

www.colsbleus.fr

# Cols • bleus

MARINE NATIONALE

LE MAGAZINE DE LA MARINE NATIONALE

N° 3101 — NOVEMBRE 2021

IMMERSION  
À L'ÉCOLE  
DE LA SURVIE  
PAGE 42

HISTOIRE  
NAPOLÉON  
ET LA MARINE  
PAGE 46



# Le préfet maritime

Pièce maîtresse de l'action de l'État en mer

# Nous sommes là chaque jour

Notre mission : prendre soin  
de vous et de votre famille

Santé, pouvoir d'achat,

scolarité, logement, revenus...

Sur le terrain,

Unéo fait la différence.

À vous d'en juger au 0970 809 709<sup>1</sup>

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

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



Santé – Prévoyance

Prévention – Action sociale

Solutions du quotidien



Votre force mutuelle

# Gagner « la guerre avant la guerre »



Général d'armée **Thierry Burkhard**, Chef d'état-major des Armées

**N**ous constatons depuis quelques années un véritable durcissement du monde. Pour affirmer leurs ambitions, certains de nos compétiteurs n'hésitent pas à recourir à leurs capacités militaires de façon agressive et décomplexée.

Cela génère des frictions et, dans certains cas, le risque d'incident voire d'escalade est réel. Notre liberté d'action peut être remise en cause.

Le triptyque « compétition-contestation-affrontement » permet aux armées de prendre en compte toute la complexité de cette nouvelle grammaire stratégique.

Permanente, la compétition est notamment militaire. Les armées doivent être capables de répondre de manière proportionnée à des actions qui restent sous le seuil du conflit armé, afin de signifier clairement notre détermination et de tenter de décourager nos compétiteurs. C'est « la guerre avant la guerre » et nous y sommes engagés.

La contestation survient quand un compétiteur pense qu'il peut saisir une opportunité et imposer un fait accompli. Nous devons être capables de détecter les signaux faibles et réactifs pour nous y opposer. C'est la guerre « juste avant » la guerre.

Enfin, l'affrontement correspond à « la guerre ». Nous devons y être prêts.

Notre ambition est de gagner la guerre avant la guerre tout en étant aptes à nous engager dans des combats de haute intensité. La première condition pour cela est d'être crédible et cette crédibilité trouve sa source dans les capacités dont nous disposons autant que dans les messages que nous envoyons.

La Marine maîtrise déjà ces signalements stratégiques. Une mission Marianne ou Jeanne d'Arc en Indopacifique porte la voix de la France, d'autant plus qu'elle est accompagnée par une manœuvre dans le champ informationnel. Il en va de même pour chaque déploiement du groupe aéronaval autour du porte-avions *Charles de Gaulle*. En inscrivant toutes ces actions dans le cadre d'une stratégie globale cohérente, interarmées et multi-domaines, il s'agit de gagner la bataille dans le champ informationnel, où dominent aujourd'hui trop souvent nos grands compétiteurs.

Pour accomplir tout cela, la Marine s'appuie sur le plan Mercator - accélération.

L'axe « Marine de combat » vise à faire monter en gamme votre préparation opérationnelle et porte l'indispensable connexion de vos domaines de lutte avec les autres domaines de conflictualité. Cela passe par des expérimentations tactiques ambitieuses et des entraînements de haut niveau.

L'axe « Marine en pointe » doit préparer la marine de demain, en prenant appui notamment sur les innovations et la généralisation de l'évolution par logique incrémentale à tous vos équipements et plates-formes.

Enfin, l'axe une « Marine de tous les talents » vise à accroître la force morale et le leadership des marins, pour mieux affronter les défis qui vous attendent en mer.

Alors que la richesse humaine reste au cœur de notre efficacité opérationnelle, je sais pouvoir compter sur chacun d'entre vous pour atteindre notre ambition, au service de la stratégie de puissance d'équilibre de la France.

# EMALS & AAG

## MISSION READY\*

Le système de catapultes électromagnétiques (EMALS),  
et les brins d'arrêt nouvelle génération (AAG).  
Une nouvelle ère pour l'aéronautique navale.



Plus d'informations sur [www.ga.com/ems](http://www.ga.com/ems)

©2021 GENERAL ATOMICS

\* Prêts pour la mission

 **GENERAL ATOMICS**  
ELECTROMAGNETICS

## actus 6



## passion marine 16

Le préfet maritime,  
pièce maîtresse de l'action de l'État en mer



## planète mer 30

Stratégie, la possibilité d'une île

## 32 vie des unités

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

## 35 RH

Carte du combattant,  
les marins éligibles

JNR 2021,  
retour sur l'événement annuel de la réserve

Réinsertion professionnelle des blessés,  
se reconstruire par l'emploi

## 40 portrait

Maître principal Franck,  
chargé du bureau d'administration des ressources humaines (BARH)  
à bord de la frégate de défense aérienne (FDA) *Chevalier Paul*

## 42 immersion

Le Cessan,  
à l'école de la survie



## 46 histoire

Avec la marine impériale, Napoléon 1<sup>er</sup> œuvre pour l'avenir

## 48 loisirs

Toute l'actualité culturelle de la mer et des marins

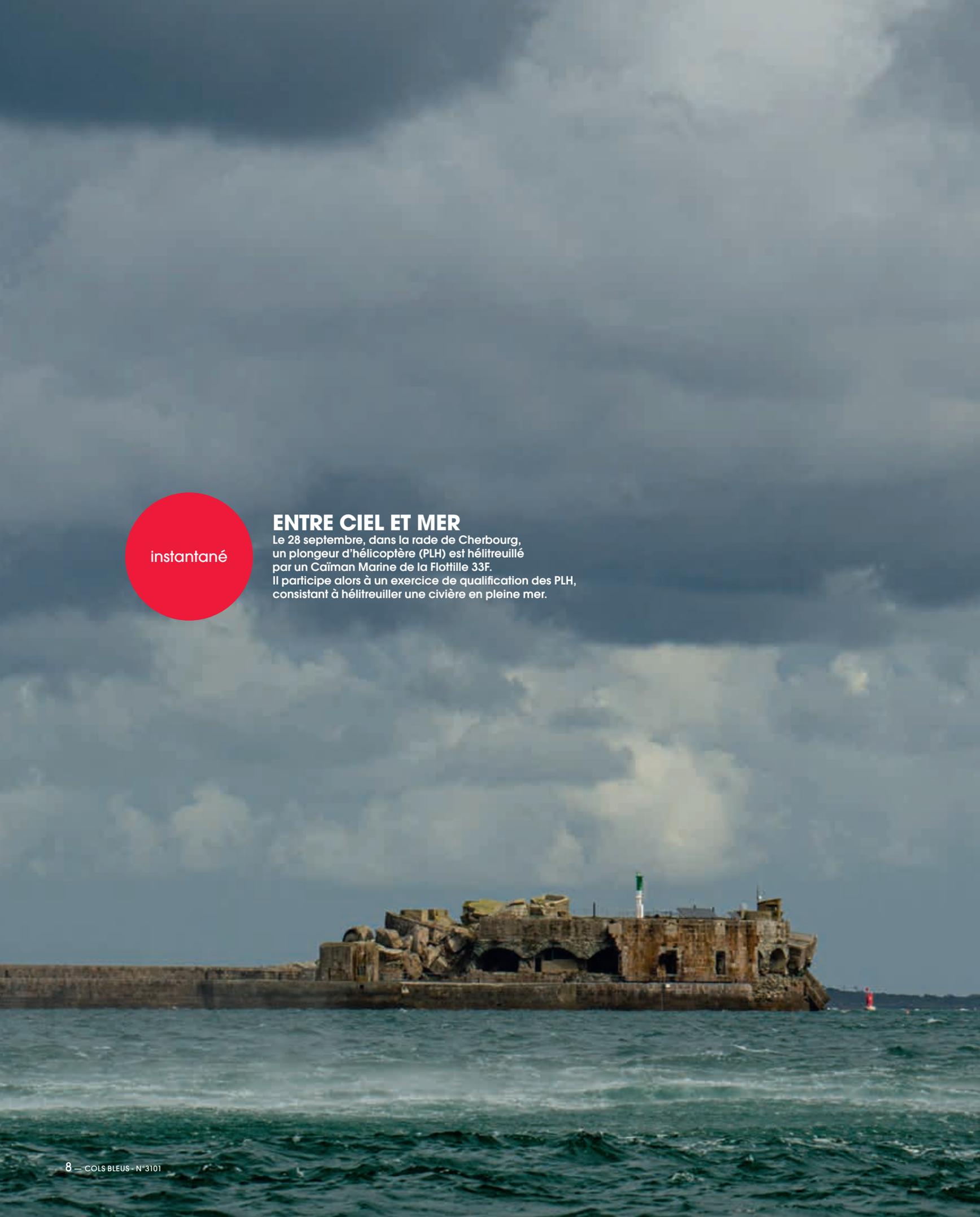


# actus

instantané

## CAGOULES À POSTE

Méditerranée orientale, 28 septembre. Au central opérations de la frégate de type La Fayette *Aconit*, les opérateurs sont au poste de combat pour un exercice. La frégate est alors engagée dans l'opération Chammal, au sein de la coalition contre Daesh. Déployée depuis le 5 août, l'*Aconit* participe durant sa mission à l'appréciation autonome de situation de la France dans cette région sensible et au renforcement de la coopération opérationnelle avec les marines partenaires de la zone.



instantané

## ENTRE CIEL ET MER

Le 28 septembre, dans la rade de Cherbourg, un plongeur d'hélicoptère (PLH) est hélitreuillé par un Caïman Marine de la Flottille 33F.

Il participe alors à un exercice de qualification des PLH, consistant à hélitreuiller une civière en pleine mer.



