et le service de recrutement de la Marine (SRM) ont organisé, à Toulon, une visite au profit des écoles parisiennes partenaires. Au programme : visite du porte-avions *Charles de Gaulle*, d'un sous-marin nucléaire d'attaque et du centre support de la cyberdéfense.

CENTENAIRE L'AIGLE ET LE CÉPHÉE EN POLOGNE

Du 22 au 27 juin, les chasseurs de mines *L'Aigle* et *Le Céphée* ont

fait escale à Gdynia, en Pologne, pour les commémorations des 100 ans de la Marine polonaise. Le vice-amiral d'escadre Lozier, inspecteur de la Marine nationale représentant le chef d'état-major de la Marine, s'est rendu à la cérémonie officielle, en présence du président de la République polonaise, le 24 juin.

FOOTBALL IL PATISSE POUR LA COUPE DU MONDE

Six répliques en chocolat du célèbre trophée ont été réalisées par le second maître Sébastien. 20 kg de chocolat pour les gourmands des différents carrés du *Surcouf*. La frégate est actuellement déployée aux côtés du bâtiment de projection et de commandement (BPC) *Dixmude* pour la mission Jeanne d'Arc 2018.



© MN

SOUS LES EAUX MISSION PLONGÉE

Du 26 juin au 3 juillet, 12 plongeurs du groupement de plongeur démineur de la méditerranée (GPD Med) de la Marine nationale sont mobilisés sur un chantier de fouilles sous-marines au large de la Corse. Cette opération fait suite à la découverte par une agence américaine spécialisée dans la recherche, de l'épave d'un avion de chasse *Republic P47 Thunderbolt US* qui s'est abîmé en mer en 1944.



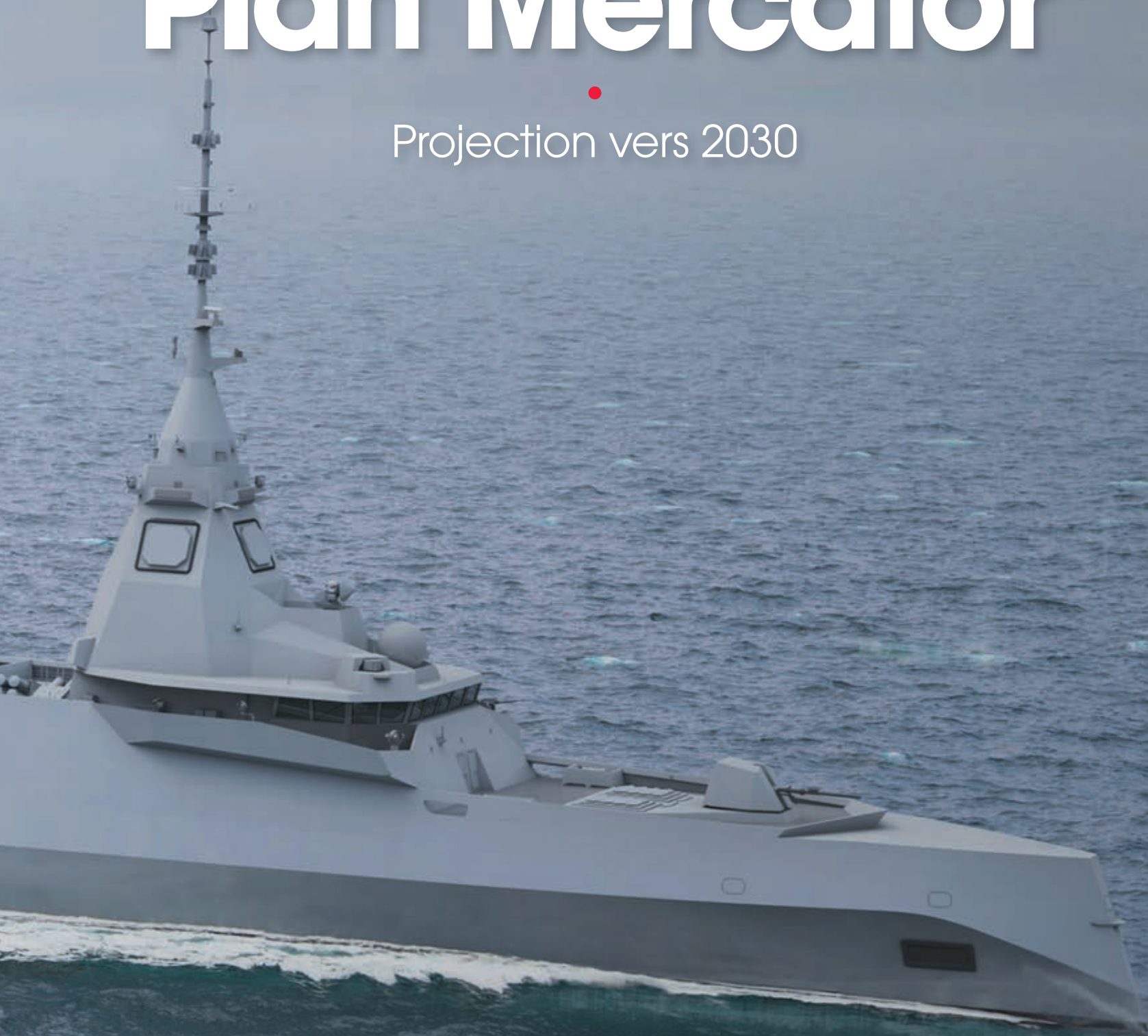
La loi de programmation militaire (LPM) 2019-2025, qui s'appuie sur l'évolution du contexte géopolitique décrit dans la revue stratégique, vient d'être votée par la représentation nationale. Elle définit les moyens nécessaires pour répondre aux enjeux actuels et futurs. Le renouvellement de la flotte est assuré et les lacunes capacitaires seront progressivement comblées.

Afin de fixer le cap à tous les marins, le chef d'état-major de la Marine, l'amiral Christophe Prazuck, a dévoilé son plan stratégique pour 2030 : le plan Mercator, du nom du célèbre cartographe flamand du XVI^e siècle. Ce plan se décline en quatre « amers » : une marine d'emploi qui navigue sur toutes les mers du monde, une marine de combat qui s'appuie sur un entraînement poussé, une marine en pointe qui innove pour conserver l'ascendant sur l'adversaire et, enfin, une marine qui compte sur chacun. Pour cela, il faut des marins épanouis tant dans leur métier qu'auprès de leurs familles.

● DOSSIER COORDONNÉ PAR LE LV FRANÇOIS SÉCHET ET L'ASP AUDE BRESSON

Plan Mercator

Projection vers 2030



Une marine de combat

Pour remplir avec succès ses missions dans les années à venir, la Marine doit impérativement s'adapter à un contexte mondial en évolution rapide. Cette adaptation doit émaner d'une réflexion globale touchant tout à la fois

les moyens, les modes d'action, le maintien en condition opérationnelle... Le contexte de nos opérations se durcit. Pour y faire face, la préparation opérationnelle sera renforcée, permettant aux marins de bénéficier d'entraînements plus poussés en particulier dans la mise en œuvre des armes. Elle s'accompagnera d'une utilisation élargie de la simulation et du retour d'expérience. Enfin, il s'agira de maintenir et d'entretenir la capacité autonome d'appréciation de situation et de commandement des opérations, tout en participant de manière accrue à des exercices interalliés et interarmées de haut niveau. ●



© S. DZIOBA/MN

Question à :

CA Nicolas Vaujour, amiral commandant les opérations aéronavales (ALOPS)



© A. MANZANO/MN

En quoi les opérations en mer sont-elles, selon vous, appelées à se durcir ?

Je suis rentré dans la Marine il y a près de 30 ans. Deux blocs se faisaient face, le monde était stable à défaut d'être sûr. Les opérations ont depuis beaucoup évolué avec le contexte géopolitique. Chute du mur de Berlin, 11 septembre 2001, guerres en Irak, en Afghanistan, en Libye, en Syrie constituent des événements marquants qui ont rythmé nos engagements opérationnels.

Au travers de ces événements j'identifie trois changements majeurs générateurs de tensions : nous sommes dans un monde contesté, dans un monde désinhibé et dans un monde surveillé.

La contestation des équilibres établis en est la première caractéristique. Des États puissants et moins puissants remettent en cause les équilibres internationaux.

Annexion de territoires, construction d'îlots artificiels, friction autour des zones d'exploitation off-shore, autant de signaux qui marquent des volontés étatiques conquérantes, assumant les rapports de force.

La deuxième caractéristique est la désinhibition de l'emploi de la force. Elle est assumée. Dans le bas du spectre, les pêcheurs s'opposent avec

violence au contrôle en Guyane, des trafiquants de migrants abordent violemment les vedettes de la gendarmerie maritime à Mayotte, les Houthis attaquent des frégates saoudiennes ou émiriennes avec des embarcations télécommandées, des flottilles de pêche sont escortées par des bâtiments de guerre. Dans le haut du spectre, les nations emploient bombes et missiles de croisière pour atteindre leurs objectifs politiques.

Troisième caractéristique : nous vivons dans un monde de plus en plus surveillé. Diffusion mondiale de l'AIS (Automatic Identification System), imagerie satellite accessible à tous, emploi massif des drones, interconnexion des systèmes entre eux : les nations veulent réassumer leur souveraineté en surveillant leurs approches et pour certaines être en mesure d'en interdire l'accès.

Ces trois facteurs sont générateurs de tensions. La supériorité opérationnelle dont nous avons bénéficié n'est plus acquise d'emblée. Nous devons la gagner en faisant face à une opposition.

La menace a changé de forme. Elle se déploie partout, symétrique, asymétrique, hybride. Du drone tueur au missile hypersonique, du brouillage traditionnel aux attaques cyber, le champ des menaces s'étend et nous devons nous y adapter. La violence n'est plus l'apanage des États. Des groupes adverses, plus ou moins structurés, émergent. Leur maîtrise de l'emploi de la force est parfois limitée, ce qui peut laisser place à la méprise. Le durcissement des opérations est déjà une réalité. Nous y serons de plus en plus confrontés à l'avenir. Notre Marine est une marine de combat. Pour vaincre dans ce contexte, nous devons nous y préparer et être prêts au combat, tant humainement que techniquement.



© MN



© N. FERNANDEZ/MN



© F. LEDOUX/MN

1 Rafale Marine à l'appontage sur le porte-avions *Charles de Gaulle* lors de l'opération Arromanches 3 en Méditerranée orientale en octobre 2016.

2 Tir opérationnel de missiles de croisière navals depuis la FREMM *Languedoc* le 14 avril 2018.

3 Tir à bord du BPC *Mistral*.

4 Le patrouilleur léger guyanais (PLG) *La Confiance*.

Rencontre

CV Philippe Le Gac, commandant la frégate multi-missions (FREMM) *Languedoc*



© MN

Quels sont les récents déploiements opérationnels auxquels vous avez participé ?

Moins de 12 mois après son admission au service actif, la frégate multi-missions *Languedoc* a d'ores et déjà été déployée à trois reprises en Méditerranée orientale. Intégré par deux fois à l'opération Chammal,

l'équipage a activement participé à la surveillance des mouvements militaires au large des côtes levantines et au-dessus du territoire syrien. Plus emblématique encore, les frappes de rétorsion menées dans le cadre de l'opération Hamilton ont placé les marins du *Languedoc* au cœur de l'actualité opérationnelle. Enfin, dans un tout autre domaine, les opérations de lutte anti-sous-marine en Méditerranée ont, elles aussi, fortement marqué l'année écoulée.

Quelle a été l'action la plus marquante engagée par votre équipage ?

Sans aucun doute, l'action la plus marquante aura été notre participation aux frappes de rétorsion contre l'arsenal chimique clandestin du régime syrien. Engagé aux côtés de nombreuses

unités navales et aériennes – françaises, britanniques et américaines – le *Languedoc* a tiré, dans la nuit du 13 au 14 avril dernier, une salve de missiles de croisière navals (McCN) devenant ainsi la première unité de la Marine nationale à mettre en œuvre au combat cette arme nouvelle.

Quels sont les éléments tangibles auxquels vous avez dû faire face qui illustrent le durcissement de la menace en mer ?

La mer est en effet devenue un espace où les États cherchent à affirmer leur souveraineté et défendre leurs intérêts militaires ou économiques allant parfois jusqu'à contester les règles du droit international qui régissent la circulation en mer.

Comment vous préparez-vous à faire face aux nouvelles menaces ?

Il n'y a pas de secret ! C'est en répétant jour après jour les gestes nécessaires à la mise en œuvre des systèmes embarqués qu'un équipage se prépare à affronter ces menaces. L'entraînement paye et c'est pourquoi il est vital d'enchaîner les exercices au quotidien, à la mer comme à quai, pour être en mesure de faire face le moment venu. Mais il convient d'adapter sans cesse les contours de cette préparation aux réalités des théâtres d'opérations et d'imaginer dès aujourd'hui ce que seront demain les modes d'actions adversaires. C'est ce que nous essayons de faire, à notre niveau, à bord du *Languedoc*.

Concrètement, cela se traduit par

- Un déploiement opérationnel ou un exercice interallié de haut niveau au moins tous les deux ans pour chaque unité d'escorte.
- Un tir de munitions complexe (missile, torpille) par unité au moins tous les deux ans.

...

Témoignage

CC Stanislas Marande, commandant le patrouilleur léger guyanais (PLG) *La Confiance*

En 2018, l'équipage du PLG *La Confiance* a été déployé successivement sur deux théâtres opérationnels. D'abord dans l'arc antillais où nous avons ouvert le domaine d'emploi des PLG dans la lutte contre le narcotrafic avec l'interception d'une pirogue transportant plus de 150 kg de marijuana. Ensuite, à peine rentrés en Guyane, nous avons pris part à une opération de police des pêches. En Guyane, la confrontation en mer avec les pêcheurs brésiliens illégaux se durcit. Ils n'hésitent plus à s'opposer de plus en plus violemment à nos contrôles. Le succès de nos missions exige donc une coordination poussée en interarmées avec les hélicoptères de l'armée de l'Air et la gendarmerie maritime, comme avec les autres administrations. La complexité des interventions est accentuée par l'environnement difficile en Guyane.

Se préparer à faire face à ces nouvelles violences en mer exige avant tout de parfaitement connaître son équipage, ses forces comme ses limites. Ensuite il est indispensable de savoir exploiter toutes les capacités de son bâtiment. Cela demande de prendre en amont le temps de l'observation pour avoir le recul nécessaire dans les situations tendues. *Bien observer quand on en a le temps permet de réfléchir rapidement quand on ne l'a plus.*



© A. GAZAR/EMA

Une marine en pointe

Pour conserver son ascendant dans les opérations et faciliter la vie quotidienne de ses équipages, la Marine de 2030 se doit d'être moderne et innovante. La multiplication des nouvelles menaces appelle en effet à développer de nouveaux outils,

notamment l'intelligence artificielle ou les drones, dont chaque bâtiment et sémaphore sera équipé.