# Amers et azimuth

## Instantané de l'actualité des bâtiments déployés

### DONNÉES GÉOGRAPHIQUES

Source Shom

#### ANTILLES

ZEE : env. 138 000 km<sup>2</sup>

#### GUYANE

ZEE : env. 126 000 km<sup>2</sup>

#### CLIPPERTON

ZEE : env. 434 000 km<sup>2</sup>

#### MÉTROPOLE

ZEE : env. 349 000 km<sup>2</sup>

#### NOUVELLE-CALÉDONIE - WALLIS-ET-FUTUNA

ZEE : env. 1 625 000 km<sup>2</sup>

#### SAINT-PIERRE-ET-MIQUELON

ZEE : env. 10 000 km<sup>2</sup>

#### TERRES AUSTRALES ET ANTARCTIQUES FRANÇAISES

ZEE : env. 1 727 000 km<sup>2</sup>

#### POLYNÉSIE FRANÇAISE

ZEE : env. 4 804 000 km<sup>2</sup>

#### LA RÉUNION - MAYOTTE - ÎLES ÉPARSES

ZEE : env. 1 058 000 km<sup>2</sup>

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



**44**  
BÂTIMENTS

**10**  
AÉRONEFS

**5 036**  
MARINS

LE 13 OCTOBRE 2021

**MISSIONS PERMANENTES**



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

Sous-marin nucléaire d'attaque (SNA)

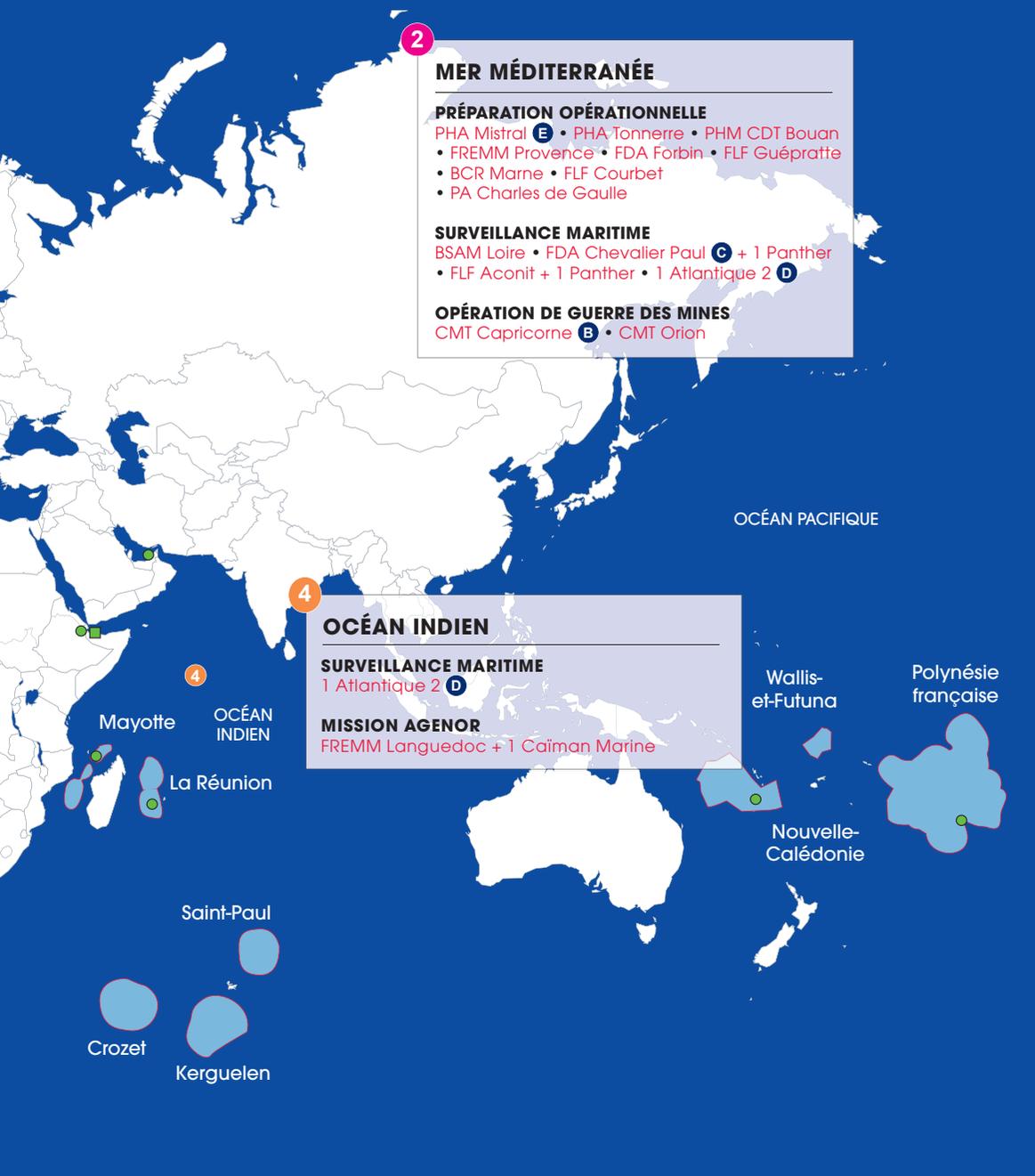


Équipes spécialisées connaissance et anticipation



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

Commandos Marine (soutien aux opérations)



© M. DENNIEL / MN



© E. LEMESLE / MN



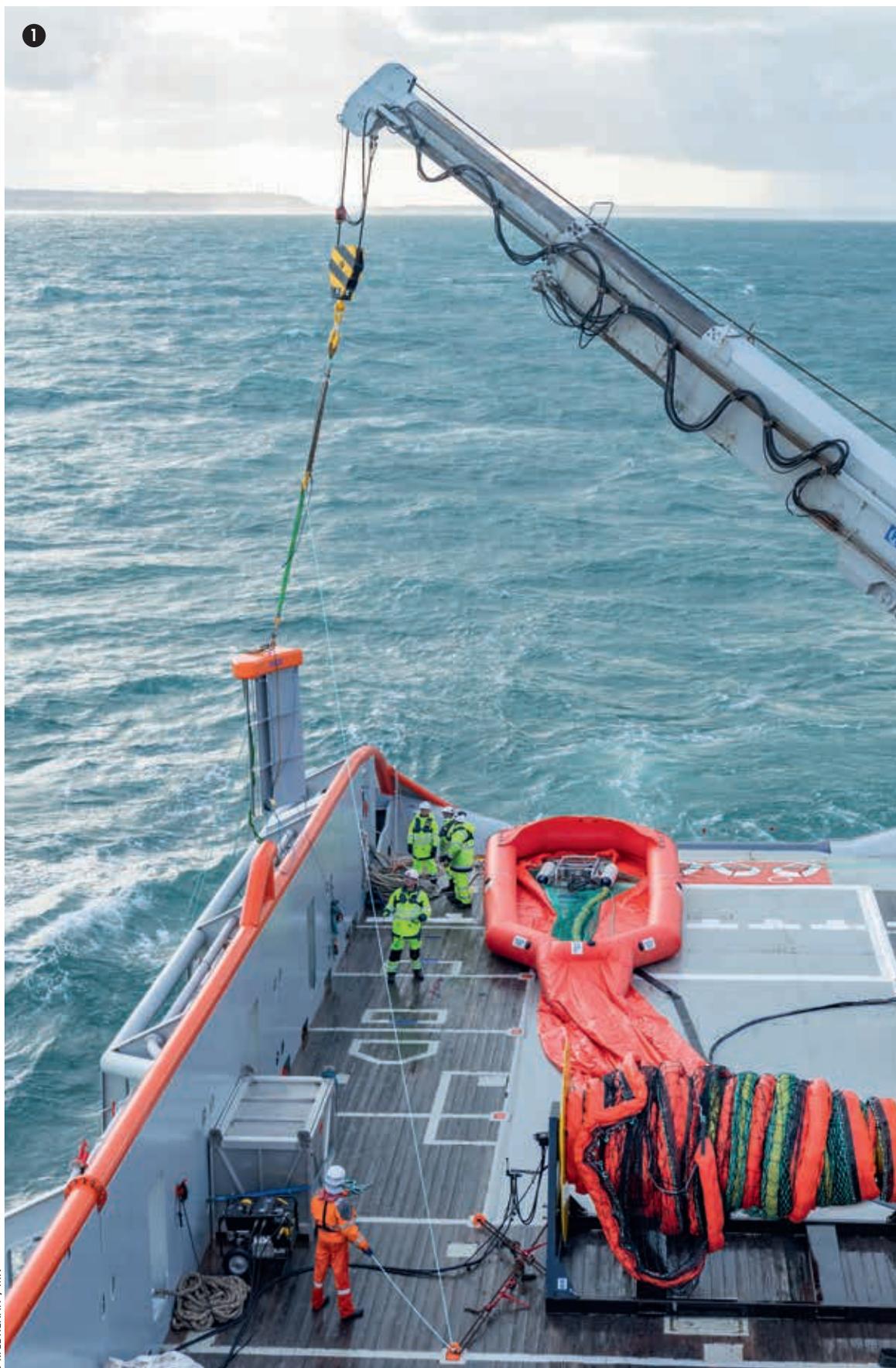
© J. GUIVARCH / MN



© C. DUPONT / MN



© ALS / MN



© R. LE HÉNAFF / MN

## en images

### 1 29 AU 30/09/2021 LUTTE ANTIPOLLUTION

La préfecture maritime de la Manche et de la mer du Nord a organisé avec la préfecture du Havre un exercice majeur d'assistance à navire en difficulté (ANED) et de lutte contre une pollution maritime (POLMAR). Au large de l'estuaire de la Seine, cet exercice baptisé « Polharbor » a notamment engagé le bâtiment de soutien et d'assistance affrété (BSAA) *Argonaute* ainsi qu'un Caïman Marine.

### 2 28 AU 30/09/2021 REMONTÉE EN PUISSANCE

La sortie en Méditerranée du porte-avions (PA) *Charles de Gaulle* marque la fin d'une phase d'entretien de trois mois. Les essais conduits ont permis de mettre le bâtiment en conditions réelles, d'affiner les réglages de la plateforme et de valider ses installations aviation en accueillant les Rafale Marine. Cette remontée en puissance se concrétisera par la participation du PA à l'exercice Polaris, organisé du 18 novembre au 3 décembre.

### 3 20 AU 24/09/2021 COOPÉRATION FRANCO-GABONAISE

Le patrouilleur de haute mer (PHM) *Commandant Ducuing*, engagé dans l'opération Corymbe, a fait escale à Port-Gentil. Les marins français y ont partagé leurs savoir-faire avec leurs homologues gabonais : formation de sécurité incendie, lutte contre les activités illicites en mer et plongée.