Une meilleure connectivité facilitera le quotidien des marins, leur permettant d'accéder aux ressources en ligne depuis leurs propres ordinateurs ou smartphones. L'innovation devient l'affaire de tous grâce à la mise en place, dans les grandes unités, de Navyl@b, espace à la disposition de marins qui souhaitent structurer et développer leurs idées. ●



© DGA/EV



© A. PUGNET/MN

1 Drone nEUROn survolant le porte-avions *Charles de Gaulle* aux côtés d'un *Rafale* Marine.

2 Entraînement de marins sur simulateur.



© M. LE JONCOUR/MN

Le Hackathon, une forme d'innovation

Pour bénéficier des dernières recherches et innovations, la Marine s'ouvre au monde civil. Depuis deux ans, elle organise avec Thales, 42 et Matrice, un hackathon qui donne à de jeunes développeurs l'opportunité d'imaginer la surveillance maritime de demain. À partir de cas concrets opérationnels, ils réfléchissent à la façon dont l'intelligence artificielle peut améliorer les performances. Au printemps 2018, les participants ont ainsi travaillé à la conception d'un cloud au profit des usagers de la mer. Les solutions qui ont émergé seront développées. Elles pourraient permettre de rassembler de nouvelles données et de les trier de manière intelligente, pour améliorer la tenue de situation maritime.

Marine et Big data

CV Laurent, officier de cohérence des armées à l'état-major de la Marine (EMM)



© A. MANZANO/MN

À quel scénario un bâtiment pourrait-il être confronté en 2030 ?

Nous sommes en 2030, en zone de crise. La frégate multi-missions (FREMM) *Lorraine* est déployée. Ce bâtiment de premier rang figure parmi les fleurons de la Marine, avec les frégates de taille intermédiaire (FTI), les frégates de défense aérienne (FDA) rénovées ou les sous-marins nucléaires d'attaque (SNA) de type *Suffren*.

Son drone tactique embarqué SDAM (système de drone aérien marine) vient de détecter deux aéronefs suspects menaçants pour le *Chevalier Paul* qui navigue à quelques nautiques. Grâce à la veille coopérative navale (VCN), ces échos furtifs ont été suivis en continu par la force. Les sonars UBF (ultra basses fréquences) ont aussi détecté à grande distance un sous-marin ennemi. La force maîtrise son environnement, au-dessus et sous la mer.

Cette supériorité informationnelle donne un coup d'avance. Depuis le central opérations, la situation tactique est élaborée à l'aide du système d'information des armées (SIA) intégrant des technologies de swarm computing (intelligence distribuée). Le big data permet de traiter un très grand nombre de données et d'analyser le cloud maritime. L'intelligence artificielle va aider à hiérarchiser la situation tactique et à valoriser l'information pertinente pour que l'opérateur dans la boucle prenne la bonne décision. Afin de s'assurer que la *Lorraine* est prête, le commandant demande un point de situation au commandant adjoint navire (COMANAV) depuis son smartphone connecté au réseau bord. L'ordre apparaît sur les montres connectées du groupement navire, et notamment sur celle du second maître M.. Alors que c'est la première fois qu'il embarque sur une FREMM, son entraînement en réalité virtuelle et augmentée sur le simulateur de la base navale lui a permis d'être immédiatement opérationnel. Sur les écrans, le système de maintien en condition opérationnelle (MCO) prédictif permet d'anticiper certaines opérations de maintenance pour optimiser la disponibilité du bâtiment et de ses équipements. Si nécessaire, l'imprimante 3D embarquée réalisera une pièce de rechange qui ne serait pas disponible à bord, afin d'éviter un long acheminement de métropole. Le contrôleur des capacités opérationnelles (CCO) rend compte au commandant : FREMM *Lorraine* parée !



© DR

L'enjeu du numérique

Navyl@b par le CF Camille

La Marine de 2030 sera une marine en pointe, innovante et profondément modernisée, qui mise sur la transformation numérique pour évoluer avec son temps. 2030 vous paraît un horizon encore lointain, pourtant, cette transformation se prépare dès à présent. Le numérique est employé comme un levier du développement de l'agilité, gage d'une adaptation permanente à un environnement en constante évolution.

À ce titre, la Marine vient de créer le Navyl@b, qui a vocation à encourager l'émergence et la mise en œuvre d'innovations conçues par les marins. Une fois le besoin validé, le centre d'expertise des programmes navals (CEPN) aide les concepteurs à s'ouvrir au monde civil des écoles, des incubateurs et des start-ups, les soutenant tout au long du processus de maquettage. Ce travail dans le domaine de l'innovation numérique doit notamment permettre d'inscrire les projets dans l'écosystème du système d'information des armées (SIA). Grâce à un premier « bac à sable » déployé durant la mission Jeanne d'Arc 2018, les marins ont dès à présent la possibilité de proposer et concevoir des solutions répondant plus efficacement à leurs besoins immédiats. Un membre de l'équipe des systèmes d'information et de communications (SIC) du *Dixmude* a ainsi imaginé une application utilisable pour faciliter la gestion des ressortissants accueillis lors d'opérations d'évacuation Resevac. Elle accélère la phase d'enregistrement, permet un suivi plus individualisé et évite les doubles saisies. De quoi donner un sacré coup de pouce aux équipages en opérations !

Focus

Projetons-nous en 2030 : quelle place pour les drones ? Par le CF Pierre, officier de programme à l'EMM

Dans les airs, sur les flots ou sous la mer, les drones font partie intégrante du quotidien des marins. Après des années de développement puis de déploiement, ils sont partout. Leur emploi permet de gagner en discrétion pour pénétrer les espaces contestés et recueillir de l'information.

Peu encombrant, le drone aérien a su trouver sa place sur l'ensemble des bâtiments de la Marine de 2030. Il est stocké dans le hangar, aux côtés de l'hélicoptère du bord, et même sur les bâtiments ne disposant pas d'une plateforme spécifique. Bien sûr, les appareils ont des caractéristiques variables en fonction des unités qui les accueillent. Pesant plusieurs centaines de kilos, le SDAM⁽¹⁾ équipe les frégates, les bâtiments de projection et de commandement (BPC) et les patrouilleurs affectés en métropole ou outre-mer. Grâce à son radar et à son capteur optronique, il est capable d'établir la situation tactique jusqu'à une centaine de nautiques. C'est aussi un relais radio qui peut assurer un contact permanent avec une embarcation relativement éloignée du bord.

Son endurance supérieure à 10 heures permet à tout moment à la frégate de délivrer une arme à sa portée maximale si la situation l'exige. Les autres bâtiments mettent quant à eux en œuvre un mini-drone mono capteur de moins de 30 kilos. Celui-ci fait office de jumelles déportées : il permet d'identifier, de tenir un contact et d'apporter son soutien à une action d'intervention par d'autres moyens.

Les unités basées à terre ont aussi leurs drones aériens. Opérés depuis la base de Lann-Bihoué, les premiers MALE (Moyenne altitude longue endurance) sont en mesure d'établir la situation tactique sur une zone maritime étendue, en complément des avions de patrouille. Avec la multiplication des micro-drones, chaque groupement de fusiliers marins dispose éga-

lement d'un moyen de surveillance et d'appui à l'intervention. Quant aux commandos, ils sont désormais rompus à la mise en œuvre de toute une gamme de drones répondant à leurs besoins spécifiques.

En 2030, les drones sont aussi à la surface et sous l'eau. Dans le domaine hydrographique, ils permettent d'accroître la sécurité de l'équipage. Finies les longues heures passées dans des vedettes à effectuer des relevés par mer formée : l'opérateur guide l'appareil, depuis son bâtiment de nouvelle génération.

Parallèlement, la composante de guerre des mines est entièrement renouvelée par l'emploi de bâtiments spécialisés mettant en œuvre des systèmes de drones de surface et sous-marins. L'équipage du bâtiment de guerre des mines, qui opère à une distance accrue de la menace « mine », met en œuvre un savoir-faire technique très pointu pour la planification des missions et la conduite des systèmes de drones. Tandis que les drones sous-marins naviguent en autonomie pour couvrir les « zones de chasse », un robot télé-opéré par le personnel de quart au central opérations (CO) permet de réaliser à distance une identification visuelle des contacts. En opération extérieure, la chasse aux mines se fait plus discrètement en réduisant la silhouette et les vulnérabilités à proximité des côtes non sûres. Les savoir-faire traditionnels ne sont pas oubliés et sont toujours employés dans les opérations courantes pour liquider les « restes explosifs de guerre » ou pour intervenir dans le cadre de l'action de l'État en mer, avec une efficacité augmentée par une nouvelle combinaison hommes-machines.

(1) Système de drone aérien de la Marine.



© F. LEBIHAN/MN

Récupération du drone autonome sous-marin (AUV), au sud des « Pierres Noires ».



© C. MOTET/MN

Mise en œuvre du drone Schiebel 100 depuis le BPC *Dixmude*.

Concrètement, cela se traduit par

- Un drone par bâtiment de surface et sémaphore.
- Une capacité de détection UBF par sous-marin.
- Navyl@b pour imaginer les applications de demain et en favoriser le développement par les marins eux-mêmes.
- Une utilisation généralisée de la réalité augmentée pour la formation.

...

Une marine qui compte sur chaque marin

Pour relever les défis de demain et mettre en œuvre des moyens à la pointe de la modernité, les compétences des marins sont primordiales. Ce haut niveau de compétence se prépare dès le recrutement. Il se poursuit grâce à une formation moderne et adaptée aux nouveaux équipements. Pour constituer une marine durable, il convient aussi de remporter la bataille de la fidélisation. Le métier de marin est un métier passionnant mais éprouvant. Le plan Mercator permettra de mieux prendre en compte les contraintes du métier en donnant plus de visibilité aux marins et à leurs familles. Le modèle de fonctionnement à deux équipages sera progressivement étendu. ●

© M. DENNEL / MN



Focus

Double équipage : un nouveau cap pour la Marine

Quels bâtiments ?

Dans un premier temps, les frégates multi-missions (FREMM) (détachements aéronautiques inclus) et les patrouilleurs de service public (PSP) de Cherbourg.

Deux équipages alterneront ainsi la prise en charge de l'unité tous les 4 mois environ :

- l'équipage «en charge» est embarqué. Il est responsable de la conduite de l'unité ;
- l'équipage «non en charge» est, quant à lui, à terre et se prépare à relever l'équipage «en charge». Il partage principalement son activité entre formation, entraînements individuels et collectifs et permissions.

Pourquoi ?

Le but est de donner aux marins et à leurs familles une meilleure visibilité sur leur programme d'activités.

L'équipage «non en charge» ne sera pas soumis aux régimes d'alerte et ne connaîtra pas de changement de programme dicté par le tempo opérationnel. Les dates d'alternance seront connues plusieurs mois à l'avance par les marins et leurs familles. De plus, l'équipage «non en charge» n'a pas vocation à fournir d'éventuels renforts RH à l'équipage «en charge». Ceux-ci, en cas de besoin, seront prélevés ailleurs, en particulier dans les groupes de transformation et de renfort (GTR) pour les FREMM ou sur les

© J. BELLEMAND/MN



autres équipages «en charge» de bâtiments en entretien.

L'extension du modèle à deux équipages permettra également à la Marine d'être plus performante en augmentant le nombre de jours de mer par bâtiment sans accroître celui effectué par chaque marin. Cela permettra, en outre, une meilleure préparation opérationnelle des équipages avec des périodes d'entraînement et de formation à terre. Il s'agit avant tout de diminuer les contraintes liées à la vie embarquée.

Comment ?

Cette évolution majeure entraîne bien sûr des modifications de nos schémas habituels en termes de ventilation d'effectifs, de maintien en condition opérationnelle (MCO) et d'infrastructures. Néanmoins, par le biais de

réorganisations internes, il est possible de lancer immédiatement cette réforme, en particulier grâce au désarmement anticipé de frégates anti-aériennes et de frégates anti-sous-marines F70, bâtiments aux équipages plus nombreux que leurs successeurs.

La Marine s'est mise en ordre de bataille pour atteindre un objectif ambitieux qui améliorera à la fois son efficacité et le quotidien des marins.



Retrouvez sur le site colsbleus.fr le témoignage du CC Alexis Gollnish, commandant l'équipage B du bâtiment multi-missions (B2M) *Bougainville*.

1 Le personnel en passerelle lors du poste de manœuvre général à bord de la frégate multi-missions (FREMM) *Provence*, le 11 avril 2018.

2 Changement d'équipage à bord du SNLE *Le Vigilant*.

3 Marins rassemblés à bord de la FREMM *Aquitaine*.



© M. DENNIEU/MN

Témoignage

CV Xavier, sous-directeur études et politique RH de la direction du personnel militaire de la Marine



© MN

Les 3 défis des ressources humaines à l'horizon 2030. 42 000 marins œuvrent chaque jour pour maintenir notre niveau opérationnel sur toutes les mers du monde, en permanence. Pour garantir ce niveau d'engagement, la Marine doit faire face, à l'horizon 2030, à de grands défis RH dans les domaines du recrutement, du développement des compétences et de la fidélisation. La Marine renouvelle chaque année 10 % de ses effectifs, c'est considérable. En matière de recrutement, la Marine doit se projeter à long terme et conserver son exigence quant à la qualité des candidats. Chaque jeune Français, de tout profil, indépendamment de ses origines

géographiques, de son âge et de son niveau scolaire, a sa place dans la Marine ! La Marine veut aussi renforcer ses partenariats avec l'Éducation nationale et d'autres acteurs de l'enseignement et du monde professionnel. À chaque classe d'âge doit pouvoir être offerte une possibilité de découvrir la Marine : visites, stages, cursus partenaires, réserve...

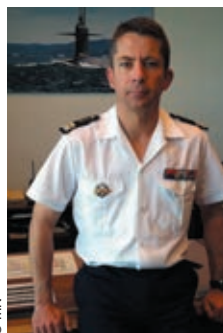
Nous devons former les marins recrutés à des métiers uniques en nous adaptant de façon continue aux évolutions technologiques de nos équipements. À cet égard, le bagage académique civil, les expériences et le potentiel de chaque marin seront davantage exploités. L'utilisation d'outils modernes et innovants (réalité augmentée, modélisation, téléformation) contribuera également à l'ambitieuse rénovation pédagogique du développement des compétences, avec la volonté de rendre chaque marin pleinement acteur de son parcours.

Enfin, une marine durable et efficace au quotidien repose sur des marins épanouis et heureux dans leur emploi. La fidélisation s'appuie d'abord sur le sens donné à la mission. Il appartient au commandement de l'expliquer. Pour avancer sur la voie de la conciliation entre vie professionnelle et vie privée, des mesures importantes ont été prises. L'extension du modèle à deux équipages constitue une mesure forte du plan stratégique 2030. Il permettra notamment de limiter la suractivité et de rendre l'activité plus prévisible pour le marin et sa famille. En complément, il importe de conserver une politique de rémunération incitative qui valorise la progression et l'activité opérationnelle.

Ces trois batailles, la Marine ne les gagnera pas sans ses marins, d'active et de réserve, ni sans leur famille. Ils en sont les meilleurs ambassadeurs, les plus à même, par leur discours et le partage de leurs expériences, de toucher la jeunesse en son cœur.