### 4 06/09/2021 PREMIER BILAN EN EMASoH

Engagé depuis le 22 juillet dans l'opération Agénor, l'Atlantique 2 au standard 6 de la Flottille 21F a terminé son premier déploiement dans ce volet militaire de la mission *European-led Maritime Awareness in the Strait of Hormuz* (EMASoH). L'aéronef et son équipage ont réalisé 20 vols opérationnels, soit plus de 115 heures de vol, démontrant l'efficacité de son nouveau système de combat.



### 5 21/09/2021 CONTRE LE NARCOTRAFFIC

En Martinique, la frégate de surveillance *Ventôse*, une équipe de commandos Marine et l'hélicoptère Panther de la Flotille 36F se sont entraînés à intercepter des narcotrafiants en mer. Ce type d'exercice est indispensable à ce triptyque pour se coordonner et fluidifier les interceptions. Le bilan des forces armées aux Antilles en 2021 s'élève déjà à plus de 7 tonnes de cocaïne interceptées, un record depuis 10 ans.

### 6 06/10/2021 LE BSAOM CHAMPLAIN EN SOUTIEN À L'IFREMER

À Mayotte, le bâtiment de soutien et d'assistance outre-mer (BSAOM) *Champlain*, alors en mission de surveillance, a embarqué à son bord trois scientifiques de l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (Ifremer). Ces derniers réalisaient sur l'atoll d'Aldabra un suivi de la population de tortues en océan Indien, à l'aide de balises et d'antennes.

© MN



© L. BERNARDIN / MN



© EMA



© C. MOIET / MN



© MN

## dixit ●

« Au-delà des missions et des opérations que l'Union européenne conduit, nous avons lancé ensemble des initiatives inédites, qui sont chaque fois des initiatives *ad hoc* et qui sont complémentaires de l'action de l'Union européenne. Je pense, par exemple, à l'opération Agéonor que nous avons lancée pour assurer la surveillance maritime dans le golfe Arabo-Persique et contribuer à la sécurisation du trafic international dans cette zone où passe une partie non négligeable de la richesse mondiale. »

**Mme Florence Parly**, ministre des Armées, Discours à Sciences Po Paris, le 27 septembre 2021

« En parallèle du développement capacitaire classique, du temps long, l'innovation permet de démultiplier la performance des moyens actuels et d'offrir des solutions à notre Marine de combat. Le travail commun des industriels, de la DGA et de la Marine nationale permet d'aller plus vite et de sortir des sentiers battus. À l'occasion des *Naval innovation days*, *Naval Group* nous a présenté des technologies nouvelles que nous pourrions prochainement mettre en œuvre. »

**Amiral Pierre Vandier**, chef d'état-major de la Marine, le 7 octobre 2021 

**FREMM Languedoc****Déploiement dans l'océan Indien**

© EMA / FRANCE

**D**urant le mois de septembre, la frégate multi-missions (FREMM) *Languedoc* a réalisé plusieurs actions en océan Indien. Le 1<sup>er</sup> septembre, le bâtiment prenait part à un exercice du type « arrachage de charge nageur de combat » avec le détachement du groupe régional d'intervention des plongeurs-démineurs (DETGRIP). Organisée au large de la base navale des forces françaises stationnées aux Émirats arabes unis (FFEAU), la manœuvre visait à valider le concept d'une force de réaction rapide des plongeurs-démineurs. Vingt-six jours plus tard, au cœur d'un volet opérationnel, l'équipage B de la FREMM *Languedoc* réalisait une saisie de 3,6 tonnes de cannabis. Cette prise, réalisée en soutien à la *Combined Task Force 150* (CTF 150), faisait suite à une première saisie le 20 septembre : 1,5 tonne de cannabis et 160 kg de méthamphétamines. Le bâtiment a, finalement, terminé le mois par une opération de *search and rescue* (SAR), en portant assistance, dans la nuit du 29 au 30 septembre, à trois marins indiens en situation de détresse respiratoire sur un navire de commerce. L'ordre d'assistance a été donné par le commandant de l'opération Agéonor. L'hélicoptère Caïman embarqué sur la FREMM a alors évacué les trois patients vers l'hôpital Sultan Qaboos de Salalah, sur recommandation de l'équipe médicale déployée. Ces différentes opérations illustrent la rapidité et le professionnalisme des équipages, ainsi que l'efficacité de l'organisation de l'action de l'État en mer (AEM).



© EMA / FRANCE

**Arts et lettres****Trois nouveaux écrivains de Marine**

Le groupe des écrivains de Marine s'agrandit. Ils sont trois nouveaux membres à s'associer à la Marine nationale. Grande nouveauté, l'accueil parmi eux de deux auteurs étrangers contribue à l'entretien du lien historique avec les nations européennes voisines. L'amiral Pierre Vandier, chef d'état-major de la Marine, a remis l'insigne d'écrivain de Marine à Andrea Marcolongo, engagée pour l'apprentissage du grec ancien, et à Jean-Luc Coatalem, auteur d'un ouvrage sur le médecin de Marine Victor Segalen. Absent lors de la cérémonie, l'écrivain espagnol Arturo Perez-Reverte, troisième récipiendaire du titre, s'est dit honoré de rejoindre le groupe. Après cette cooptation, les trois écrivains s'engagent, plume en main, à défendre la culture et l'héritage de la mer tout en faisant rayonner la Marine. Jean-Luc Coatalem a fait part de sa « reconnaissance et aussi [de son] émotion à rejoindre ce bel équipage. [...] J'ai l'impression de retrouver une sorte de famille ».

**le chiffre ●****120**

C'est, en tonnes, la quantité de poissons pêchés illégalement, qui a été saisie, depuis le 1<sup>er</sup> janvier, lors d'opérations de contrôle des pêches en Guyane.

## In memoriam Hubert Germain



© LÉGION ÉTRANGÈRE

Soldat au sein des Forces françaises libres (FFL) et dernier compagnon de la Libération, Hubert Germain s'est éteint mardi 12 octobre, à l'âge de 101 ans. Le 24 juin 1940, alors qu'il prépare le concours de l'École navale, Paris tombe aux mains des Allemands. Hubert Germain se rend à Londres pour poursuivre le combat. Débutent alors cinq années d'engagement sans faille, du cuirassé *Courbet* à Bir Hakeim – bataille au cours de laquelle il est affecté à la 13<sup>e</sup> Demi-brigade de Légion étrangère – à El Alamein et l'Italie. Cité à l'ordre de l'Armée en 1942 et décoré de la Croix de la Libération par le général de Gaulle, il prend part au débarquement en Provence et participe à la libération de Toulon, de la vallée du Rhône puis de Lyon. Le lieutenant Germain est également acteur des campagnes des Vosges et d'Alsace. Démobilisé en 1946, il embrasse une prestigieuse carrière politique, d'abord en tant que maire en Essonne. Par la suite, il intègre le cabinet de Pierre Messmer, ministre des Armées, avant d'assurer les fonctions de député puis de ministre.



© LÉGION ÉTRANGÈRE

## Mission grand froid Le Rhône sous très hautes latitudes



© MN

Le bâtiment de soutien et d'assistance métropolitain (BSAM) *Rhône* a conduit du 2 août au 30 septembre une mission opérationnelle dans les eaux froides du cercle polaire arctique. Placé sous le contrôle opérationnel de l'amiral commandant la zone maritime de l'Atlantique (CECLANT), ce déploiement avait des objectifs multiples. L'équipage de 17 marins était tout d'abord enforcé par un détachement du centre d'expertise météorologique et océanographique de la Marine qui, à l'aide de bouées dérivantes, a procédé à différentes mesures pour mieux connaître les phénomènes météo océanographiques qui régissent ces mers froides. En naviguant par ces latitudes très élevées – jusqu'à 82°27N – les marins du *Rhône* se sont également aguerris aux conditions particulièrement hostiles qui caractérisent les eaux glaciales et polaires : présence de glace vive et de banquise, températures extrêmes, intempéries ou encore brouillard épais. L'équipage a ainsi pu tester ses systèmes de navigation en haute latitude et étudier la géographie de ces zones polaires marquées par la fonte et la dérive des glaces. Il s'est aussi entraîné à la lutte contre les sinistres, notamment par des exercices « voie d'eau » nécessitant le port d'une « tenue d'intervention eau froide ». Enfin, en entretenant sa connaissance et sa capacité à œuvrer dans ces zones où s'ouvrent de nouvelles routes maritimes et qui font l'objet d'enjeux stratégiques croissants, la Marine réaffirme l'attachement de la France au respect du droit maritime international et prépare les futurs déploiements de ses bâtiments dans cette zone convoitée.



## en bref

### MER ET VENT SE RECONSTRUIRE PAR LE SPORT

Le cercle sportif de l'institution nationale des Invalides (CSINI) a organisé le stage « mer et vent » sur la presqu'île de Giens, à la mi-septembre. Cette initiative, au profit des militaires blessés, promeut une reconstruction par le sport. Lors de cette 9<sup>e</sup> édition, deux officiers mariners ont pu pratiquer le kite surf, la plongée, le paddle, le kayak ou le parachute ascensionnel.

### SÉNÉGAL SURVEILLANCE DES PÊCHES

Le 21 septembre, les marins du ciel de la Flottille 24F ont mené une mission de surveillance des pêches au profit des autorités sénégalaises. Basé à Dakar, le Falcon 50 de la Marine nationale a été dépêché dans les eaux du Sénégal avec, à son bord, un inspecteur de la direction de la protection et de la surveillance des pêches (DPSP). Ce vol, coopération franco-sénégalaise, a permis le contrôle de 16 navires.

### GUERRE DES MINES LE CMT LYRE EN ALBANIE

Le 24 septembre, le chasseur de mines tripartite (CMT) *Lyre* est arrivé en Albanie. Après un exercice d'évolution tactique, les plongeurs-démineurs français et albanais ont réalisé une opération de recherche et de relocalisation de munitions historiques menant à la découverte de 72 engins explosifs immergés sur les côtes des Vlorë.

### MER BALTIQUE NORTHERN COAST 2021

Du 10 au 23 septembre, le chasseur de mines tripartite (CMT) *Pégase* a pris part à l'exercice interarmées *Northern Coast 2021*, en mer Baltique. L'équipage du CMT *Pégase* a pu renforcer son interopérabilité avec les forces navales des pays de l'Otan et partenaires européens en réalisant des entraînements de haut niveau : chasse aux mines, tir, ravitaillement à la mer, entre autres.