Rencontre

CV Christian, commandant de l'escadrille des SNLE



© MN

Le système de double équipage (bleu/rouge), associé au plan d'entretien, permet de faire naviguer un sous-marin près de 200 jours par an. C'est assurément le meilleur système pour optimiser l'emploi d'un bâtiment.

Quelle est l'activité de l'équipage qui n'est pas en charge de la conduite du bâtiment ?

Chaque équipage suit un cycle d'une dizaine de mois débutant par une période d'entraînement sur simulateurs d'environ 6 semaines. À l'issue de cette période, l'équipage (bleu par exemple) est paré à prendre en charge le sous-marin dès le retour de mission de l'équipage rouge.

Comment et à quel rythme cet équipage apporte-t-il du soutien à l'équipage en charge ?

Les deux équipages conduisent ensemble la période d'entretien d'une durée d'environ 7 semaines, l'un (le rouge dans notre exemple) étant placé en soutien de l'équipage bleu. À l'issue de cette période, les marins de l'équipage bleu sont parés pour conduire une nouvelle patrouille opérationnelle de dissuasion. L'équipage rouge, qui est rentré de mer, part alors en permissions pour 4 à 6 semaines, pendant que l'équipage bleu est en mer.

Comment assurez-vous le maintien des compétences ?

Au retour de permissions, l'équipage rouge débute son entraînement sur simulateur. Ce système de double équipage permet d'optimiser la formation, l'entraînement et la qualification des équipages durant des périodes dédiées uniquement à ces activités et cela juste avant de prendre le sous-marin en charge.

Comment les familles vivent-elles ce rythme ? Quels en sont les bénéfices ?

Ce rythme permet aux familles d'avoir une bonne visibilité sur les périodes de présence ou d'absence des conjoints, ce qui facilite l'organisation de la vie familiale.

Une plus grande place pour les femmes dans la Marine

Depuis 1983, date de la première expérimentation d'embarquement de femmes volontaires, la Marine n'a cessé de féminiser ses équipages. Elle compte aujourd'hui 5 400 femmes, qui représentent 14 % des marins et 9 % des effectifs embarqués. Le nombre de bâtiments pouvant accueillir un équipage mixte est en constante augmentation : aujourd'hui plus de 90 % des bâtiments de la Marine voient des femmes affectées à leur bord. Cette féminisation se poursuit avec la récente ouverture aux femmes des équipages de sous-marins nucléaires lanceurs d'engins (SNLE). Elle continuera de tenir une place importante dans le futur. En effet, l'objectif fixé à l'horizon 2030 est une augmentation de 50 % de la part des femmes dans la Marine. ●

© F. EUSTACHE/MN



Retrouvez sur le site colsbleus.fr le témoignage de l'EV1 Harmonie appartenant à l'équipage rouge du sous-marin nucléaire lanceur d'engins *Le Vigilant*.

Témoignage

VA (2S) Anne Cullerre



© M. LE JONCOUR/MN

Amiral, vous avez été l'une des premières femmes à commander à la mer, quels ont été les moments marquants dans votre carrière ?

J'en distingue deux, car ils ont largement orienté ma carrière. Tout d'abord ma décision de me porter volontaire pour embarquer sur la frégate ASM *Latouche-Tréville* en 1993, au moment où la Marine cherchait deux officiers féminins volontaires pour embarquer au sein des deux premiers équipages mixtes. Ça n'était pas gagné, j'étais lieutenant de vaisseau, je n'étais pas chef de quart et je n'avais initialement aucun poste clairement identifié à bord ! Mes dix années embarquées et mes deux commandements de navire ont montré que j'avais fait le bon choix.

Ensuite, ma détermination à faire autre chose que de la communication et des ressources humaines, domaines pour lesquels je ne me sentais aucune appétence. J'ai donc décidé de ne pas poursuivre dans la communication – j'ai été commandant en second du *Sirpa Marine* – et refusé un poste RH alors que j'étais jeune CV. J'ai été entendue et comprise. Cette détermination m'a ouvert la voie vers des postes opérationnels au sein de la Marine et en interarmées, pour culminer avec les postes d'ALPACI (amiral commandant les forces maritimes françaises de l'océan Pacifique), puis de sous-chef des opérations de la Marine.

Selon vous, comment la place des femmes a-t-elle évolué au sein de la Marine ?

C'est assez simple, les femmes ont aujourd'hui accès à tous les postes, ce qui en dit long sur le chemin parcouru, notamment depuis la première expérimentation des femmes embarquées entre 83 et 87. Nous ne sommes donc plus au stade des « premières ». Droits et devoirs identiques, à terre ou embarqué(e), c'est un langage clair et admis par tous. Les femmes ont donc leur place, toute leur place dans la Marine. Qu'il y aura une femme commandant du porte-avions ou chef d'état-major de la Marine ça n'est plus une question mais une évidence. Et je trouve que la Marine peut, doit même, être encore plus ambitieuse : 15 % de femmes, c'est un chiffre que j'entends depuis une dizaine d'années, nous nous satisfaisons d'ailleurs d'être dans le peloton des marines occidentales comptant le plus de femmes. Mais est-ce vraiment représentatif aujourd'hui de notre société ? Je pense que non et que le temps est venu de passer la surmultipliée.

Quels conseils donneriez-vous à une jeune femme qui souhaite s'engager aujourd'hui dans la Marine ?

Difficile de donner des conseils sans passer pour « vieux jeu ». Les jeunes femmes d'aujourd'hui ont des attentes que je n'avais pas à leur âge. Je lui dirais probablement que dans la Marine, tout est possible. Par exemple d'entrer à l'École des mousses et de terminer une carrière comme amiral. Je lui dirais aussi que la Marine, comme la mer, est un immense espace de découvertes potentielles, tant humaines que professionnelles, et qu'à elle seule appartient le pouvoir de les réaliser. Je lui dirais qu'elle y trouvera de belles valeurs qui la soutiendront et la porteront dans les moments de doute ou de difficulté, comme l'esprit d'équipage. Je lui dirais que « servir » est un amer tout à fait remarquable qui la guidera par gros temps. Au final je lui dirais, allez, vas-y, ose !



© F. EUSTACHE/MN

2

1 En passerelle de la FDA
Chevalier Paul.

2 Le LV Anne-Sophie
commandant du CMT Lyre en 2017, remet la médaille de la protection militaire du territoire à un membre de son équipage à Toulon le 24 mars 2017.

Concrètement, cela se traduit par

- Des partenariats plus nombreux avec l'Éducation nationale et le monde industriel.
- Plus 50% de femmes dans la Marine en 2030.
- Une extension du nombre d'unités à deux équipages...

Parcours

MP Isabelle, major conseiller du commandement de la zone et de l'arrondissement maritimes de la Manche et de la mer du Nord



© B. PLANCHAIS/MN

Quel est votre parcours ?

J'ai un parcours atypique. Engagée en 1989 en qualité de transmetteur, je débute une carrière technico-opérationnelle. J'ai la chance d'embarquer à bord de l'ancêtre du *Monge*, le bâtiment d'essais et de mesures *Henri Poincaré*. En 1999, une inaptitude médicale me contraint à me réorienter. Je retourne sur les bancs de l'école, en l'occurrence celle des fourriers, et je deviens

secrétaire militaire. Suivent des affectations à terre puis l'obtention du brevet supérieur de secrétaire militaire par la validation des acquis de l'expérience qui m'ouvre la porte de l'outre-mer. Je pars au bureau de recrutement de la Marine à La Réunion et j'enchaîne avec une affectation à bord du bâtiment de commandement et de ravitaillement (BCR) *Marne*, en 2011. Ce sera une affectation fantastique et riche d'enseignements. C'est une sacrée aventure humaine d'embarquer en tant que premier maître à plus de 40 ans ! Mon affectation commence fort car je suis appelée un mois en avance, c'est le début de l'opération Harmattan. Je passe ensuite cinq mois en océan Indien dans le cadre de l'opération Atalante. Si mes responsabilités familiales ne m'avaient pas rappelée à terre, j'aurais demandé une nouvelle affectation embarquée. J'ai trouvé à bord comme une seconde famille, un vrai esprit d'équipage et de cohésion. Le fait d'être une femme n'a jamais été un handicap, ni un avantage, j'étais un marin comme les autres.

De retour à terre, à l'École des fourriers, j'obtiens le brevet de maîtrise en ressources humaines et gestion des administrations en 2015. À l'été 2017, j'ai la chance de voir ma candidature acceptée pour la fonction de major conseiller à Cherbourg, j'ai décidé de servir les autres, le tout en étant au contact direct des marins et du préfet maritime.

Quels ont été les moments forts de vos affectations embarquées ?

Les moments forts ont été nombreux. Ils ont tous un dénominateur commun : l'esprit d'équipage. C'est celui qui nous permet de remplir nos missions en sachant que chacun peut compter sur l'autre. C'est celui qui nous permet aussi de nous déployer loin et longtemps au sein d'une seconde famille.

Quelles ont été les difficultés à surmonter au cours de vos affectations à la mer ?

Les fonctions d'officier de garde et d'officier de quart aviation. La fonction d'officier de garde est essentielle à bord. Pour moi, cette fonction a été, dans un premier temps, une somme gigantesque de connaissances à ingurgiter pour connaître le bâtiment par cœur. Ensuite, ce fut une vraie prise de conscience de mes responsabilités comme représentant du commandant. Quant au poste Avia, avec mon anglais plus que perfectible, la mise en jambe fut difficile d'autant plus que, pendant l'opération Harmattan, les postes aviation s'enchaînaient, parfois plusieurs fois par jour. Ces difficultés m'ont aussi fait prendre conscience de l'adaptabilité du marin et m'ont appris à sortir de ma zone de confort. Au final, j'en sors grandie.

Enfin, l'éloignement du foyer et l'inévitable distance prise vis-à-vis des contraintes familiales sont les facteurs les plus difficiles à supporter. Néanmoins, s'agissant d'un choix de couple mûrement réfléchi et grâce à l'esprit de fraternité qui règne au sein d'un équipage, je suis aisément parvenue à trouver l'équilibre entre ma situation personnelle, familiale et professionnelle.

Quels conseils donneriez-vous pour une jeune femme qui hésite à demander une affectation à la mer ?

J'invite toute jeune femme à tenter cette aventure car l'expérience de la mer est unique et les affectations à terre ne suffisent pas toujours à percevoir avec objectivité les exigences du métier de marin. L'embarquement maintient aussi notre capacité d'adaptation et offre une réelle ouverture d'esprit.

PLAN MERCATOR

PROJECTION VERS 2030

La représentation nationale vient de voter une nouvelle loi de programmation militaire. Elle va permettre de combler les lacunes capacitaires, d'accélérer le rythme de renouvellement de la flotte, et de préparer l'avenir. Cette loi, la Marine l'accompagne par un plan stratégique : le plan Mercator. Il est défini par quatre amers : une marine d'emploi qui œuvre quotidiennement sur toutes les mers du monde, une marine de combat capable d'opérer sous menace, une marine à la pointe de la technologie et une marine qui compte sur chacun de ses marins.

NOTRE ENVIRONNEMENT CHANGE

- Un monde plus dangereux
- Une ambition européenne renouvelée
 - Une société en mutation
- Un marché de l'emploi concurrentiel
 - Une révolution numérique

LOIN, LONGTEMPS, EN ÉQUIPAGE

Une marine forte de ses équipages, déployée en permanence, sur tous les océans.

UNE MARINE EN OPÉRATIONS

Des résultats concrets, au service de notre pays et de nos concitoyens.

NOTRE
UNE MARINE

UNE MARINE EN POINTE



- Une capacité de détection acoustique UBF par sous-marin
- Un drone tactique embarqué par bâtiment de surface / sémaphore
- Navy Lab pour imaginer les applications de demain et porter les innovations

etc.

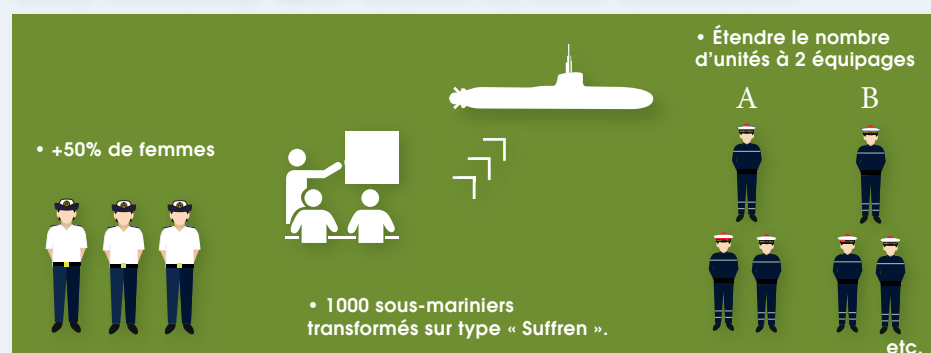
UNE MARINE DE COMBAT



- Opérer sous menace - agir avec nos partenaires.
- Se préparer à employer nos armes (via un tir de munition complexe - missiles ou torpilles par unité au moins tous les deux ans).
- Disposer d'une situation maritime partagée, analysée et entretenue sur toutes les mers.

etc.

UNE MARINE QUI COMPTE SUR CHACUN



- +50% de femmes
- 1000 sous-marins transformés sur type « Suffren ».
- Étendre le nombre d'unités à 2 équipages

A B

etc.

ADN :
DE D'EMPLOI

UNE MARINE QUI RENOUVELLE
son large spectre de capacités.

UNE MARINE QUI S'APPUIE SUR
un réseau mondial de bases navales
et d'alliés, des services efficaces,
une industrie parmi les meilleures.

MERCİ LA MER

Sensibiliser les jeunes générations aux enjeux maritimes

Partant du constat que les élèves des écoles élémentaires et les collégiens n'ont, pour la plupart, pas conscience de l'importance de la mer pour la France et plus généralement pour la planète, la Marine nationale, la Fondation de la mer et l'Éducation nationale ont mis en place un programme de sensibilisation aux enjeux maritimes.

Conçu pour des élèves des 3^e et 4^e cycles (du CM1 à la 3^e), le kit pédagogique intitulé «Merci la mer» aborde toutes les dimensions d'une France résolument maritime: historique, scientifique, économique, sociologique, stratégique, écologique...

Cette démarche s'inscrit pleinement dans le cadre de la convention signée fin 2017 entre la Marine nationale et l'Éducation nationale, qui vise, entre autres, au développement des actions de formation professionnelle aux métiers de la mer et à la sensibilisation de tous les élèves aux enjeux de la maritimisation.

TESTS GRANDEUR NATURE

Quelques semaines après avoir été présenté à des élèves de CM1 et de CM2 à Sainte-Marguerite-sur-Mer (Normandie), «Merci la mer» a été dévoilé le 7 juin dernier aux élèves d'une classe de 5^e du collège Camille Claudel (Paris 13^e). Sous le regard de leurs enseignants, les élèves ont découvert ou redécouvert le caractère essentiel de la mer pour l'homme. Ils ont ainsi pris conscience de la place de l'océan dans la régulation du climat, dans la vie quotidienne de millions de personnes, dans l'économie mondiale dont les flux

passent à 90 % par la mer, dans l'avenir de l'humanité pour se nourrir, se soigner ou se fournir en énergie. Les échanges avec les enseignants à l'issue des deux présentations ont permis d'améliorer les supports en y apportant quelques compléments ou modifications.