### ACONIT EXERCICE EUNOMIA

La frégate française *Aconit* a pris part à l'exercice *Eunomia 2021*, organisé à Chypre à partir du 4 octobre. Dans le cadre d'un scénario multi menaces, le bâtiment français a renforcé son interopérabilité auprès du patrouilleur chypriote *Ioannides*, de la frégate italienne *Libeccio* et de la frégate grecque *Kountouriotis*. Le concours, durant l'entraînement, de Rafale français et de F-16 grecs a permis aux unités navales de s'exercer à la défense anti-aérienne.

# LE PRÉFET MARITIME

•  
Pièce maîtresse de l'action de l'État en mer



Sur la mer, depuis les côtes de métropole jusqu'au grand large, l'État dispose d'un représentant unique : le préfet maritime. Garant du respect de la souveraineté et de la défense des intérêts de la France, il veille notamment au maintien de l'ordre public et à une utilisation juste et harmonieuse des ressources maritimes. Représentants directs du Premier ministre, les préfets maritimes des trois façades ont autorité dans tous les domaines où s'exerce l'action de l'État en mer.

- DOSSIER RÉALISÉ PAR HÉLÈNE PERRIN ET L'EV1 AUDE BRESSON, AVEC LA PARTICIPATION DU CV THIBAUT LAVERNHE, DU CF CÉLINE TUCCELLI ET DU CC VÉRONIQUE MAGNIN.



## Prémar

# Un modèle unique, des fonctions multiples

La fonction de préfet maritime a vu le jour sous le Consulat en avril 1800, dans la continuité de la création des préfets départementaux. L'apparition de cette fonction obéissait alors à une logique de concentration locale des pouvoirs, amorcée sous l'Ancien Régime. Correspondant du ministre de la Marine, le préfet maritime était alors chargé de la direction des services de l'arsenal et de la « *sûreté des ports, de la protection des côtes, de l'inspection de la rade, et des bâtiments qui y sont mouillés* »<sup>1</sup> (lire notre article Histoire pp. 46-47). Les compétences et l'étendue des responsabilités du préfet maritime ont évolué depuis.

Aujourd'hui, la préfecture maritime est une administration polyvalente animant l'ensemble des facettes, civiles comme militaires, de l'action de l'État en mer (AEM) telles que la défense des droits souverains et des intérêts de la Nation, le maintien de l'ordre public en mer ou encore la sauvegarde des personnes et des biens.

## LA MARINE AU CŒUR DE L'ACTION DE L'ÉTAT EN MER

Les missions et pouvoirs du préfet maritime sont régis par le décret du 6 février 2004 relatif à l'organisation de l'action de l'État en mer. Il existe trois préfets maritimes en métropole :

le préfet maritime de la Manche et de la mer du Nord à Cherbourg, le préfet maritime de l'Atlantique basé à Brest et le préfet maritime de la Méditerranée exerçant ses fonctions depuis Toulon. C'est le secrétaire général de la mer, placé sous l'autorité directe du Premier ministre, qui coordonne à l'échelon central leur action.

Le préfet maritime est un officier général de la Marine. Véritable préfet en mer, il cumule cette fonction civile avec ses attributions militaires de commandant de zone maritime (CZM), assurant le contrôle opérationnel des forces déployées dans la zone maritime considérée sous les ordres du chef d'état-major



Hélicoptère entre une vedette de la SNSM de Bandol et un dauphin de la Flottille 35F/SP.

des Armées (CEMA), et de commandant d'arrondissement maritime (CAM) sous les ordres du chef d'état-major de la Marine (CEMM), faisant ainsi de lui l'autorité territoriale de toutes les unités de la Marine basées dans son aire géographique.

Pour la mise en œuvre de moyens de défense hauturiers, la qualité de militaire du préfet maritime est déterminante : le Prémar, qui est aussi CZM, dispose en effet des moyens nécessaires à une intervention en haute mer dont seule la Marine est dotée.

En France, une seule autorité représentant l'État coordonne ainsi toutes les activités en mer ; ce modèle singulier est un véritable atout par rapport à l'organisation plus dispersée qui prévaut généralement dans d'autres pays.

### UN LARGE SPECTRE DE COMPÉTENCES

Investi d'un pouvoir de police générale, le préfet maritime a autorité dans tous les domaines où s'exerce l'AEM : défense des droits et intérêts nationaux, particulièrement dans les zones sous souveraineté ou sous juridiction française (eaux intérieures et mers territoriales, zone économique exclusive) ; maintien de l'ordre public ; secours et sécurité maritime ; protection de l'environnement et lutte contre les activités illicites en mer (pêche illégale, trafic de stupéfiants, immigration clandestine, piraterie, terrorisme...).

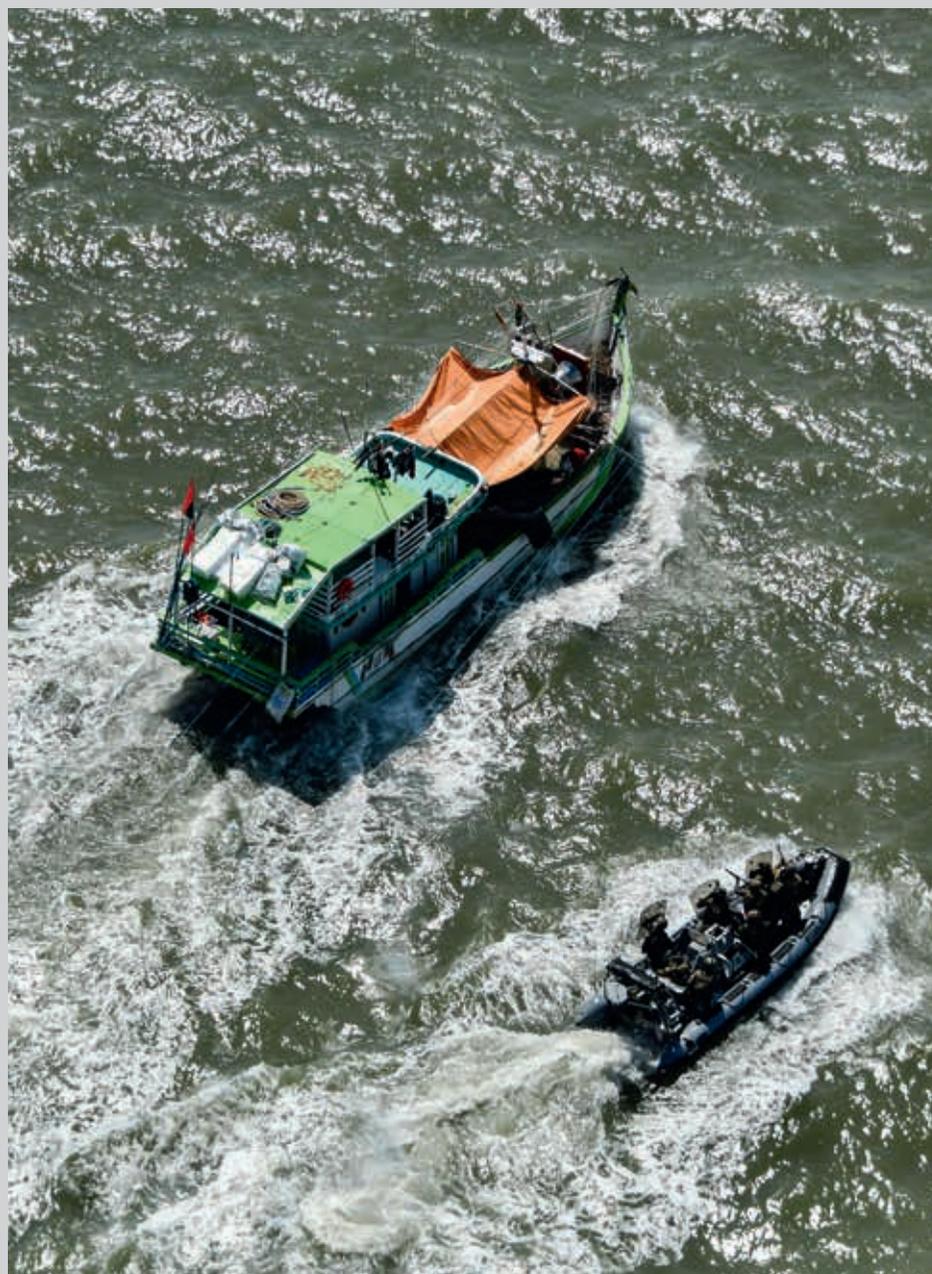
### COORDONNER DE MULTIPLES MOYENS

Pour remplir ses missions, le préfet maritime a à sa disposition, coordonne et supervise l'ensemble des moyens humains et aéromaritimes des administrations intervenant en mer (Affaires maritimes, douanes, gendarmeries maritime et départementale, Police nationale, Marine et sécurité civile) et ceux de la société nationale de sauvetage en mer (SNSM).

Outre ses bâtiments et ses aéronefs, la Marine affrète au profit du préfet maritime des navires spécialisés, remorqueurs de haute mer (Abeilles) ou bâtiments de lutte antipollution.

Pour superviser et coordonner ces moyens, le préfet maritime s'appuie sur les centres opérationnels des administrations concernées, au premier rang desquels se trouvent les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (Cross), qui dépendent des affaires maritimes. Les centres des opérations maritimes de la Marine peuvent être également impliqués. ●

<sup>1</sup> Arrêté du 7 floréal an VIII (27 avril 1800) portant règlement sur l'organisation de la Marine.



© P.M. CASABONNE / A.E.

## Et outre-mer ?

En outre-mer, la fonction de représentant de l'État en mer est dévolue, selon le cas, au préfet terrestre (Antilles, Guyane, La Réunion, Mayotte) ou au haut-commissaire délégué au gouvernement (Nouvelle-Calédonie, Polynésie française, Saint-Pierre-et-Miquelon).

Il est assisté dans cette fonction par un commandant de zone maritime (CZM), avec lequel il peut mobiliser et coordonner les moyens de la Marine.

En septembre 2020, la Marine a ainsi participé à une opération renforcée de lutte contre la pêche illicite, sous la houlette du préfet de la région Guyane. Le patrouilleur Antilles-Guyane (PAG) *La Confiance* et la vedette côtière de

surveillance maritime (VCSM) *Organabo* de la gendarmerie maritime ont réalisé des missions de police des pêches dans la zone économique exclusive française (ZEE), appuyé par un hélicoptère Fenec de l'escadron de transport (ET) 00.068 de l'armée de l'Air et de l'Espace et d'autres services de l'État.

Deux navires de pêche brésiliens, en action de pêche illégale, ont été contrôlés et dérouterés. Trois tonnes de poissons pêchés illégalement ont été saisies et les équipages ont été remis aux autorités judiciaires. À travers ce type d'opération, la France assure le respect de ses droits souverains dans ses eaux et la préservation des ressources halieutiques.

Prémar

# Au cœur des missions

■ MÉDITERRANÉE

■ MANCHE - MER DU NORD

■ ATLANTIQUE


Le BSAA Jason remorque l'épave du yacht britannique *Reine d'Azur* en direction d'une zone abritée.

© G. LANDRON / MN

## Yacht en feu au large de Port-Cros

### Le récit

Mercredi 11 août, vers 4 h 30, un incendie se déclare sur le yacht *Reine d'Azur*, battant pavillon britannique, alors au mouillage à l'ouest de Port-Cros. Dès 4 h 40, l'alerte est donnée et le centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage de la Méditerranée (Cross Med) lance une intervention. Les trois membres d'équipage et sept passagers sont alors rapidement évacués, mais l'incendie n'est éteint qu'après plusieurs heures d'arrosage par des moyens extérieurs. L'épave du yacht, à la flottabilité incertaine, est remorquée par le bâtiment de soutien et d'assistance affrété (BSAA) *Jason* vers une zone abritée. Un barrage absorbant est mis en place autour de l'épave, pour prévenir tout risque pour l'environnement. Alors que des rejets de gazole en provenance des soutes sont observés, la préfecture maritime de la Méditerranée fait appareiller le BSAA *Pionnier* pour renforcer les capacités de lutte contre la pollution sur la zone et éviter que les hydrocarbures n'atteignent

le littoral de l'île du Levant. Le lendemain, l'épave du yacht finit par sombrer par quelques dizaines de mètres de fond, sans risque immédiat pour l'environnement. Au total, l'épisode a mobilisé de nombreux moyens, coordonnés par la préfecture maritime : les vedettes des stations de la SNSM de Hyères et du Lavandou, les sapeurs-pompiers de Port-Cros, les marins pompiers de la base d'aéronautique navale de Toulon, le patrouilleur de haute mer *Commandant Birot*, alors en mission de surveillance des approches maritimes, les BSAA *Jason* et *Pionnier*, les moyens de la cellule antipollution de la base navale de Toulon, la vedette côtière de surveillance maritime (VCSM) *Huveaune*, et des embarcations du parc national de Port-Cros, de la brigade de surveillance du littoral de la gendarmerie maritime de Toulon et de la gendarmerie de la direction générale de l'armement (DGA).

## L'éclairage du Prémar

### Vice-amiral d'escadre Gilles Boidevezi, préfet maritime de la Méditerranée

Le traitement de cet incendie illustre une des trois facettes du Prémar, celle de « préfet de l'urgence ». En tant que responsable de la sauvegarde de la vie humaine en mer, la priorité du Prémar a été de mettre en sécurité l'équipage, et, au-delà, d'éviter que ce navire en feu, qui avait rompu son mouillage, ne vienne s'échouer sur une plage de Port-Cros. La préfecture maritime a rapidement mis sur pied une équipe de gestion de crise et activé le niveau 2 du plan ORSEC maritime. Cela a permis de coordonner l'action de nombreux moyens des administrations participants à l'AEM, pour éteindre l'incendie, mais aussi pour éviter toute conséquence sur l'environnement très sensible des îles d'Hyères. Cette affaire illustre par ailleurs l'action du Prémar auprès des propriétaires, responsables de la coque de leur navire, même réduite à l'état d'épave : ils doivent alors assurer son renflouement, pour éviter qu'elle ne constitue une source de pollution et un danger pour la navigation. J'interviens dans ce cadre en mettant en demeure le propriétaire d'agir dans ce sens, en lien avec son assureur. Ce type de sinistre s'est produit plusieurs fois cet été au large des côtes varoises, heureusement sans conséquences graves, mais cela montre l'importance de la réactivité de notre dispositif, surtout à proximité de l'interface terre-mer.



© MN

## Témoignage

### Lieutenant-colonel Nicolas, commandant en second du groupement de la gendarmerie maritime de la Méditerranée

Lors de la phase de secours, la VCSM *Huveaune*, déjà présente dans la zone, est intervenue sans délai pour mettre les passagers du yacht en sécurité et prendre les premières mesures pour contenir la pollution aux hydrocarbures, dans le cadre du dispositif coordonné par la préfecture maritime. Ensuite, dans le cadre de nos prérogatives en matière de police judiciaire, nous avons procédé, sous l'autorité du procureur de la République de Marseille cette fois, à une enquête visant à établir les causes du naufrage, la nature de la pollution (accidentelle ou non) et rechercher les éventuelles négligences ou malveillances qui auraient pu en être à l'origine. La lutte contre la criminalité environnementale fait partie intégrante de nos missions, particulièrement en Méditerranée où les écosystèmes sont très fragiles et les aires marines protégées nombreuses.



© C. LUU / MN

## Expédition Gombessa 6 Comprendre pour mieux protéger les océans

En juillet dernier, l'explorateur Laurent Ballesta prend la tête de l'expédition scientifique Gombessa 6, pour déterminer la nature des mystérieux anneaux découverts il y a dix ans au large du Cap Corse par l'institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (Ifremer). Installé dans un module de plongée pressurisé dédié, il effectue avec ses trois coéquipiers plusieurs plongées à 120 m de profondeur pour photographier ces structures circulaires, dont le périmètre peut atteindre une trentaine de mètres. Les quatre plongeurs réalisent également des carottages, qui seront analysés pour confirmer qu'il s'agit bien de corail. La station bathyale<sup>2</sup> utilisée par les plongeurs leur permet de se maintenir à la pression qui règne dans les grandes profondeurs, pendant toute la durée de la mission, évitant ainsi les étapes de décompression d'une plongée classique. Elle est installée sur une barge de l'Institut national de plongée professionnelle, tractée par le BSAA *Pionnier*, mis à disposition par la préfecture maritime. Les équipes de la cellule de plongée et d'intervention sous la mer (Cephismer), présentes à bord de ce dernier, réalisent des prises de vues complémentaires et mettent à l'eau un ROV (*Remotely Operated Vehicle*) pour éclairer les zones de plongée et participer à la sécurité des plongeurs. Cette coopération entre les moyens de l'action de l'État en mer et une expédition scientifique de haut niveau illustre l'importance accordée à la connaissance du milieu maritime par le préfet maritime, responsable de la protection de l'environnement en mer.

2. La zone bathyale désigne les grandes profondeurs (> 200 m).



© LAURENT BALLESTA / ANDROMÈDE OCÉANOLOGIE / WWW.LAURENTBALLESTA.COM

## Pollution en mer à l'est de la Corse

### Le récit

Lors d'un exercice réalisé par la base aérienne de Solenzara le 11 juin, une pollution aux hydrocarbures est identifiée au large des côtes corses. Le préfet maritime déclenche alors le niveau 3 de l'ORSEC maritime, en coordination avec les préfetures de Haute-Corse et de Corse-du-Sud. Un Falcon 50 de la Marine, rapidement envoyé sur zone, repère et photographie deux nappes. L'analyse des images, réalisée par le Centre de documentation, de recherche et d'expérimentation sur les pollutions accidentelles des eaux (CEDRE)<sup>3</sup> et le Centre d'expertises pratiques de lutte antipollution (CEPPOL)<sup>4</sup>, indique qu'il s'agit d'hydrocarbures lourds, ce que confirment les prélèvements réalisés par la vedette *Libecciu* des douanes françaises. Dans les heures qui suivent, la dérive et le morcellement des nappes sont surveillés de près. Décision est prise de procéder à leur récupération par chalutage. Des moyens nautiques sont engagés pour encercler la zone : les bâtiments de soutien et d'assistance affrétés (BSAA) *Jason* et *Pionnier*, la vedette *Libecciu*,

la vedette *Mimosa* des Affaires maritimes et le remorqueur *Altagna*, de la société Erasme. Des moyens aériens (Falcon 50 et Panther de la Marine, Dragon 2A de la sécurité civile, *Beechcraft* des douanes) complètent le dispositif, en assurant des vols de reconnaissance et de guidage. Au total, 50 heures de vol sont réalisées et près de 15 tonnes de matières polluantes sont récupérées. La pollution résiduelle s'étant éloignée du littoral, les plages temporairement interdites au public sont rouvertes le 15 juin après avoir été nettoyées des dépôts d'hydrocarbures. En parallèle, une enquête est ouverte par le procureur de Marseille et confiée à la gendarmerie maritime pour identifier l'auteur de ce dégazage sauvage.

- Entité indépendante de conseil et d'expertise créée pour améliorer la préparation à la lutte contre les pollutions accidentelles des eaux et renforcer le dispositif d'intervention français.
- Unité de la Marine rattachée à CECLANT, qui agit comme expert au profit de l'ensemble de la Marine.



Le BSAA *Pionnier* et le remorqueur *Altagna* ont été dépêchés sur les lieux.

## L'éclairage du Prémar

### Vice-amiral d'escadre Gilles Boidevezi

Cet épisode illustre la réactivité de notre dispositif, la complémentarité de moyens agissant en mer et la pertinence de notre organisation pour prévenir et lutter contre les pollutions en Méditerranée, qui abrite 10 % de la biodiversité mondiale. La détection de cette pollution par moyen aérien a été rapidement suivie par la mobilisation de nombreux moyens nautiques et aériens civils et militaires, agissant sous mon autorité. Avec des côtes longées par un trafic maritime important (19 000 navires par an dans le canal de Corse, 3 500 dans les bouches de Bonifacio), la Corse est très exposée. Dans ce contexte, la base navale d'Aspretto joue un rôle essentiel pour y positionner des moyens de lutte contre la

pollution, rapidement projetables en cas d'urgence. Comme lors de l'échouement du *Rhodanus* en 2019, cet épisode a confirmé la nécessité pour l'État de disposer en Corse de moyens d'intervention capables d'intervenir en haute mer pour traiter une pollution et porter assistance à un navire en difficulté. Enfin, dans cette zone sensible, il est indispensable de coopérer : d'une part, avec nos partenaires internationaux (c'est, par exemple, la vocation de l'accord RAMOGEPOL, qui permet de mettre en commun nos moyens avec l'Italie et Monaco pour faire face à une pollution) et, d'autre part, avec mes homologues terrestres préfets de département en charge de la protection du littoral.