UN RÉSEAU D'AMBASSADEURS POUR UNE DIFFUSION NATIONALE

Début septembre, une campagne de communication sera lancée pour mobiliser les marins, d'active ou de réserve, ainsi que les associations afin qu'ils deviennent ambassadeurs du programme «Merci la mer» dans



La présentation du 7 juin s'est déroulée en présence de représentants des trois partenaires : le contre-amiral Boivin, délégué au rayonnement pour la Marine et directeur du Centre d'études stratégiques de la Marine (CESM), Sabine Roux de Bézieux, présidente de la Fondation de la mer, et Bertrand Pajot, Inspecteur général de l'Éducation nationale, doyen du groupe Sciences et technologies du vivant, de la santé et de la Terre.



© DR

les établissements de leur entourage. Le kit est dès à présent en ligne et disponible sur plusieurs plateformes : sur Colsbleus.fr (rubrique « Coin des moussaillons »), sur Intramar, dans la Boîte à outils, onglet « Présenter la Marine » et sur le site dédié « Merci la mer ». Il contient deux présentations : l'une s'adressant aux élèves de CM1-CM2-6^e ; l'autre destinée aux élèves de 5^e-4^e-3^e, ainsi qu'un guide de l'ambassadeur qui l'accompagne pas à pas dans sa démarche et dans sa présentation. Un quiz à distribuer aux élèves en fin de présentation est également téléchargeable, ainsi que des affiches à laisser dans la classe.

« Quand on parle de la mer, des images nous viennent immédiatement à l'esprit. Et puis d'autres encore. Les jeunes à qui le kit a été présenté ont vécu la même expérience : en parlant de ce qu'ils savent, de ce dont ils rêvent. Le binôme Marine nationale / Fondation de la mer leur a montré comment la mer est au cœur de leur histoire, de leur vie, de leur avenir. Je fais le vœu qu'ils auront désormais envie de s'y engager, comme citoyen responsable et, peut-être, pour en faire leur métier », a déclaré Sabine Roux de Bézieux, présidente de la Fondation de la mer.

« Nous devons sensibiliser nos enfants à la maritimisation des enjeux géopolitiques, économiques et écologiques contemporains en leur racontant l'histoire du monde vue de la mer et en leur montrant que cette dernière est l'avenir de leur Terre.

L'enseignement, primaire et secondaire, et la recherche sont l'amont et l'aval du seul grand projet d'avenir qui s'offre à la France. Nos enfants seront, à n'en point douter, aptes à nous montrer le chemin que nous tardons toujours à emprunter résolument. Ce kit, premier projet pédagogique, est appelé à être porté par le plus grand nombre, et en premier lieu par les parents, marins actifs et réservistes, les enseignants et tous les professionnels convaincus par la voie désormais ouverte. Un seul objectif : faire de la mer la grande cause de la France car c'est à la mer qu'on doit notre avenir de grande puissance. C'est à nos enfants que nous devons la réalisation de cette ambition ! », explique Pascal-Raphaël Ambrogi, inspecteur général de l'administration de l'Éducation nationale et de la Recherche. ●

EV2 MANON CAOUS



Flashez pour télécharger les kits « merci la mer » sur colsbleus.fr

Convention Marine nationale/Éducation nationale

Le 4 décembre 2017, la Marine nationale a signé une convention avec le ministère de l'Éducation nationale et le ministère de l'Enseignement supérieur, de la Recherche et de l'Innovation. Cette convention définit la coopération mutuelle dans les domaines suivants :

- l'importance de l'enseignement du fait maritime ;
- la formation aux métiers de la mer et de la Marine ;
- le lien avec l'enseignement supérieur et la recherche ;
- l'engagement des jeunes au service de la cohésion sociale ;
- la formation continue et la reconversion du personnel de la Marine ;
- les actions et appartenances croisées entre les réserves des deux institutions.

vie des unités

Réservistes citoyens Servir autrement

Déploiement longue durée Retour à quai pour le BSAH Loire

Mission Jeanne d'Arc 2018 « 24 heures dans la peau d'un midship » à bord du Dixmude

Réservistes citoyens Servir autrement

On ne présente plus la réserve opérationnelle. Mais la réserve citoyenne, l'autre composante de la réserve, est beaucoup moins connue. Coup de projecteur sur 500 civils qui mettent bénévolement leurs talents au service de la Marine.

« AMBASSADEURS » ET « EXPERTS »

Les réservistes citoyens de la Marine ont pour mission de sensibiliser les Français, et plus particulièrement les décideurs, aux enjeux maritimes et de les convaincre de la nécessité d'une politique maritime et navale pour la France. Ils contribuent aussi à faire connaître la Marine nationale, ses missions et ses besoins.

Hommes et femmes du monde de l'entreprise, de l'administration, des arts et de la culture, de l'industrie et des milieux politiques, diplomatiques, scientifiques, ils favorisent le lien entre la Marine et la Nation, ils contribuent à promouvoir et renforcer l'esprit de défense.

Ils apportent également leur expertise, parfois rare, répondant à des besoins spécifiques de la Marine. Ainsi, seuls ou en groupe, les réservistes citoyens réfléchissent actuellement sur des problématiques comme la digitalisation de la formation, la mise en place de partenariats entre la Marine nationale et des grandes universités, la recherche et l'innovation au service du maritime.

UN PILOTAGE INDIVIDUALISÉ

Agréés pour trois ans, les réservistes citoyens sont sélectionnés pour leurs compétences, leur force de proposition, leurs qualités humaines et bien sûr leur esprit de défense.



Le Centre d'études stratégiques de la Marine (CESM) est la maison-mère de l'ensemble des réservistes citoyens. Il en assure, avec le bureau PM3 de la direction du personnel de la Marine (DPMM), la gestion administrative. Chargé du recrutement des candidats, le CESM recherche l'adéquation entre les profils des candidats et les besoins de la Marine. Une fois intégrés, les nouveaux réservistes citoyens sont rattachés à une entité Marine qui les guide dans leurs missions. Le CESM anime le réseau par des communications régulières (lettre d'information électronique, publications) et l'organisation d'événements (séminaires, conférences, colloques, vœux du CEMM, Journée du marin). En maintenant ce lien régulier avec chaque réserviste, le CESM bénéficie d'une bonne

Promotion 2018.1 sur le pont du SNLE Le Triomphant. « Le stage de formation initiale favorise une rencontre au plus près de ce que vivent les marins. Nous passons d'une analyse statique à des échanges humains dans un contexte opérationnel », CF (RCIT) Joël.

connaissance de leur profil, ce qui lui permet de proposer des missions en adéquation avec les compétences et centres d'intérêts de chacun. Chaque autorité de la Marine contribue également à faire évoluer ce vivier en faisant appel à cette source de compétences et en donnant ses orientations sur ses besoins pour mieux cibler le recrutement.

UN ESPRIT D'ÉQUIPAGE APPRÉCIÉ

Les réservistes citoyens suivent des formations, d'abord à l'École navale afin de découvrir la Marine nationale par des cours théoriques, des exercices pratiques et des visites dans les forces, puis à l'École militaire avec un stage de sensibilisation aux grands enjeux stratégiques et maritimes. Ces périodes de formation sont aussi et



© A. MANZANO/MN

surtout l'occasion de côtoyer des marins et de développer un esprit d'équipage entre les réservistes citoyens. Les réservistes citoyens ont la possibilité d'embarquer quelques jours, une opportunité essentielle pour découvrir *in situ* la Marine, en saisir les enjeux et expérimenter la vie d'équipage.

Dès leur intégration, les réservistes citoyens se voient attribuer un grade honorifique et peuvent porter leur uniforme sur autorisation. Cette spécificité marine favorise la visibilité de l'institution et renforce le sentiment d'appartenance des réservistes à l'équipage « Marine nationale ». Ces trois caractéristiques de la réserve citoyenne de la Marine (une double mission d'ambassadeur et d'expert, un pilotage individualisé et un fort esprit d'équipage) trouvent un succès notable auprès du monde civil. Sur les 200 candidatures que le CESM étudie chaque année, seules 80 sont retenues et compensées par presque autant de non-renouvellements d'agrément. La maîtrise d'un effectif stable et limité implique une exigence élevée de la qualité des candidatures, mais elle est le gage de la réussite de cette réserve citoyenne. Pour l'institution, la réserve citoyenne est un formidable réservoir d'énergies et d'expertises au service des autorités de la Marine et, plus largement, du rayonnement de la Marine. ●

EV2 MANON CAOUS

Les réservistes citoyens rencontrent plusieurs fois par an le chef d'état-major de la marine. C'est l'occasion pour eux de s'approprier les priorités et les messages portés par l'amiral Prazuck et, pour certains, de faire part de l'avancée de leurs travaux de réflexion conduits pendant l'année.

Focus

- 500 réservistes citoyens, dont 14 % de femmes.
- 200 candidats par an.
- Dans tous les secteurs d'activité.
- De 23 à 70 ans.
- Rattachés à 54 entités de la Marine.

Témoignages de réserviste

Le CF (RCIT) Frédéric est responsable des ressources humaines pour les questions de formation et d'alternance chez EDF. Intégré en décembre 2017 dans la réserve citoyenne, il a largement contribué à la mise en place de la convention de partenariat entre EDF et la Marine, signée le 2 mai dernier. Sa mission en tant que réserviste citoyen consiste maintenant à assurer la mise en œuvre et le suivi de cette convention. Elle favorise les parcours croisés d'alternants entre les deux entités et le recrutement par la Marine de candidats formés par EDF en stage ou en alternance. Récemment, il a plongé une semaine à bord d'un sous-marin nucléaire lanceur d'engins pour découvrir la vie embarquée et mieux connaître

les spécificités du métier de sous-marinier.

Le LV (RCIT) Julia est avocate en droit de la concurrence et de la consommation. Faisant le constat d'une méconnaissance des enjeux de défense et des questions maritimes autour d'elle, elle a choisi, il y a quatre ans, de s'engager dans la réserve citoyenne pour « servir différemment son pays et contribuer à changer les esprits ». Ce rôle d'ambassadeur, le LV (RCIT) Julia en a pleinement pris la mesure en organisant des conférences sur les enjeux économiques des océans. C'est aussi grâce à son action que la Marine est présente depuis deux ans au Salon de l'agriculture où des tables rondes consacrées aux enjeux de protection des flux maritimes et à l'action de la Marine sont



© MN

Des marins au Salon de l'agriculture : une idée originale du LV (RCIT) Julia, l'occasion de sensibiliser les professionnels de l'agriculture et de l'agroalimentaire aux enjeux maritimes.

organisées. Elle apprécie particulièrement la réserve citoyenne qui lui permet un engagement souple, compatible avec ses ho-

raires professionnels. À ses heures perdues, elle a aussi partagé son expérience de l'éloquence avec les stagiaires de l'École de guerre.



© MN

« Expérience inoubliable que de passer une semaine avec des sous-marins entièrement dédiés à la protection de la Nation », confie le CF (RCIT) Frédéric, encore ému par son baptême à la profondeur P.

Publicité

Déploiement longue durée Retour à quai pour le BSAH Loire

Le vendredi 4 mai, le capitaine de corvette Laurent Musso, commandant l'équipage A du bâtiment de soutien et d'assistance hauturier (BSAH) *Loire*, est en passerelle, derrière l'alidade, aux commandes de son bâtiment. Armée par un équipage de 17 marins, la *Loire* appareille alors de Toulon pour entamer son déploiement longue durée (DLD) en mer Méditerranée et en océan Indien.

DES CAPACITÉS MISES À L'ÉPREUVE EN EAUX CHAUDES

En 2 mois et près de 10 000 nautiques parcourus, le BSAH a pu notamment mettre à profit 4 semaines dans les eaux chaudes de la mer d'Arabie et des côtes de Djibouti pour valider ses capacités dans des conditions opérationnelles avant son admission au service actif. Jour après jour, les marins, qui ont aussi travaillé avec les forces françaises stationnées à Djibouti, ont pu éprouver le navire dans des conditions extrêmes, alliant forte chaleur et humidité. Au cours des nombreuses manœuvres, l'équipage s'est aussi familiarisé avec les équipements et l'architecture particulière de ce bâtiment endurant, très automatisé et particulièrement polyvalent. Plusieurs exercices de tir (Gunex) de 12,7 mm conduit dès le 5 mai, ont



© A. GROVER/MN



© A. GROVER/MN



© A. GROVER/MN

également permis d'entraîner chacun à son rôle de combat. Après une escale à Aquaba (Jordanie), puis à Duqm (Sultanat d'Oman), une traversée de la mer Rouge par mer agitée, la *Loire* a finalement franchi le canal de Suez le 19 juin pour rejoindre son port-base. ●



© MN

Le capitaine de corvette Laurent Musso, commandant du BSAH *Loire*, et son équipe passerelle à la manœuvre en approche du port d'Aquaba (Jordanie).

Patch d'un marin du BSAH *Loire* en mer.

Exercice de tir (Gunex) à bord du BSAH *Loire* en mer. Tir sur ballonets avec la 12,7 mm.

Vue aérienne du bâtiment de soutien et d'assistance hauturier *Loire*.

Focus

LES BÂTIMENTS DE SOUTIEN ET D'ASSISTANCE HAUTURIER

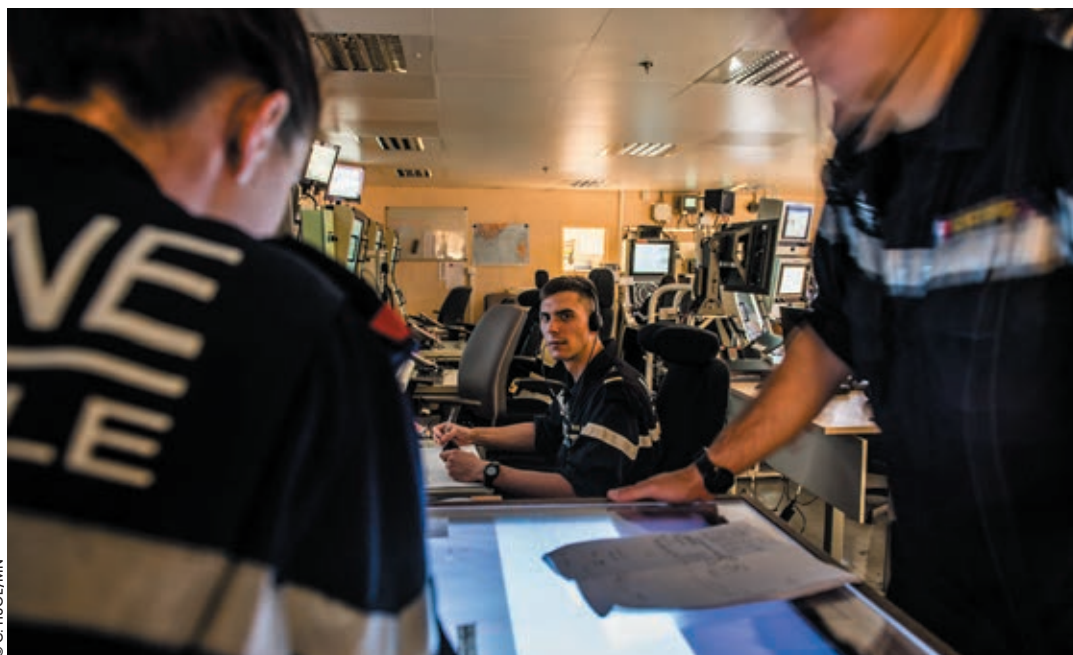
Tête de série du programme BSAH qui comprend 4 unités, la *Loire* est basée à Toulon et sera destinée, dès son admission au service actif, à des missions multiples : soutien des forces, sauvegarde des personnes et des biens, soutien de région. Chaque BSAH sera armé par deux équipages de 17 marins qui permuteront tous les 4 mois. Cette organisation leur permettra d'assurer 200 jours de déploiement en mer par an. L'automatisation

de ces bâtiments simplifie grandement leur emploi et permet une optimisation des effectifs. Leur large spectre d'action – remorquage de grandes unités, soutien des sous-marins nucléaires d'attaque, opérations de plongée, en passant par la lutte contre les pollutions maritimes ou les travaux d'ancrage – permet d'assurer aux bâtiments de soutien et d'assistance hauturier un rôle majeur dans l'appui opérationnel.

Mission Jeanne d'Arc 2018 «24 heures dans la peau d'un midship» à bord du Dixmude

Apprendre à partir loin, longtemps, en équipage. La mission Jeanne d'Arc est un déploiement opérationnel de longue durée permettant aux jeunes officiers en formation d'apprendre leur métier *in situ*. Cette année, ils sont 131 «midships», français et étrangers, à avoir embarqué pour une formation pratique sur le bâtiment de projection et de commandement (BPC) *Dixmude* et la frégate de type *La Fayette* (FLF) *Surcouf*.

Pendant plus de 5 mois, ils sont placés en situation de responsabilité dans des conditions opérationnelles et mettent ainsi en œuvre les connaissances acquises à l'École navale. Les officiers-élèves alternent les périodes de quart, les travaux pratiques et les «quiz»: l'évaluation et la progression sont constantes. L'objectif: faire d'eux de véritables experts des systèmes navals modernes et des chefs militaires à la hauteur de leurs prochaines affectations. Pour cela, une méthode concrète: le compagnonnage. Les «midships» suivent, secondent, puis remplacent les marins du bord, dans l'ensemble des services. Pendant 24 heures, nous avons suivi Inès et Luc, enseignes de



© C. HUGÉ/MN

vaisseau de seconde classe, entre Darwin et Ho Chi Minh-Ville, en mer de Chine méridionale.

JOURNAL DE BORD

08 h 00 – CO. L'EV2 Luc s'installe au central opérations (CO). Ce matin-là, un Syntex «lutte sous la mer» (LSM) est prévu. Pour cet exercice de niveau 3, l'EV2 Luc joue le rôle d'opérateur, en lien avec l'officier de lutte. En attendant le briefing, il échange avec un autre midship sur les missiles chinois. Une discussion technique et passionnée, à quelques heures du passage dans les Spratley. L'EV2 Luc prend également le temps de relire les procédures OTAN

L'EV2 Luc s'installe au central opérations.

dont il aura besoin pour conduire l'exercice. Finalement, le groupe conduit le Syntex LSM sous le regard attentif du maître principal Romuald, qui les réoriente et les interroge sans cesse. En plein exercice, l'EV2 Luc reçoit un appel du commandant adjoint opérations (COMOPS): il a 15 minutes pour réajuster le briefing de la veille. La réalité prend le pas sur l'exercice. Celui-ci ne s'arrête d'ailleurs pas à la fin du Syntex: il faut ensuite débriefer, rendre compte, prendre du recul sur ses propres erreurs. L'apprentissage se fait à chaque instant.

12 h 30 – Déjeuner. Après une passation de suite au CO, l'EV2 Luc rejoint les autres midships pour le déjeuner. Moment de détente pour certains, d'échanges de bonnes pratiques pour d'autres. Répartis en quatre escouades, les officiers-élèves sont soumis à des rythmes différents. Trois des escouades sont embarquées à bord du BPC tandis que la dernière est sur le *Surcouf*.

14 h 00 – Passerelle. L'EV2 Inès est officier de manœuvre en double. D'abord installée dans la chambre à cartes, elle travaille à l'élaboration du PIM (Plan of Intended Movement: la planification des routes du bâtiment). Le LV Martial, officier de manœuvre en titre, la laisse travailler en autonomie et se confronter aux nouvelles données. Il s'assure qu'elle a bien pris la mesure des enjeux: elle a ensuite une heure pour préparer, seule, le briefing activités du jour.

15 h 00 – Travail personnel. Entre les quarts de certains et les moments d'instruction des autres, les midships se



© C. HUGÉ/MN

L'EV2 Luc en séance de travail personnel.



© C. HUGÉ/MN

retrouvent en zone état-major (ZEM), un espace aménagé au cœur du BPC pour leur permettre de travailler. L'EV2 Luc révisé ses prochains quiz avec d'autres officiers-élèves et prépare son quart : le groupe Jeanne d'Arc atteindra les Spratley le lendemain matin.

16 h 00 – Conférence. La présence à bord de Jean-Christophe Belliard, secrétaire général adjoint du Service européen d'action extérieure, est l'occasion pour les midships (et les autres) d'échanger sur les enjeux de la zone traversée.

18 h 00 – Briefing activités. L'EV2 Inès attend fébrilement son tour et prend la parole devant plus de 100 personnes (officiers du bord, cadres EAOM⁽¹⁾, midships) : elle présente le PIM au commandant en vue de la traversée des Spratley qui exige une grande rigueur. Pendant la mission, le briefing activités est à la main des midships, sous le regard critique du commandant. Ils se confrontent à tour de rôle à cet exercice.

20 h 00 – CO. Cette fois-ci, l'EV2 Luc est officier de quart opérations (OQO) en double. Le SM Jean-Philippe, OQO en titre, n'oublie pas la fameuse grille de notation qu'il doit remplir à la fin du quart, même s'il insiste sur l'apprentissage réciproque que représente cette forme de compagnonnage. L'EV2 Luc, qui a pris ses éléments auprès du COMOPS, s'interroge sur l'existence (ou non) des eaux archipélagiques philippines et sur le comportement à adopter. Il reprend les directives du CPCO⁽²⁾ et fait part de ses interrogations au COMOPS. « On apprend sur l'instant.



© C. HUGÉ/MN

L'EV2 Luc, officier de quart opérations en double.

L'EV2 Inès, chef de quart en double.

Plus on se trompe, plus on apprend. L'équipage nous transmet beaucoup. »

23 h 00 – Passerelle. L'EV2 Inès est chef de quart en double, aux côtés du LV Lionel. Elle prend connaissance des ordres laissés par le commandant pour la nuit. Le LV Lionel la pousse à se remettre en question : « As-tu fait tout ce qu'il fallait ? » - « J'ai donc oublié quelque chose... » - « Vérifie tes radars... » Le LV Lionel lui explique qu'elle a passé trop de temps sur les journaux de bord et de navigation, sans regarder à l'extérieur. Il l'oriente, lui donne ses « trucs » et la conseille pour l'avenir. Puis aussitôt, il lui demande de s'entraîner au passage en pilote automatique : l'exercice et la réalité se confondent. L'EV2 Inès prend sa planchette et la déroule. Le barreur participe également à la formation des midships, il ne relève les erreurs que par un sourire avant d'attendre la correction, qui vient d'elle-même.

01 h 00 – Passerelle. Le LV Renan, cadre EAOM, vient observer, sans intervenir, l'interaction entre l'EV2 Inès et le chef de quart en titre.

08 h 00 – ZEM. Comme chaque matin, l'appel de l'ensemble des officiers-élèves se fait en ZEM. Le capitaine d'armes en profite pour transmettre les informations essentielles et rappeler les attendus – ambitieux – pour chacun, avant de laisser les escouades se répartir à bord. Après le retour du groupe Jeanne d'Arc 2018 à Toulon, les élèves-officiers rejoindront leur première affectation. ●

EV1 ÉMILIE LAHAYE



© C. HUGÉ/MN

L'EV2 Inès, en salle de briefing.

(1) École d'application des officiers de marine.

(2) Centre de planification et de conduite des opérations.

L'École de maistrance fête ses 30 ans

Formation des futurs officiers mariniers

(Flashback) C'est en 1933 que l'on trouve dans les archives la première apparition du terme «École de maistrance». C'est à cette date que l'école des sous-officiers du Pont créée en 1923 prend ce titre. En réalité, trois écoles de maistrance coexisteront jusqu'en 1988, selon le domaine d'emploi: pont, machine et aéronautique. **ASP ANTOINE SERMIER**

En 1988, devant la modernisation des bâtiments de guerre et le besoin d'une marine plus «technique», l'École des mousses ferme ses portes et les trois maistrances fusionnent pour donner naissance au modèle de formation toujours en vigueur aujourd'hui au centre d'instruction naval (CIN) de Brest et dont on fête cette année les 30 ans d'existence. Issues de recrutements de niveau baccalauréat minimum, les jeunes recrues, élèves maistranciers, suivent une formation initiale maritime, militaire et académique. Les élèves de toutes les spécialités de la Marine sont formés selon un seul et même tronc commun, reproduisant ainsi les principes de mixité et d'esprit d'équipage tel qu'ils existent sur les bâtiments ou dans les unités de la Marine. La cohésion et le sens de la camaraderie sont le ciment de ce cursus: 4 mois de formation intensive à l'issue desquels les élèves se rendent en école de spécialité pour apprendre leur futur métier. Aujourd'hui, près de 900 maistranciers sont formés à Brest chaque année. Près de 52% des officiers mariniers sont issus des rangs de Maistrance, formant ainsi l'ossature des équipages de la Marine. En réponse à la hausse des besoins en



La garde au drapeau de la promotion 1988 de l'École de maistrance accompagnée de l'amiral Louzeau (chef d'état-major de la Marine de l'époque) et du vice-amiral d'escadre Le Meledo (directeur du personnel militaire de la Marine), lors de la cérémonie marquant le passage à la nouvelle maistrance.

recrutement de la Marine, l'École de maistrance a ouvert une antenne au Pôle Écoles Méditerranée (PEM) le 1^{er} juin dernier. Installée à Saint-Mandrier, elle

dépend du CIN Brest pour conserver l'unité et l'esprit de Maistrance. L'objectif ? Former à terme près de 350 maistranciers supplémentaires chaque année.

RENCONTRE

Capitaine de frégate
Philippe, ancien élève
et actuel directeur
de l'École de maistrance



© MN

Cols Bleus : Commandant, la boucle est bouclée : déjà 37 ans que vous êtes passé dans ces murs pour suivre votre formation initiale.

CF Philippe : Même si c'était en 1980, mes souvenirs d'élève maistrancier sont encore bien présents. Un an de formation en école militaire avec des jeunes gens de 18 ans, cela grave des souvenirs à vie !

Une fois l'École de maistrance terminée, je suis parti passer mon brevet d'aptitude technique (BAT) de météorologie-océanographe. J'ai ensuite été affecté à terre sur des bases aéronavales, puis sur des bâtiments de combat (frégates, avisos...) et en état-major. J'ai réussi le concours d'officier en 1995. Après l'École navale, j'ai de nouveau embarqué sur le porte-avions, avant de retrouver des affectations en état-major (au commandement du centre opérationnel météo-océanographique de la Marine à Brest notamment), à l'École de la météorologie puis en interarmées à La Réunion. J'ai ensuite rallié le CIN pour devenir chef de la pédagogie, puis directeur de l'École de maistrance.

Je suis aujourd'hui vraiment fier et honoré de pouvoir terminer ma carrière là où je l'ai commencée tout en ayant eu un parcours riche et intense. Et c'est un plaisir de partager mon expérience avec les jeunes formés ici, de leur montrer que lorsque l'on a l'envie et le goût de la

chose bien faite, on peut atteindre ses objectifs.

C. B : Le cursus était-il très différent lors de votre passage en 1980 ?

CF P. : À l'époque, le cursus se déroulait sur une année scolaire complète, l'année de terminale. Nous avions donc la possibilité de rentrer soit en première pour se préparer au concours, soit en terminale par un concours hautement sélectif pour l'une des trois maistrances. Ensuite, nous entrions comme équipage. En heures ouvrables, la journée était consacrée aux cours académiques dispensés en terminale. Les heures non ouvrables étaient réservées aux cours militaires, maritimes et sécuritaires. À la suite de notre cursus, nous intégrions une école de spécialité et nous passions le BAT avant de rentrer dans les forces.

C. B : Quels étaient les cours dispensés à l'époque ?

CF P. : Les cours étaient les mêmes que ceux dispensés aux maistranciers aujourd'hui : tir, sport, ordre serré, utilisation des appareils respiratoires isolants, manœuvres sur plage avant, permis côtier... Le tout en plus du programme de terminale.

C. B : Quels souvenirs reprenez-vous de ce passage ?

CF P. : Plus que les cours, c'est vraiment



© L. BERNARDIN/MN

Présentation au drapeau (PAD) de l'École de maistrance au centre d'instruction naval (CIN) de Brest pour les sessions 2018.1 et 2018.2 de la promotion «L'Astrolabe». La cérémonie est présidée par le vice-amiral d'escadre Jean-Baptiste Dupuis, directeur du personnel militaire de la Marine (DPMM), accompagné par le capitaine de vaisseau Marc Reina, commandant le centre d'instruction naval de Brest.



Flashez pour retrouver l'École de maistrance en 2018.

l'entraide, la cohésion et un certain esprit d'équipage, qui m'ont marqué dans ma vie de marin et dans ma vie d'homme. Je vois encore parfois d'anciens camarades de promotion au détour d'une course ou dans un carré. C'est toujours un plaisir de découvrir ce qu'ils sont devenus.

C. B : Une nouvelle antenne de l'école a ouvert à Saint-Mandrier : quelles en sont les raisons ?

CF P. : Avec l'arrivée d'unités modernes de plus en plus complexes, les besoins en formation se sont accrus. Aujourd'hui, les infrastructures du CIN de Brest ne permettent plus d'accueillir suffisamment d'élèves pour combler ces besoins.

C'est la raison pour laquelle l'ouverture d'une antenne sur la façade maritime méditerranéenne était pertinente. Et c'est bien la même école, aux ordres d'un seul et même directeur, proposant un programme commun et un cursus identique.

C. B : Si vous deviez donner un mot d'encouragement aux nouveaux maistranciers, que leur diriez-vous ?

CF P. : Je leur dirais de s'engager tête baissée dans cette belle institution qui leur offrira des moments et des aventures hors du commun !