## Le sauvetage du *Bel Espoir*



© MN

### Le récit

Le 7 septembre, une voie d'eau survient dans le compartiment moteur du chalutier *Bel Espoir* alors qu'il navigue à 20 nautiques (environ 37 km) au nord-ouest du Cap de La Hève (76). L'eau envahissant le compartiment, le chalutier alerte le Cross Jobourg qui diffuse un message MAYDAY RELAY et déroute le navire de pêche *Atlas* alors à proximité. La voie d'eau du chalutier ne peut être étalée par les moyens du bord. Le Cross décide donc d'engager un hélicoptère Caïman Marine de la Flottille 33F qui décolle de Maupertus avec une motopompe de secours. Dans le même temps, le Cross engage la vedette *Président Pierre Huby* de la société nationale de sauvetage en mer (SNSM) qui appareille du Havre. Sur place, alors que le Caïman Marine hélitreuille son plongeur et installe une première motopompe à bord du navire, l'équipage de la vedette de la SNSM intervient en parallèle avec une seconde motopompe. Une fois la voie d'eau maîtrisée, l'appareil de la 33F quitte la zone du sauvetage et le *Bel Espoir* rejoint sans encombre Port-en-Bessin (14) escorté par la vedette *Président Pierre Huby* qui regagnera ensuite sa station au port du Havre.

## L'éclairage du Prémar

Vice-amiral d'escadre Philippe Dutrieux, préfet maritime de la Manche-mer du Nord



© P. DESPLATS / MN

La mission de sauvetage en mer est une mission de service public obligatoire et gratuite, qui incombe à l'État et à chaque capitaine de navire. Comme préfet maritime, c'est la première des missions dont j'ai la charge. Dans la zone géographique très spécifique de la Manche et de la mer du Nord, ce sont près de 2 500 opérations de tout type qui sont conduites tous les ans par les deux Cross de Jobourg et de Gris Nez. Près de 75 % de ces opérations portent sur le sauvetage en mer. Néanmoins, comme dans le cas du *Bel Espoir*, sur un plan strictement opérationnel, assistance maritime et secours aux personnes sont très souvent liés. Les Cross sont ainsi amenés à coordonner des opérations faisant intervenir des moyens de l'État, mais également des moyens privés, chalutiers, plaisanciers ou navires de commerce par exemple. En Manche-mer du Nord, outre la problématique actuelle de traversée de migrants observée dans le Pas-de-Calais, de nombreuses opérations de sauvetage sont liées aux personnes isolées par la marée. Phénomène assez spécifique à notre façade, dans une région où le marnage peut atteindre 15 m par endroits. En 2020, plus d'une centaine de personnes isolées par la marée ont été prises en charge par les services de secours et en 2021 ces chiffres ne diminuent pas. Dans une période où les phénomènes nouveaux explosent et où les opérations habituelles ne faiblissent pas, ce maintien de la disponibilité des moyens implique une attention de tous les instants et une résilience exemplaire des équipages fortement sollicités.

## Témoignage

### La SNSM, un partenaire essentiel

Au Havre, comme dans toutes les stations de métropole et d'outre-mer, les bénévoles de la SNSM sont mobilisés 24 h/24 et 7j/7 pour répondre en moins de quinze minutes aux appels de détresse des vacanciers, des plaisanciers, des pêcheurs et des marins du commerce pris dans le mauvais temps ou subissant une avarie. « Nous sommes systématiquement alertés par les Cross, précise Marc Cotrel, président de la station havraise de la SNSM. Le lien avec les autorités maritimes et la Marine est extrêmement

*fort et nous avons l'habitude de travailler ensemble. Les Cross sont pour nous à la fois des sentinelles et des donneurs d'ordre. » « Dans le cas précis du sauvetage du chalutier Bel Espoir, raconte Guy Plotton, l'un des patrons de vedette de la SNSM, la collaboration entre l'équipage du Caïman Marine et celui de notre vedette a été particulièrement fluide, chacun assurant les bons gestes au bon moment. Ce fut un cas d'école et une réussite. »*

## Contreminage : une mission de sécurité publique

Tout au long de l'année, le groupe des plongeurs-démoueurs (GPD) de la Manche mène des opérations visant à détecter, neutraliser ou détruire des munitions historiques des deux guerres mondiales non explosées en mer ou sur les plages françaises. Cette unité de la Marine est composée de 29 plongeurs-démoueurs, d'un médecin, de deux infirmiers et de quinze personnels de soutien. Rattaché à la force d'action navale, le GPD Manche mène des missions dans la zone de responsabilité du préfet maritime de la Manche et mer du Nord (du Mont-Saint-Michel à la frontière belge, en mer, comme sur le rivage sur les 870 km de côtes) mais également à l'étranger.

Entre le 26 et le 28 juin, le bâtiment base des plongeurs-démoueurs (BBPD) *Vulcain* a été déployé au large de Fécamp pour intervenir sur 18 pontons BK (*barges knocked down*) datant de la Seconde Guerre mondiale, sabordés et coulés à environ 15 nautiques (environ 28 km) au nord-est de Fécamp. Depuis leur recensement complet en 2009 par un chasseur de mines tripartite (CTM), ces épaves font l'objet de missions régulières de dépollution et de contreminage menées par les GPD Manche et Atlantique. Un enjeu de sécurité majeur car la présence de ces épaves, qui concentrent une forte densité de bombes d'aviation américaines, a entraîné la mise en place d'une zone d'exclusion de pêche, de dragage, de chalutage et de plongée de 4 Nq<sup>2</sup>. Au cours de cette opération, dans des conditions parfois difficiles, 24 bombes

ont pu être contreminées, soit un équivalent TNT de 891 kg. À terme, des interventions devraient permettre de lever l'ensemble des interdictions qui pèsent sur les activités maritimes dans la zone.

Dans le cadre des « missions routes »<sup>5</sup>, menées toutes les deux semaines, le GPD Manche intervient sur de très nombreux dispositifs.

Les 15 et 16 septembre, une équipe d'intervention s'est ainsi rendue sur la plage de Grandcamp-Maisy (14) pour contreminer 3 obus de 75 mm, soit un équivalent TNT de 3 kg, puis sur la plage Ravenoville (50) pour neutraliser un projectile de mortier de 80 mm (900 g équivalent TNT).

Souvent, les munitions anciennes que les spécialistes du GPD doivent traiter sont très dégradées par leur séjour prolongé dans l'eau de mer. Mais leur système de mise à feu, instable, est toujours considéré comme opérationnel. La procédure de contreminage par explosion contrôlée est normée. Après avoir établi un périmètre de sécurité, les munitions sont enterrées, amorcées puis recouvertes de terre pour mieux contrôler les effets de souffle et les projections d'éclats. « En 2020, précise le VAE Philippe Dutrieux, l'action conjointe du GPD Manche et des CMT a permis de détruire 489 engins historiques (en mer et sur l'estran), soit 33 947 kg d'équivalent TNT. »

5. Opérations visant à détecter, sécuriser et neutraliser des munitions non explosées, en mer ou sur les plages.



© E. VILLEROY / MN

Le bâtiment base des plongeurs-démoueurs *Vulcain*.

## L'épreuve du *Tanio*

### Le récit

Le 7 mars 1980, le pétrolier malgache *Tanio*, transportant 28 600 tonnes de pétrole, se brise au large du Finistère. Tandis que sa partie arrière est remorquée jusqu'au Havre, la partie avant sombre par 80 mètres de fond au nord de l'île de Batz, emportant avec elle 10 000 tonnes de pétrole. Des opérations menées quinze mois durant permettent d'en récupérer 5 100 et de colmater les brèches. En 2019, après la découverte d'oiseaux mazoutés sur les plages du Finistère Nord, des investigations sur l'épave montrent la disparition d'une dizaine de vannes posées sur des orifices

de coque, et sur l'un d'eux, de petites fuites intermittentes d'hydrocarbures. De nouvelles opérations de colmatage sont menées en septembre 2020, se concluant par la pose de 10 plaques obturatrices. En janvier 2021, la ligue pour la protection des oiseaux rapporte que de nouveaux oiseaux présentent des traces d'hydrocarbure provenant de l'épave. Une nouvelle mission révèle que 3 des 10 plaques posées ont été endommagées par des engins de pêche et conclut qu'une troisième intervention ainsi que la prise d'un arrêté d'interdiction de pêche au-dessus de l'épave sont nécessaires.



## L'éclairage du Prémarm

Vice-amiral d'escadre  
Olivier Lebas,  
préfet maritime de l'Atlantique

Le *Tanio* est un bon exemple des difficultés que pose le vieillissement des épaves. Après sa dépollution et le colmatage de ses orifices de coque dans les mois qui avaient suivi son naufrage, l'épave du *Tanio* n'a plus fait parler d'elle pendant des dizaines d'années. Mais la corrosion, les assauts du temps et des courants, sans compter les activités humaines comme la pêche aux arts traînants, ont provoqué sa fragilisation dans la durée et *in fine* l'apparition de nouvelles fuites. Des opérations de repérage et colmatage des orifices de coque ont été conduites par des moyens de la Marine avec l'expertise de la Cephismar et du Ceppol en septembre 2020. En parallèle, j'ai adopté un dispositif réglementaire proscrivant certaines activités de pêche sur l'épave afin de préserver l'intégrité de cette dernière. En tant que préfet maritime, j'ai à cœur que nous puissions mener à son terme la sécurisation de cette épave pour limiter au maximum son impact sur l'environnement marin.

## Témoignage



Capitaine de frégate Raphaël Fachinetti,  
commandant du Centre d'expertises pratiques  
de lutte antipollution (Ceppol)

Lorsqu'en 2019 les hydrocarbures furent identifiés comme provenant du *Tanio*, la préfecture maritime a fait appel au Ceppol en tant que dépositaire du retour d'expérience. L'étude des rapports du chantier de dépollution menée en 1981 par la Comex<sup>6</sup> a permis de comprendre pourquoi le pétrole refaisait surface. À l'époque, pour pomper les hydrocarbures retenus dans les cales, des vannes avaient été posées puis scellées sur la coque. Les épaves étant en général très poissonneuses, les vannes ont fini par être arrachées par des engins de pêche. Forts de l'expérience du pompage des épaves du *Peter Sifet* du *Laplace*, notre rôle a été de conseiller la section intervention engin (SIE) de la Cephismar et le service logistique de la Marine (SLM) sur les modes d'action et la conception des engins qui devaient colmater les brèches. Après l'arrachage de 3 des 10 premières plaques posées en 2020, leur forme a été modifiée pour qu'elles présentent le moins d'aspérités possible. Ce fut vraiment un travail d'équipe avec la SIE et le SLM.

6. Compagnie maritime d'expertise fondée en septembre 1961 par Henri-Germain Delauze et spécialiste des interventions en plongée sous-marine.



Un marin de la Cephismar appose une plaque obturatrice sur l'épave du *Tanio* à l'aide d'un ROV (*Remotely Operated Vehicle*).



## Coke en stock au large de l'Afrique

### Le récit

Le 21 mars, dans le golfe de Guinée, l'équipe de visite du porte-hélicoptères amphibie (PHA) *Dixmude* saisit plus de 6 tonnes de cocaïne à bord du cargo *Najlan* en provenance d'Amérique du Sud et faisant route vers Abidjan. Il s'agit de la plus grosse prise de cocaïne. Jusque-là, le record détenu était de 4,3 tonnes saisies en 2006. Le *Dixmude* est alors en mission Corymbe, sous le contrôle opérationnel de l'amiral commandant la zone maritime de l'océan Atlantique (CECLANT). C'est ce dernier qui, en qualité désormais de préfet maritime, coordonne l'opération de saisie à la demande de l'Office français anti-stupéfiants (OFAST) et sur la base d'informations fournies par le Centre opérationnel d'analyse du renseignement maritime pour les stupéfiants (MAOC-N). Malgré la distance qui la sépare de la métropole, l'opération relève de l'Action de l'État en mer et des prérogatives du préfet maritime en tant que coordinateur de la lutte contre les activités illicites. Explications.

## L'éclairage du Prémar

### Vice-amiral d'escadre Olivier Lebas

Cette prise exceptionnelle de drogue en Atlantique a été facilitée par ma double attribution de préfet maritime et commandant de zone maritime : cette unicité du commandement m'a permis de réorienter rapidement la patrouille du bâtiment alors déployé dans le golfe de Guinée en opération Corymbe. Bien que le *Dixmude* n'ait été en quelque sorte que le bras armé de l'action de l'État en mer, sa présence dans une zone où ces trafics illicites prospèrent a ouvert le champ des possibles en matière de modes d'action. En réalisant de telles prises en mer, c'est-à-dire très en amont de la dissémination des produits stupéfiants sur un territoire, nous portons des coups sérieux à l'économie du crime. Cette saisie au sud de la Côte d'Ivoire témoigne par ailleurs du fait que l'action de l'État en mer s'exerce tout aussi bien dans nos approches littorales qu'en haute mer.

© C. CHARLES / MN

L'équipe de visite du *Dixmude* se positionne pour aborder le *Najlan*.

## Témoignage

### Commissaire en chef de 1<sup>re</sup> classe Christophe, chef de la division AEM à la préfecture maritime de l'Atlantique

Le 16 mars, nous sommes avertis par le MAOC-N qu'un vraquier battant pavillon de Saint-Kitts-et-Nevis, le *Najlan*, se dirige vers l'Afrique de l'Ouest avec 6 tonnes de cocaïne à bord. Le *Dixmude*, en mission Corymbe, dispose d'une plage de quelques jours pour intervenir. Le 17 mars, l'OFAST transmet une demande d'article 17 « Convention de Vienne de 1988 » au préfet maritime de l'Atlantique via la division AEM. En raison de la qualité de la source OFAST, il est proposé au préfet maritime de tenter l'interception du *Najlan*. Une réunion inter-administrations est organisée et une demande de mise en œuvre de l'article 17 est envoyée par le préfet maritime au centre de crise du ministère de l'Europe et des affaires étrangères le 19 mars. Le 20 mars, après un retour positif de l'État du pavillon, le *Dixmude* reçoit l'ordre d'interception. Le *Najlan* est intercepté le 21 mars au point du jour, l'équipage est coopératif et la cocaïne découverte sans difficulté. Durant cette journée, la préfecture maritime a accompagné le commandant du *Dixmude* dans la procédure à suivre et la rédaction des procès-verbaux. Nous avons par ailleurs été en contact permanent avec le centre des opérations maritimes de Brest, le procureur de la République de Brest et l'OFAST afin de satisfaire aux exigences de chacun. Une fois la drogue transférée à bord, le PHA s'est désengagé de la zone le soir même. Deux journées ont été ensuite nécessaires pour procéder à la destruction de cette quantité de cocaïne qui constitue la plus importante saisie française à ce jour. *Stricto sensu* pour nous, l'opération prend fin le 23 avril, à la remise des échantillons de cocaïne et autres scellés à la section de recherche de la gendarmerie maritime lors du retour du bâtiment à son port base.



© C. CHARLES / MN

■ ATLANTIQUE

■ MANCHE - MER DU NORD

■ MÉDITERRANÉE



© C. CHARLES / MN

Sur le pont du *Najlan*, les pains de cocaïne sont rassemblés, comptés puis pesés sous la supervision du commandant adjoint équipage (COMAEQ) et du commissaire du *Dixmude*.



© MN

Les tests réalisés à l'aide de prélèvements sur le chargement du vraquier se révèlent positifs à la cocaïne.

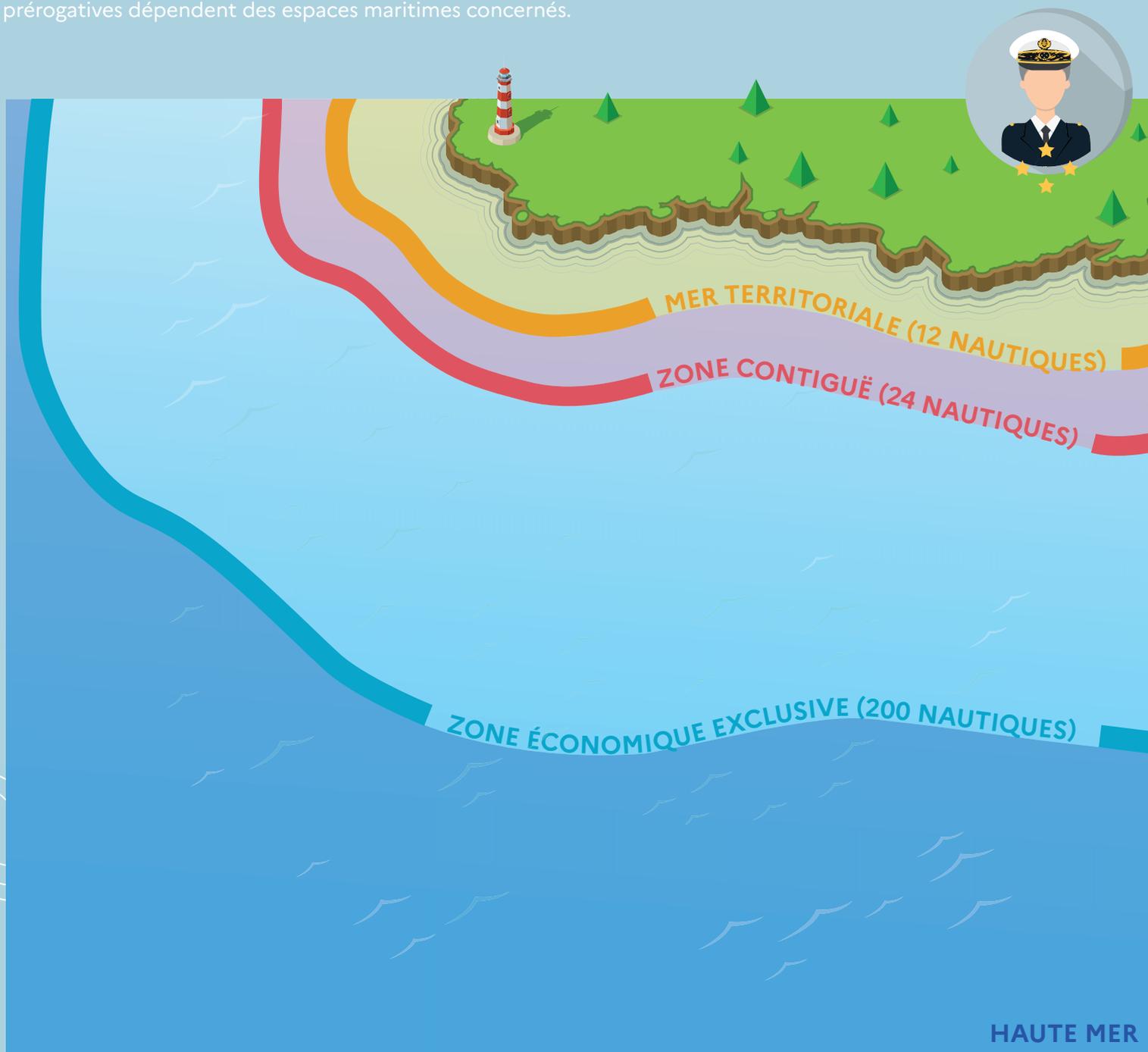
## ● À retenir

En métropole, sur chaque façade (Méditerranée, Manche-mer du Nord et Atlantique), le Préfet maritime a autorité dans tous les domaines où s'exerce l'action de l'Etat en mer. Il cumule cette fonction civile avec ses attributions militaires de CZM et de CAM.

PRÉFET MARITIME

## AU CŒUR DE L'ACTION DE L'ÉTAT EN MER

Le préfet maritime est le représentant de l'État en mer en métropole. Dans les eaux intérieures et la mer territoriale, qui correspondent aux eaux sous souveraineté française, l'ensemble de la législation française s'applique ; le préfet maritime y dispose d'un pouvoir de police administrative générale. Au-delà, ses prérogatives dépendent des espaces maritimes concernés.