École des mousses

Une dixième promotion sous le signe de la réussite

En 1822, la Marine incorpore ses premiers mousses âgés de 12 à 15 ans, enfants de marins, d'ouvriers de marine ou pupilles de la Nation. Avant d'être formés au métier de marin, tous reçoivent une formation élémentaire et apprennent à lire et à écrire. En 1856, l'École des mousses est officiellement créée à Brest. Fermée en 1988, elle rouvre ses portes en 2009. En près de 140 ans d'existence, plus de 16 000 mousses ont appris à devenir des marins et des militaires. Retour sur l'histoire de cette école mythique de la Marine nationale et sur la formation des mousses d'hier et d'aujourd'hui.

ASP PAULINE ET ASP ANTOINE SERMIER

À la fin des années 1980, la Marine se modernise et se dote d'une flotte neuve et de haute technicité. Les compétences demandées aux marins ne cessent d'évoluer et l'École des mousses, qui ne répond plus exactement aux évolutions des formations, doit fermer ses portes. Comme démontre dans son discours de fermeture, le capitaine de frégate Benoit, alors directeur de l'École des mousses : *« S'il est vrai que la formidable capacité d'adaptation et la ténacité (...) de ces mousses ont permis jusqu'ici de passer tour à tour de la vergue et du sabord à la bombe et la cuirasse; puis à la torpille et à la vapeur, il est tout aussi réel que le seul certificat ou brevet ne suffit plus pour se préparer à servir dans la marine de la télématique et de l'atome. »* Son drapeau transmis symboliquement à l'École de maistrance, qui adopte également un nouveau format, l'institution se met en sommeil pour quelques années. Mais en 2009,



2009 : réouverture de l'École des mousses. Cérémonie de présentation au drapeau présidée par le ministre de la Défense de l'époque, Hervé Morin. Il est accompagné de l'amiral Pierre-François Forissier, alors chef d'état-major de la Marine.

à l'initiative de l'amiral Pierre-François Forissier, chef d'état-major de la Marine (CEMM) entre 2008 et 2011, elle rouvre ses portes au centre d'instruction naval (CIN) de Brest pour consolider l'ossature des équipages. À l'époque, ce retour en scène intervient également dans le cadre du plan «Égalité des chances» pour donner une perspective d'avenir à des jeunes peu diplômés et mal adaptés au système scolaire classique. Et le 10 octobre 2009, Hervé Morin, ministre de la Défense entre 2007-2010, remet solennellement le drapeau conservé par l'École de maistrance à la promotion Thétis⁽¹⁾.

Aujourd'hui, l'École des mousses est installée sur deux sites : à Brest au CIN, qui accueille la majorité des élèves, et à Cherbourg à proximité de l'École des fourriers à Querqueville. Quels que soient leur niveau de recrutement, leur histoire ou leur origine géographique, la seule obligation des quelque 220 jeunes âgés de 16 à 18 ans qui passent chaque année par l'école est d'avoir suivi l'enseignement d'une classe de troisième. Après une formation d'un an qui cimentent leurs bases académiques, militaires et maritimes, ils passent ensuite le brevet élémentaire (BE). S'ils l'obtiennent, les jeunes matelots ont la possibilité de signer un contrat d'engagement de 4 ans. Commence dès lors pour ces héritiers des mousses de 1856, une carrière longue et enrichissante. Ensemble, en équipage, ils contribueront chacun à leur place à la réussite de la mission au service de leur pays. Cette rentrée verra arriver la 10^e promotion de l'École depuis sa réouverture. Et le bilan est plus que positif, de nombreux mousses issus de ses rangs depuis 2009 sont désormais officiers-mariniers et certains passeront prochainement leur brevet supérieur.

(1) En référence au premier bâtiment ayant accueilli l'École des mousses.

TÉMOIGNAGES

LV Laurent, directeur adjoint de l'École des mousses et ancien mousse (promotion 1983)



© MN

« En 1983, à l'âge de 16 ans, après une mauvaise orientation en classe de seconde technologique, j'ai décidé d'intégrer l'École des mousses. Cela a été pour moi une réelle opportunité et je suis persuadé que les cours que j'ai suivis durant cette année ont fait de moi l'homme que je suis aujourd'hui.

Je garde un excellent souvenir du séjour à Lorient, que nous avons effectué pour découvrir la spécialité de fusilier marin car cela m'a conforté dans le choix de ma spécialité : fusilier-commando. Après avoir validé mon année à l'École des mousses, j'ai passé mon brevet élémentaire pour enchaîner mes premières affectations comme commando.

En 1989, alors tout jeune second maître, je me suis orienté vers le certificat de moniteur de sport. J'ai ensuite consacré le reste de ma carrière à cette spécialité et plus particulièrement à la natation. En 2008, je suis devenu officier spécialisé à Saint-Mandrier, puis au centre d'instruction naval de Brest. Depuis 2017, j'occupe le poste de directeur adjoint à l'École des mousses. Je rêvais de pouvoir atteindre ce niveau et d'être affecté à ce poste. C'est une réelle fierté pour moi d'être auprès des jeunes mousses et je me reconnais souvent en eux.

La Marine nationale est faite d'opportunités, dont l'École des mousses. Avec du travail, de la persévérance et de la pugnacité, tout le monde peut arriver à faire une belle carrière et à se réaliser dans des domaines que l'on pensait auparavant inatteignables. »

Matelot Gauthier, École des mousses



© MN

« J'ai intégré l'École des mousses alors que je n'avais que 16 ans, en septembre 2017. Après avoir terminé mon année en seconde générale et désireux d'intégrer la Marine depuis 2014, je me suis rendu dans le Cirfa le plus proche de chez moi. J'ai fait le choix de l'École des mousses, car cela me permettait de pouvoir apprendre un métier avant ma majorité et de commencer une carrière rapidement. Mon année a été pour moi riche en découvertes. J'ai très vite dû m'intégrer dans un univers que je ne connaissais pas et j'ai rapidement appris ce qu'est l'esprit d'équipage. À mon sens, la cohésion est l'un des socles clés de la formation. Je garde un excellent souvenir des éveils matinaux ; c'est lors de ces moments que j'ai réellement compris le sens du mot «cohésion». Nous étions tellement soudés qu'il était hors de question de laisser un de nos camarades en retard, même en cas de blessure. Nous avons commencé ensemble, nous terminerons ensemble ! Les encadrants et les instructeurs ne lâchent jamais rien afin de nous faire évoluer, ils nous encouragent, nous soutiennent dans chaque moment de la formation. J'ai aujourd'hui terminé mon année à l'École des mousses et je vais intégrer prochainement mon école de formation pour me spécialiser dans les systèmes d'information et de communication, le métier que j'ai choisi. Depuis mon plus jeune âge je suis passionné par l'informatique. J'aimerais être affecté sur un patrouilleur de haute mer car je pense que dans mon métier il est plus intéressant de commencer par des bâtiments anciens pour maîtriser parfaitement les tâches sur des bâtiments plus récents. Si je devais passer un message aux jeunes qui souhaitent intégrer l'École des mousses c'est que, si vous avez l'envie et la motivation il faut foncer : le jeu en vaut vraiment la chandelle ! »



© O. LOISON/MN

LV Éric

**chef soutien technique aéronautique des BPC.
État-major de la Force de l'aéronautique navale**

Son parcours

1982: Entrée dans la Marine par l'École des mousses de Rochefort.
1984: Flottille 14F, première affectation en tant que mécanicien d'aéronautique.
1987: Participation à la mission Prométhée avec la 17F.
2004: Conseiller technique auprès de l'autorité de gestion et d'emploi de l'aéronautique navale.
2007: Premier poste d'officier et de chef de service à bord du porte-avions *Charles de Gaulle*.
2011: Chef de cellule soutien aéronautique à bord des BPC lors de la mission Harmattan.
2014: Affectation à bord du porte-avions et participation aux 3 missions Arromanches.
2018: Chef du bureau des études générales Marine à Rochefort-sur-Mer.

Meilleur souvenir

«En 2007, je suis affecté à bord du porte-avions. L'Indisponibilité périodique pour entretien et réparation (IPER) n°1 restera mon meilleur souvenir : premier poste d'officier en tant que chef de service, formidable aventure et challenge humain de 17 mois pour redonner au *Charles de Gaulle* 10 ans de potentiel. Nous avons réalisé un formidable chantier de remise en état et de modernisation, travail réalisé en équipage aux côtés de l'industriel. Ce fut pour moi une aventure humaine sans précédent. Tous les marins de mon service se sont impliqués dans cette mission.»



© DR



Focus

Mission Prométhée

À l'été 1987, pour répondre à la brusque aggravation de la guerre Iran-Irak s'étendant à l'attaque de nombreux navires marchands (dont le porte-conteneurs français *Ville d'Anvers*) et au minage par les belligérants des routes maritimes, le gouvernement français déploie dans le golfe Arabo-Persique une importante force maritime : la Task Force (TF) 623.

Cette force aéronavale a alors pour mission de protéger la navigation commerciale française, d'effectuer des opérations de déminage et d'être en mesure de mener des actions de rétorsion en cas d'agression.

La TF 623 se compose de trois Task Group (TG) : les avisos-escorteurs et frégates du TG 623.1 protègent la navigation commerciale française, le groupe aéronaval constituant le TG 623.2 est chargé de mener des actions de rétorsion en cas d'agression contre les intérêts français. Les bâtiments de guerre des mines du TG 623.3 effectuent

quant à eux des opérations de déminage.

Le porte-avions *Clemenceau* qui a appareillé de Toulon le 30 juillet 1987 n'y revient que le 16 septembre 1988, soit après plus de 400 jours d'absence du port-base.

Entré dans la Marine à 16 ans avec le brevet des collèges en poche, le LV Éric n'a pas suivi un parcours « tracé d'avance ». Il commence par embrasser la carrière d'équipage puis d'officier marinier pendant 25 ans, avant un parcours d'officier marqué par de nombreuses missions opérationnelles.

Jeune quartier-maître de 2nd classe, il découvre la composante chasse de l'aéronautique navale et les missions opérationnelles à bord des porte-avions. Il participe notamment à la mission de protection du trafic maritime français Prométhée, où il concourt à la disponibilité des *Super Étendard* de la flottille 17F. Ce jeune breton y découvre l'exigence que réclame un déploiement opérationnel loin de chez lui. Il se familiarise toutefois rapidement avec les métiers de marin et de l'aéronautique. Plus tard, poussé par l'envie d'élargir ses connaissances, il intègre la composante « hélicoptères ». La polyvalence acquise lui permettra d'intégrer l'équipe de gestion du personnel de la Force aéronautique navale avec laquelle il participe à l'optimisation et à l'aménagement de la formation et des carrières des

officiers mariniers.

Depuis 2007 et son intégration dans le corps des officiers, le LV Éric a tenu plusieurs postes de chef de service et participé à cinq missions opérationnelles, les dernières en date étant les missions Arromanches au cours desquelles le groupe aéronaval a conduit des opérations de projection de puissance contre les combattants de Daech en Irak et en Syrie. « Même si aujourd'hui j'ai cumulé près de 1.300 jours de mer, je n'oublierai jamais ce 1^{er} novembre 1987 et mon 1^{er} jour de mer à bord du *Clemenceau*. À peine posé sur le tarmac de l'aéroport de Djibouti, nous avons été transférés à bord du « Clem » et avons aussitôt appareillé en direction du golfe Arabo-Persique. À ce moment-là, je me suis senti privilégié. Malgré des conditions de vie à bord bien plus rustiques que celles d'aujourd'hui, nous étions fiers d'être là, fiers d'être marins. »

À l'été 2018, le LV Éric poursuivra sa mission en rejoignant Rochefort, où, fort de sa passion et de ses 36 années de service, il transmettra sa précieuse expérience, et prodiguera de nombreux conseils éclairés aux plus jeunes, futurs marins.

PROPOS RECUEILLIS
PAR LE LV CLÉMENTE FESTAL



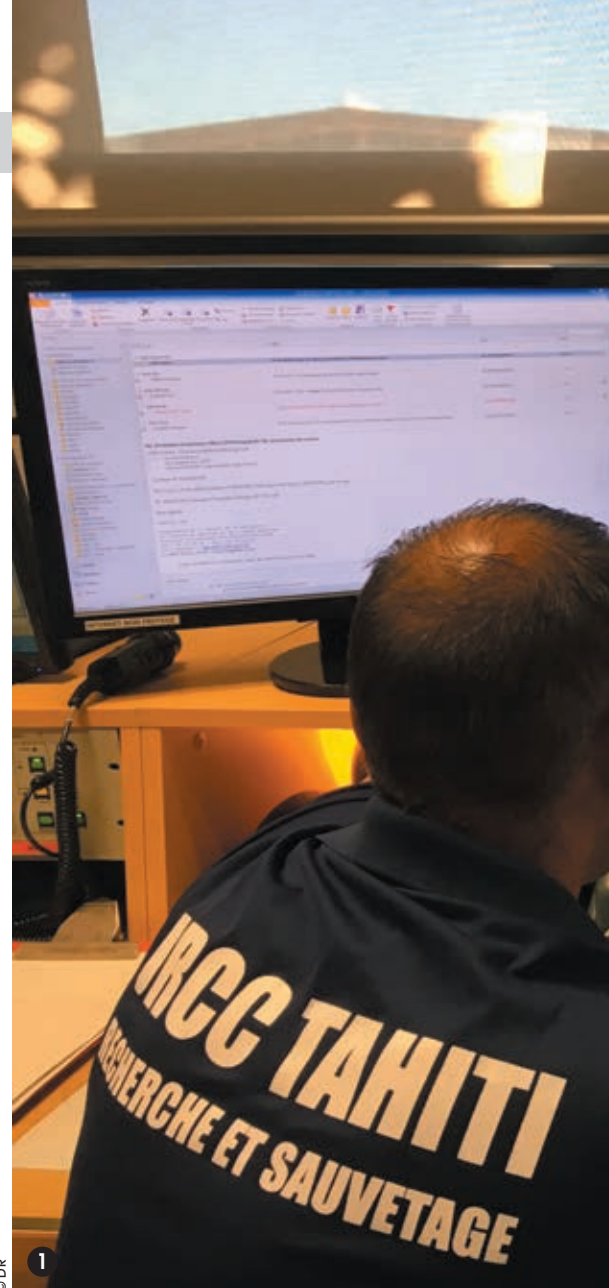
© M. MAUREL/MN

Polynésie: Chronique d'une catastrophe évitée

Dimanche 24 juin 2018, 9h30. Le centre de coordination de secours aéromaritime de Tahiti (JRCC) est informé qu'un cargo, le *Thorco Lineage*, est échoué à la pointe Nord-Est de l'atoll de Raroia, situé dans l'archipel des Tuamotu, en Polynésie française.

Le cargo de 132 mètres de long transporte 10 200 tonnes de calcine de zinc, hautement toxique pour l'environnement, et contient 500 tonnes de fioul lourd pour sa propulsion. Le navire ne répond pas aux appels du JRCC Tahiti. Dans les locaux du commandement supérieur des forces armées, les équipes de gestion de crise se mettent en ordre de bataille. Une course contre la montre est enclenchée.

DOSSIER RÉALISÉ PAR CRC1 AIZIER, CC HAAR ET CC GOLLNISCH





pollution n'est constatée. L'équipage ne souhaite pas être évacué.

3 Lundi 25 juin, 8h00. Le dispositif Orsec Maritime passe en niveau 3. L'équipe d'assistance internationale de SMIT Salvage et Nippon Salvage, mandatée par l'armateur, s'est posée à Tahiti 1 h plus tôt et participe au point de situation de l'équipe de gestion de crise dirigée par le contre-amiral Denis Bertrand, commandant de la zone maritime (CZM) et commandant supérieur des forces armées en Polynésie française. Leurs analyses convergent. SMIT Salvage va joindre deux experts à l'équipe d'évaluation et d'intervention (EEI) du CZM qui s'apprête à décoller vers Raroia.

4 Lundi 25 juin, 15h30. Les équipes civiles et militaires sont treuillées à bord du cargo. Leur première évaluation confirme que le navire ne repose pas sur le platier. Retenu par l'arrière contre le corail, il est à flot, sans brèche apparente mais tousse sur le platier et se dégrade rapidement. Le safran est endommagé, la salle des machines présente des déformations. Le haut-commissaire de la République, délégué du Gouvernement pour l'action de l'État en mer, valide la proposition du CZM : le Bougainville tentera un déséchouement dès le lendemain.



1 Dimanche 24 juin, 9h30. Le JRCC Tahiti reçoit l'alerte. Le *Dauphin N3+* de la flottille 35F est activé pour une mission de secours aux personnes. Dans le même temps, le commandant de zone maritime (CZM) dépêche l'avion *Gardian* de la 25F, avec à son bord un spécialiste de la lutte antipollution et ordonne le ralliement du B2M *Bougainville*, en mission 500 milles nautiques plus au nord. Le dispositif Orsec Maritime passe en niveau 2.

2 Dimanche 24 juin. Rapidement sur zone, le *Gardian* établit le contact avec le cargo, qui confirme avoir connu une avarie et s'être échoué la veille au soir. Il semble intègre. Aucune

© DR

4

© DR

1 Mardi 26 juin, 9h30.

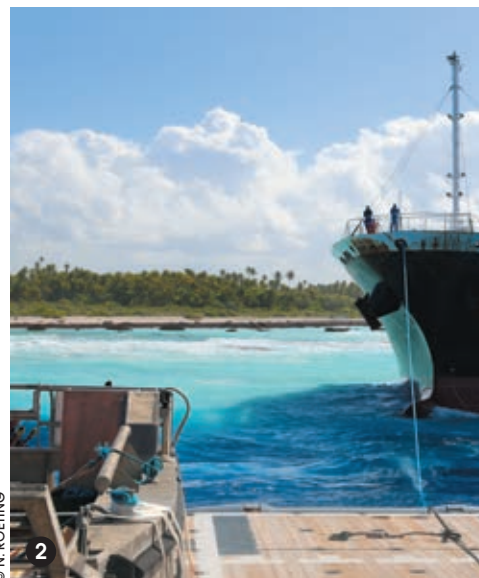
Après deux jours de transit, le *Bougainville* arrive sur zone. L'espace de manœuvre est restreint. Les qualités manœuvrières du B2M et son système de positionnement dynamique seront des atouts considérables pour opérer en sécurité.

2 Mardi 26 juin, 13h15.

La convention de mise à disposition du *Bougainville* au profit de SMIT Salvage est signée. Les équipes sont prêtes. La manœuvre commence. Le B2M s'approche lentement de l'étrave et transmet son câble de remorquage au cargo.



© N. ROETING



© N. ROETING

3 Mardi 26 juin, 14h15.

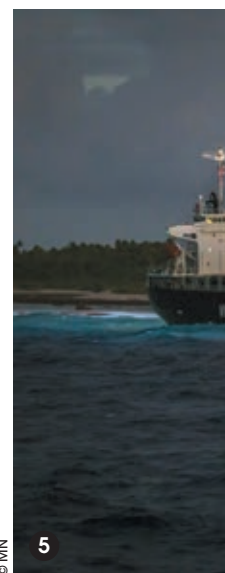
À bord du *Thorco Lineage*, le PM Nicolas, pilote militaire de la base navale et expert en lutte antipollution, fait le lien entre le *Bougainville* et l'équipe de SMIT: 17 hélitreuillages auront été nécessaires pour emmener à bord les équipes au complet avec leur matériel.

4 Mardi 26 juin.

La manœuvre de déséchouement se poursuit jusqu'en soirée. Le cargo bouge, pivote sur son arrière mais, en dépit de ses efforts, le *Bougainville* ne parvient pas à l'arracher au récif.



© MN



© MN

5 Mardi 26 juin, 18h50.

La nuit est tombée. Le chef de secteur ELEC surveille les paramètres moteurs. Des délestages ont lieu pour augmenter la puissance sur les moteurs tout en restant dans les limites d'emploi du treuil et de l'appareil propulsif. Soudain, le loch affiche 2, puis 3, 4, 5 nœuds. Un contact radio le confirme: le cargo est libéré du platier. Le remorquage vers une position sans risque immédiat de nouvel échouement commence.



© N. ROETING



© MN



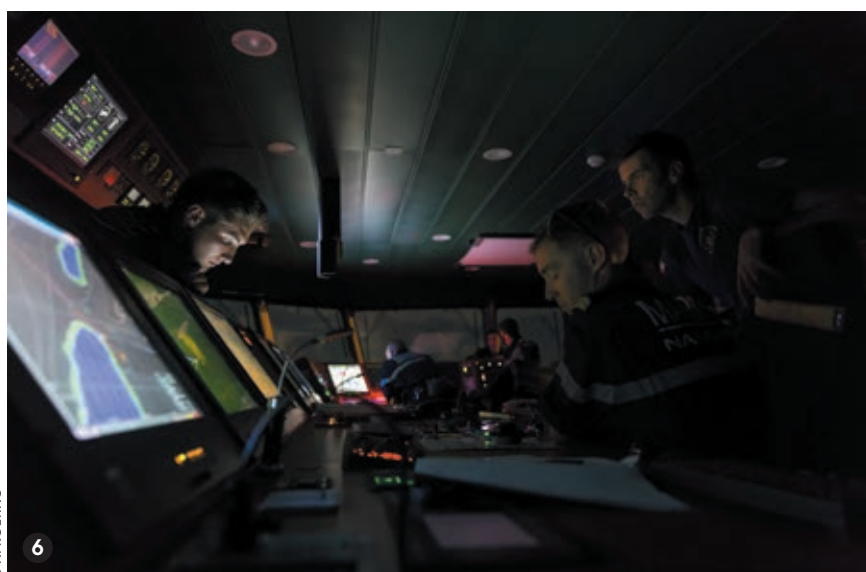
© MN



3



© N. ROETING



6

6 Mardi 26 juin, 19h30.

Le cargo vient à peine d'atteindre une position suffisamment éloignée de la côte que le câble cède, éprouvé par les 4 h 30 d'efforts inhabituels et une heure de remorquage où le cargo, safran arraché, oscillait de plus de 45° sur bâbord et tribord. Les équipes retiennent leur souffle, mais le cargo dérive hors des dangers. Le *Bougainville* le surveille, paré à intervenir en cas d'urgence.

7 Vendredi 29 juin.

L'*Aïto Nui*, remorqueur du port autonome de Papeete conventionné par SMIT Salvage, prend en charge le cargo et entame son transit vers Tahiti sous la surveillance du B2M. L'EDO (embarcation de drome opérationnelle) du *Bougainville*, qui, l'avant-veille, avait déjà assuré la sécurité d'une plongée d'inspection de la coque du cargo, ravitaille le cargo en vivres et transfère un technicien de SMIT Salvage chargé de réparer des pompes à bord du cargo.

8 Dimanche 1^{er} juillet, 10h00.

Le chef du quart surveille l'évolution des navires. Sans safran, le cargo non manœuvrant fait des embardées de part et d'autres du remorqueur. Le gréement cède plusieurs fois au fil du parcours, y compris lors du franchissement des passes de Papeete.

9 Mercredi 4 juillet, 11h00.

Le *Thorco Lineage* est à quai en sécurité à Papeete. Le Ceppol (Centre d'expertises pratiques de lutte antipollution), mobilisé depuis le début de la crise, a rejoint Tahiti et fait bénéficier le port de son expertise en matière de barrages antipollution. Le risque pour l'environnement est définitivement écarté. Mission accomplie.



9

© MN

L'apogée de la « diplomatie du porte-avions »

L'opération Prométhée (1987-1988)

Il y a trente ans, la Marine nationale déployait une véritable armada constituée autour du porte-avions *Clemenceau* pour faire face à la menace iranienne dans un contexte marqué par des actes terroristes. C'était l'opération Prométhée.

Durant la guerre Iran-Irak (1980-1988), les relations franco-iraniennes s'enveniment jusqu'à prendre la forme d'une quasi-belligérance. Par son soutien à l'Irak, à qui il fournit de l'armement moderne, le gouvernement français apparaît compromis aux yeux de l'Iran, d'autant plus qu'il entretient également un antagonisme avec deux de ses alliés, la Libye et le Hezbollah libanais. La France hérite alors du titre de « Petit Satan » aux côtés du « Grand Satan » américain et l'Iran lui répond par des actions terroristes : c'est le temps des journalistes français retenus en otage au Liban ou des attentats à la bombe dans Paris, en 1985-1986. Dans le golfe Arabo-Persique également, les Gardiens de la révolution islamique menacent le pavillon français en tentant à plusieurs reprises de dérouter des porte-conteneurs ou en conduisant, en 1986-1987, des attaques à la bombe ou au missile antichar contre des pétroliers. Cette confrontation atteint son paroxysme le 17 juillet 1987 quand Paris décide de rompre ses relations diplomatiques avec l'Iran.

DÉMONSTRATION DE FORCE

C'est alors que la Marine nationale est engagée dans une spectaculaire démonstration de force au large des côtes iraniennes. Le 30 juillet, la Task Force 623 (TF 623), comprenant le porte-avions *Clemenceau*, quitte Toulon en direction du golfe Arabo-Persique. Cette décision s'accompagne de discours martiaux inhabituels, comme cette déclaration du président de la République François Mitterrand : « Toute agression contre un bâtiment français serait évidemment suivie d'une riposte légitime ». Le contre-amiral Le Pichon, commandant le groupe aéronaval, n'hésite pas non plus à adopter une attitude lourde de menace contenue, déclarant au sujet des forces qu'il commande que « le Groupe aéronaval est un bâton particulièrement efficace pour le



© PHILIPPE LECOMTE/ECPAD/DÉFENSE

Gouvernement, ne serait-ce que par la menace d'un coup bien envoyé à un moment précis et en un lieu précis ». On ne saurait être plus clair sur les intentions françaises.

Il est vrai que les forces placées sous le commandement opérationnel d'Alindien (le vice-amiral Jacques Lanxade, puis le contre-amiral Guy Labouërie, à partir de janvier 1988) sont particulièrement impressionnantes. La TF 623 se compose ainsi de trois Task Group : les escorteurs et frégates du TG 623.1 sont chargés de la protection des bâtiments marchands battant pavillon national ; le groupe aéronaval constituant le TG 623.2 a un rôle de soutien, de dissuasion et le cas échéant de rétorsion et les bâtiments de guerre des mines du TG 623.3 doivent sécuriser les voies maritimes, en particulier les approches du détroit d'Ormuz. En septembre 1987, 140 000 tonnes de bâtiments de guerre armés par 6 000 marins croisent au large de l'Iran, soit la plus forte concentration de forces navales réunies par la France depuis l'affaire de Suez en 1956.

OPÉRATION PROMÉTHÉE : DES MESURES EXCEPTIONNELLES

Une telle force navale est bel et bien capable de faire face à toutes les menaces – avions, vedettes ou navires iraniens – et de riposter à niveau. Mais pour rester crédible dans l'accom-

plissement de sa mission, elle doit relever trois défis permanents. Le premier est d'assurer effectivement la sécurité du pavillon français. De ce point de vue, l'arrêt des attaques iraniennes qui suit la généralisation des escortes est un succès évident ; les navires français participent alors à la protection du trafic neutre, au-delà de la volonté initiale de Paris de limiter son implication. Ainsi, le 20 janvier 1988, la frégate *Dupleix* se porte au secours d'un pétrolier libérien qui essuie les tirs de trois vedettes iraniennes et fait cesser leur attaque par ses sommations. Enfin, les chasseurs de mines neutralisent neuf engins mouillés au large du port de Kor Fakkhan, dans des eaux très fréquentées par la navigation commerciale. Le second défi est de maintenir une posture coercitive pour dissuader l'Iran de toute escalade. La menace française est rendue crédible par le marquage systématique des navires de guerre iraniens et l'interception des avions de patrouille maritime. Au total, le groupe aéronaval conduit huit patrouilles dans le golfe d'Oman pour préparer ostensiblement d'éventuels raids de représailles sur des bases iraniennes ou des installations offshore abritant les forces légères des Gardiens de la révolution islamique.

Le troisième défi, et non le moindre, est celui de la durée sur zone alors que nul ne peut prévoir la fin de cette partie de bras de fer



© PHILIPPE LECOMTE/ECPAD/DÉFENSE

1. La frégate anti-sous-marine *Georges Leygues* en mission d'escorte du pétrolier français *Athos*.
2. Le *Clemenceau* et son groupe aérien ont été déployés pendant 415 jours d'affilée de juillet 1987 à septembre 1988. À noter sur l'image le « masquage de guerre » des identifiants (numéros, inscriptions, cocardes...) des avions réalisé pour leurs vols dans l'espace aérien iranien.
3. Prométhée, un exploit logistique : ravitaillement de vivres à la mer à bord de la frégate lance-missiles *Suffren*.
4. Mise à l'eau d'une drague anti-mines depuis le dragueur de mines *Garigliano*.



Flashez pour en savoir plus : *Cols Bleus* n°2049 du 30/09/1989 et notre article concernant la permanence maritime dans l'océan Indien. Il dresse un an après, le bilan de l'opération Prométhée.

militaro-diplomatique. L'engagement du porte-avions durant 415 jours et le ravitaillement d'importants effectifs à la mer (le pic de 140 000 tonnes de navires représente 40 % de la flotte d'alors) font de Prométhée un exploit logistique. Les équipages, éprouvés par la longueur de la mission sous des chaleurs extrêmes, sont soutenus par des mesures exceptionnelles telles que l'autorisation de

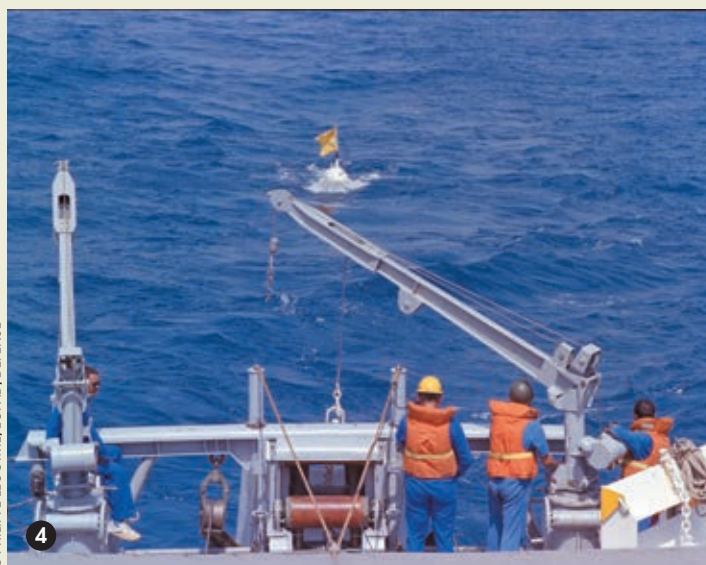
prendre une permission par personne en France, l'envoi de renforts et l'instauration d'un cinquième quart. Le 16 septembre 1988, quand la TF 623 rentre finalement à Toulon, elle peut avoir le sentiment d'avoir accompli sa mission : les otages français au Liban ont été libérés et des relations diplomatiques rétablies avec Téhéran. Dans le même temps, la fin de la guerre Iran-Irak apaise aussi

les tensions régionales. L'opération Prométhée manifeste donc, une nouvelle fois, l'intérêt du porte-avions comme outil majeur de gestion de crise. Par l'ampleur des moyens déployés, sa durée et sa signification politique, elle reste la démonstration la plus éclatante de diplomatie navale coercitive jamais réalisée par la Marine.

DOMINIQUE GUILLEMIN,
SERVICE HISTORIQUE DE LA DÉFENSE



© PHILIPPE LECOMTE/ECPAD/DÉFENSE



© PHILIPPE LECOMTE/ECPAD/DÉFENSE

loisirs

● Musique ■ Livres ■ Cinéma ● Expos ■ Spectacle

PATRICIA BRUNET, CHARLES DESJARDINS,
ET MARIE MOREL

■ | Résister sur les mers – Histoire des forces navales de la France libre 1940-1945: l'épopée des FNFL



« RIEN NE S'EST PASSÉ COMME PRÉVU POUR LA FLOTTE FRANÇAISE. » C'est le constat lucide que dresse l'auteur, Luc-Antoine Lenoir, journaliste et officier de réserve de la Marine, à la fin de cet ouvrage passionnant. L'épopée tumultueuse commence le 3 juillet 1940 à Londres, avec la création des Forces navales françaises libres (FNFL). L'ordre est signé du vice-amiral Émile Muselier, le premier officier général à avoir rejoint de Gaulle, à peine trois jours auparavant. À cette date, les FNFL ne disposent d'aucun bâtiment. Pourtant, un an avant, la France possédait la 4^e marine du monde. Entretemps, tout a été bouleversé. Il y a eu l'invasion nazie (la campagne de France, débutée le 10 mai 1940), le rembarquement de Dunkerque (26 mai-4 juin), l'annonce de la fin des combats par le maréchal Pétain (17 juin) et le lendemain, l'appel à poursuivre la lutte du général de Gaulle. Pour les marins qui décident de continuer à se battre, les épisodes qui vont suivre seront valeureux: ralliement immédiat du sous-marin *Narval* à la France libre, participation active du cuirassé *Courbet* à la défense antiaérienne de Portsmouth lors de la bataille d'Angleterre, exploits des corvettes *Flower-class* (dont l'*Aconit*) à partir de 1941 ou des vedettes lance-torpilles de la 23^e flottille à partir de 1942. Les FNFL combattent bravement en mer mais aussi sur terre avec le 1^{er} régiment de fusiliers marins (RFM) qui s'illustre à Bir Hakeim, le régiment blindé de fusiliers marins (RBFM) qui s'enfoncera jusqu'au cœur du III^e Reich pour participer à la prise de Berchtesgaden et du Berghof, la résidence d'été d'Hitler, ou encore le commando Kieffer composé des seuls Français présents lors du débarquement de Normandie, le 6 juin 1944. Et, sans oublier, bien sûr, des personnalités d'exception comme le capitaine de corvette Honoré d'Estienne d'Orves, mort pour la France, qui fut exécuté par les Allemands en août 1941. (C. D.)

Résister sur les mers – Histoire des forces navales de la France libre, Luc-Antoine Lenoir, Éditions du Cerf, 288 pages, 24 €.

le saviez-vous ? ●

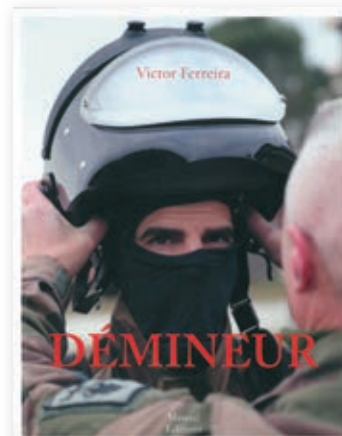
«Être dans le coaltar»

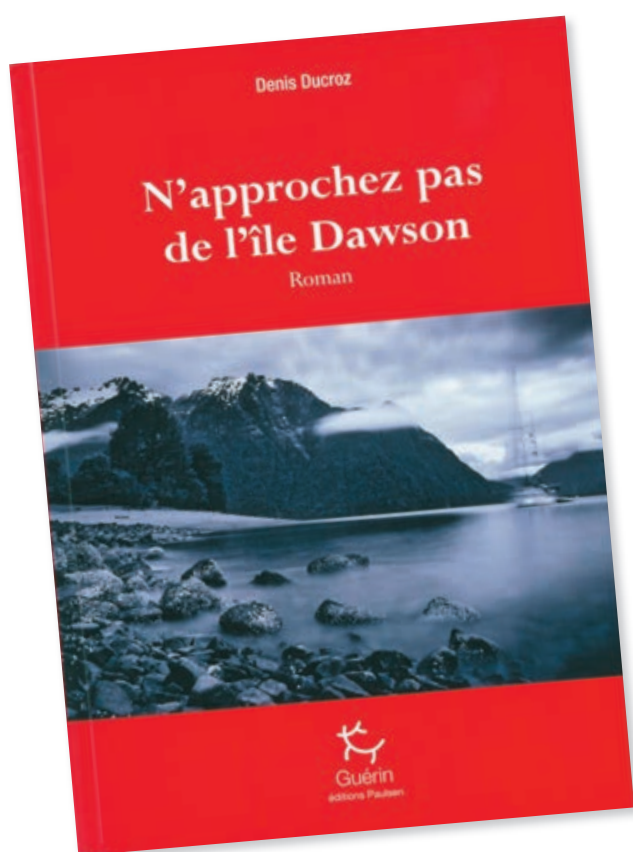
L'origine maritime de cette expression est peu connue. Le coaltar (prononcer: coltar) est un goudron, dérivé de la houille, contrairement au bitume, dérivé pétrolier. Ce nom vient de l'anglais *coal* (charbon) et *tar* (goudron). Le coaltar est un goudron très visqueux. Il était utilisé en particulier pour le calfatage des bateaux. Il s'agissait de remplir les joints des planches qui composent le bordage avec de l'étoupe et du coaltar pour rendre l'embarcation étanche. Ce travail effectué par le calfat était long et fastidieux. Le bordé, malmené par les mouvements de la mer et les contraintes du gréement, avait tendance à jouer et à laisser passer l'eau. Le coaltar servait aussi à enduire les coques pour les protéger des algues et des parasites. Par extension, une personne dans le coaltar est une personne qui est mal réveillée, à demi-inconsciente, comme engluée dans un liquide collant et visqueux. Une autre variante: il peut aussi qualifier une personne dont l'état comateux est proche de celui de quelqu'un qui a respiré les émanations toxiques émises par le coaltar.

■ | Démineur Plongeurs démineurs

Dans son nouveau livre *Démineur*, à paraître le 27 septembre, l'ancien adjudant-chef de la Légion étrangère Victor Ferreira donne la parole à 70 démineurs. Au travers de cette galerie de portraits aussi instructifs que sensibles, l'objectif n'est pas voilé: explorer le quotidien de ce métier hors du commun et mesurer la force de l'engagement. Victor Ferreira tire ici une importante série de portraits de plongeurs démineurs, près de 20 témoignages de marins à découvrir ou à redécouvrir... Chacun livre son parcours sous la forme d'un touchant monologue. Préfacé par Pierre Servent, auteur et spécialiste des questions de défense et de stratégie, l'ancien «képi blanc» donne à voir des itinéraires et des destinées souvent fascinantes. (P. B.)

Démineur, Victor Ferreira, Mareuil Éditions, 2018, 20 €.





■ | N'approchez pas de l'île Dawson Soif d'aventure

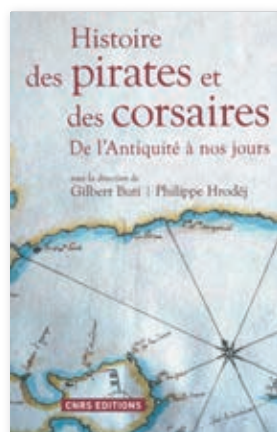
CATHY BRUZON, JOURNALISTE, est la seule femme à embarquer aux côtés de sept marins et alpinistes à bord d'un voilier rouge et blanc, le *Gim*. L'équipage, caméras en mains, met le cap sur l'île Dawson située dans l'archipel de la Terre de Feu, ancien lieu de détention pour les prisonniers politiques chiliens dès 1973. Objectif : fournir de belles images de leur expédition aux chaînes de télévision. Seuls face à la mer et aux éléments, les explorateurs croisent la masse noire et dominatrice d'une vedette de la Marine chilienne. Ils se heurtent à la réalité de la dictature sous Pinochet. Ce thriller captivant évoque la fascination mer-montagne et, pour les marins, la vie en mer et la complexité de mener à bien une mission. L'auteur, Denis Ducroz, est guide de haute montagne et caméraman-réalisateur. Le grand prix Henri-Queffelec lui a été décerné au salon du livre maritime de Concarneau en mai 2017. (M. M.)

N'approchez pas de l'île Dawson, Denis Ducroz, Editions Michel Guérin, 2016, 344 pages, 22 €.

■ | Histoire des pirates et des corsaires De l'Antiquité à nos jours

Cet ouvrage bien documenté se veut être «la première histoire exhaustive des corsaires et des pirates». Ce document est organisé de façon chronologique ; il rassemble les contributions de plus de 25 historiens et spécialistes qui présentent ainsi une grande variété d'approches de cette réalité indissociable de la pratique de la navigation, depuis les temps les plus reculés et sur toutes les mers. (P. B.)

Histoire des pirates et des corsaires, sous la direction de Gilbert Buti et Philippe Hrodj, CNRS Éditions, 2016, 26 €.



■ | Hissons les voiles ! Manuel de l'apprenti skipper Pour les 8/12 ans

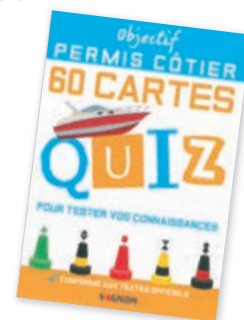
Ce joli manuel est destiné aux moussaillons (8/12 ans) qui veulent réussir leurs premiers pas dans la pratique de la voile et apprendre à diriger leurs voiliers selon les différentes allures du vent. L'apprenti skipper y découvrira l'essentiel sur les différents voiliers et leur fonctionnement, les phénomènes des marées et météo, les règles de base de la navigation et de la sécurité, les manœuvres et les nœuds. On aime beaucoup les illustrations très colorées de Bérangère Mariller-Gobber. Et le «plus» de l'ouvrage : les commentaires et les conseils donnés par 17 skippers célèbres. (P. B.)

Hissons les voiles ! Manuel de l'apprenti skipper, Olivia Maincent, Éditions Vagnon, 2018, 12,95 €.

■ | Objectif Permis côtier : 60 cartes quiz Pour tester vos connaissances

Apprendre en s'amusant : c'est ce que ces 60 cartes vous proposent pour préparer l'examen du permis côtier, tout en testant vos connaissances. Le contenu est bien sûr conforme aux textes officiels et suit les dix thèmes de l'examen du code : balisage, carte marine, météo, feux et marques, barre et route, signaux sonores et portuaires, VHF, écologie, sécurité, divers. (P. B.)

Objectif permis côtier : 60 cartes quiz, ouvrage collectif, Éditions Vagnon, 2018, 9,45 €.



👁 | Musée national de la Marine de Rochefort Le défilé

D'ordinaire soucieux d'aborder un thème maritime, le musée national de la Marine de Rochefort décide, au travers de son exposition «Quand l'habit (re)fait l'histoire», de faire le point sur les vêtements et leur capacité à raconter l'histoire. Le projet s'inscrit dans un constat assez général : les travaux des historiens ne suffisent pas à combler le besoin toujours plus grand d'aborder l'histoire de manière incarnée, habitée, moins intellectuelle. Qu'il soit ancien, reconstitué, modifié, l'habit offre une formidable occasion de plonger dans le passé. À la fashion week du musée, les 25 et 26 août 2018 défileront les costumes réalisés pour l'occasion, selon cinq thèmes : détournement, historique, esprit marin, fiction, accessoires et coiffure. À ne pas rater ! (P. B.)

Quand l'habit (re)fait l'histoire. Jusqu'au 6 novembre 2018. Tous les jours de 10 h à 19 h jusqu'au 30 septembre, puis tous les jours de 13 h 30 à 18 h 30, sauf le mardi. Plein tarif : 6,50 €. Renseignements : www.musee-marine.fr/rochefort

Quiz

Testez vos connaissances !



© J.-P. PONS/MN

1 - Qu'est-ce que le plan Mercator ?

- a) Un plan stratégique qui projette la Marine en 2030
- b) Une mission de surveillance des mers dans l'océan Atlantique
- c) Une campagne de prévention pour sensibiliser les plus jeunes aux enjeux maritimes

2 - Quel célèbre trophée le pâtissier de la frégate de type *La Fayette* (FLF) *Surcouf* a-t-il réalisé ?

- a) Le trophée du Grand Prix de Formule 1
- b) Le trophée du Tour de France cycliste
- c) Le trophée de la Coupe du monde de football

3 - Combien y a-t-il de réservistes citoyens en France ?

- a) 1 500
- b) 500
- c) 75

4 - Sur quel type de sous-marin les quatre femmes reçues par Florence Parly ont-elles navigué ?

- a) SNLE
- b) SNA
- c) DSRV

5 - En quelle année la Marine a-t-elle incorporé ses premiers mousses ?

- a) 1998
- b) 1850
- c) 1822

Réponses : 1 a ; 2 c ; 3 b ; 4 a ; 5 c.

ABONNEZ-VOUS !

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

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

☐ Je souhaite recevoir une facture



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

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

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

Publicité



NOUVEAU

Le Chef d'état-major
de la Marine
s'exprime sur twitter

@amiralPrazuck

L'ACTUALITÉ DE LA MARINE PARTOUT AVEC VOUS

Rejoignez-nous sur :



@marinenationale.officiel



@MarineNationale

Retrouvez nos photographies sur
<https://www.mediathèque.marinedefense.gouv.fr>

Retrouvez-nous sur www.colsbleus.fr



MARINE
NATIONALE