ESPACES

COMPÉTENCES DE L'ÉTAT	MER TERRITORIALE	ZONE CONTIGUË	ZONE ÉCONOMIQUE EXCLUSIVE	HAUTE MER
APPLICATION DE L'ENSEMBLE DE LA LÉGISLATION FRANÇAISE ET POUVOIR DE POLICE GÉNÉRALE	✓	PRÉVENTION DES INFRACTIONS AUX LOIS ET RÈGLEMENTS DOUANIERS, FISCAUX, SANITAIRES. IMMIGRATION EN MER TERRITORIALE ET SUR LE TERRITOIRE. PROTECTION DU PATRIMOINE ARCHÉOLOGIQUE SOUS-MARIN	UNIQUEMENT SUR LES NAVIRES BATTANT PAVILLON FRANÇAIS	UNIQUEMENT SUR LES NAVIRES BATTANT PAVILLON FRANÇAIS
SAUVETAGE EN MER	✓	LA COORDINATION EST ASSURÉE PAR LA FRANCE DANS SES ZONES DE RESPONSABILITÉ SAR (SRR EN ANGLAIS)		
PRÉVENTION ET TRAITEMENT DES POLLUTIONS ET ACCIDENTS DE MER	✓	✓	✓	✓
DROITS SOUVERAINS SUR LES RESSOURCES NATURELLES DES FONDS MARINS ET LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE MARINE	✓	✓	✓	
LUTTE CONTRE LA PIRATERIE ET RÉPRESSION DES TRAFICS ILLICITES (AVEC L'ACCORD DE L'ÉTAT DU PAVILLON, LE CAS ÉCHÉANT)	✓	✓	✓	✓

## STRATÉGIE

# La possibilité d'une île

Balayé, le mythe médiéval des îles mouvantes qui égarent les navigateurs trop crédules. Aujourd'hui, les îles ne sont plus des espaces imaginaires ou en marge du monde. À l'heure de la maritimisation des échanges commerciaux, même des poussières d'îlots n'ont jamais été aussi courtisées sur la scène internationale ; leur importance géopolitique surclasse souvent leur simple superficie.



© P.-D. COTTAIS / MN

La frégate de surveillance *Nivôse* en mouillage près de l'île Juan de Nova dans l'océan Indien, novembre 2020.

En littérature, l'île est tantôt une bonne fortune, tantôt une damnation. Mais qu'en dit le droit international ? Selon la convention de Montego Bay, une île est une étendue naturelle qui ne doit pas être recouverte à marée haute et doit pouvoir se prêter à une activité économique propre ou à accueillir des habitations. Les romanciers avaient donc raison avant les juristes : la mer a révélé l'île. Aux yeux du législateur du XX<sup>e</sup> siècle, l'intérêt d'une île n'est plus seulement lié à son sol, mais à ses frontières en mer. Car une île reconnue comme telle peut revendiquer une zone économique exclusive (ZEE) et faire valoir des droits souverains en matière de pêches et d'exploitation des ressources. Une formation insulaire, même modeste, ouvre donc la même aire



de ZEE qu'un territoire continental. Et plus une île est isolée, plus il est possible de tracer des lignes imaginaires autour d'elle, sans obstacle, et jouir de ses richesses. De quoi aiguïser les convoitises...

### LES NATIONS UNIES ONT RECENSÉ PRÈS DE 460 000 ÎLES

Cet usage contemporain de délimitation des espaces maritimes a renouvelé l'importance stratégique des îles, selon Marie Redon, géographe et auteur de *Géopolitique des îles\** : « La course aux îles relève de logiques qui se renforcent mutuellement entre nationalisme territorialisé et prétentions économiques dans un contexte global de compétition pour l'accès aux ressources et de multilatéralisme ».

Dans cette course, la France peut se prévaloir d'avantages concurrentiels : de Clipperton aux îles Éparses en passant par la Polynésie et les archipels du Pacifique, ses territoires insulaires lui ouvrent un accès à tous les océans et l'atlas de ce domaine maritime révèle des positions clés, dont certaines sont à proximité des grandes routes maritimes du gaz ou du pétrole. Cette dernière question de la sécurisation des voies d'approvisionnement est essentielle pour comprendre les tensions qui agitent les îles : « Trois îles du détroit d'Ormuz – Abou-Moussa, Petite Tunb et Grande Tunb – sont sous souveraineté iranienne, mais revendiquées depuis des années par les Émirats arabes unis, sans qu'aucun arbitrage n'ait encore été rendu ». Et pour cause : « Ces îles permettent un contrôle stratégique d'un passage où transite 21 % de la consommation mondiale de pétrole », explique Virginie Saliou, enseignant-chercheur en géopolitique des espaces maritimes à l'École navale.

### UNE ÎLE COMME POINT D'ANCRAGE

Dans le registre militaire, « pouvoir s'appuyer sur une île confère une plus grande autonomie stratégique et participe de la constitution d'une puissance maritime », avance Virginie Saliou. Pour preuve, les États-Unis ont transformé l'île britannique de Diego Garcia au milieu de l'océan Indien en un véritable poste avancé. Ce bout de terre est « l'une des bases militaires les plus importantes des États-Unis avec 1 700 hommes – qui plus est hautement stratégique dans le cadre du pivot vers l'Asie ». Située à mi-chemin entre l'Afrique et l'Asie et à portée de vol du Moyen-Orient, c'est un point d'appui idéal pour des interventions militaires. « Les puissances maritimes cherchent à obtenir des bases sur les îles, confirme Marie Redon. Plus les puissances deviennent mondiales, plus leur déploiement s'étend sur les mers et les océans. » Pour développer des points d'ancrage, l'Inde porte un intérêt croissant aux îles du sud de l'océan Indien.

Selon Virginie Saliou, « l'Inde entreprend des négociations d'accès facilités pour ses navires militaires avec l'île Maurice ou les Seychelles ». Cette stratégie maritime autour des formations insulaires est encore différente dans les archipels de mer de Chine méridionale. La Chine fait valoir sa souveraineté sur les îles Spratleys, également revendiquées par les pays riverains. Des îles précieuses pour la marine de Pékin. Et dans ce cas de figure, « c'est le refus de l'enclavement qui motive principalement la Chine, sa vision étant d'éloigner de ses côtes le passage des flottes étrangères et d'acquiescer une plus grande liberté de sortie pour ses sous-marins », conclut Virginie Saliou.

### L'EXPLOITATION DES FONDS MARINS

Assurément, certaines îles conserveront dans l'avenir ce rôle de pièce maîtresse de l'échiquier géopolitique. Car elles constituent de véritables réservoirs de développement et les prévisions d'épuisement de nos réserves terrestres ont mis l'économie bleue sur le devant de la scène. Il faut dire qu'une nouvelle manne pourrait se nicher dans les abysses. Nos sociétés high-tech sont gloutonnes en métaux. Or, les fonds marins sont riches en ressources minérales. La Polynésie française posséderait d'ailleurs l'un des gisements les plus prometteurs. Pourtant, face aux incertitudes technologiques et environnementales qui pèsent sur l'exploitation des ressources du sous-sol marin, « l'exploitation de ces espaces [...] n'est pas à l'ordre du jour », indique en juin 2020 sur son site l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (Ifremer). Pour autant, la France entend « préserver ses droits pour l'avenir dans de vastes espaces sous-marins ». Pour Virginie Saliou, « l'exploitation des grands fonds marins est clairement en route, parfois dans les espaces les moins accessibles du monde. Des explorations sont ainsi conduites dans des conditions extrêmes en Antarctique ou en Arctique, d'autres dans le Pacifique ». L'exploitation des grands fonds océaniques est donc une question de temps. Et quand l'horizon s'élargit, les îles ne sont plus la lisière du monde.

LV (R) GRÉGOIRE CHAUMEIL

\* Marie Redon *Géopolitique des îles*, Éditions Le Cavalier Bleu.

# vie des unités

## Cormoran 21

### L'aérocombat depuis la mer, un domaine d'excellence peu répandu



Pour la première fois, le groupe naval aéromobile est mis en œuvre depuis deux PHA, le *Mistral* et le *Tonnerre*, embarquant chacun un groupe aéromobile, et accompagné par un groupe d'escorte.

**R**appel aux postes de combat ! La priorité du commandant est l'aéromobilité ! » À bord du porte-hélicoptères amphibie *Tonnerre*, comme de son voisin le *Mistral*, l'activité de l'équipage, engagé dans le groupe naval aéromobile (GNAM), est tournée vers une seule mission : pouvoir projeter discrètement, depuis la mer vers la terre, des hélicoptères de combat, et ce, de nuit et sous menaces. Ce savoir-faire interarmées est un domaine d'excellence peu répandu qu'il est nécessaire d'entretenir pour pouvoir opérer au large de franges littorales durcies.

#### UN EXERCICE À CARACTÈRE UNIQUE

Du 27 septembre au 15 octobre, la Marine et l'armée de Terre ont ainsi organisé conjointement l'exercice Cormoran 21, en Méditerranée. Cette édition fut l'occasion de mettre pour la première fois en œuvre un GNAM à deux porte-hélicoptères amphibies,

embarquant chacun un groupe aéromobile (GAM), soit 24 hélicoptères de combat, accompagnés par un groupe d'escorteurs. L'état-major du GNAM a lui aussi franchi une étape supplémentaire en développant un commandement tactique interarmées inédit, intégrant les expertises de l'état-major spécialisé dans les opérations amphibies de la force aéromaritime française de réaction rapide (FRMARFOR) et de la 4<sup>e</sup> brigade d'aérocombat (4<sup>e</sup> BAC).

#### À LA CONQUÊTE DE LA HAUTE INTENSITÉ

En mobilisant durant près de trois semaines jusqu'à près de 1 700 militaires, l'exercice Cormoran 21 s'est également distingué par des actions combinées dans les différents milieux et champs de confrontation. Nul doute que, par la recherche de synchronisation des effets du GNAM, Cormoran 21 s'inscrit parfaitement dans le cadre de la préparation opérationnelle

au combat de haute intensité. Complexe et réaliste, le scénario de cet exercice fut lui aussi très ambitieux. Après une première phase d'entraînements individuels puis collectifs, une phase tactique a permis la planification et la conduite de trois raids nocturnes à la difficulté croissante : jusqu'à 20 hélicoptères

#### CORMORAN 21 EN CHIFFRES

- 1 état-major interarmées à la composition inédite / 24 hélicoptères de combat déployés / 6 unités de surface dont 2 porte-hélicoptères amphibies
- Jusqu'à 1 695 militaires engagés simultanément / 515 heures de vol réalisées lors des phases d'entraînement / 505 TAG\* réalisés de jour comme de nuit lors des phases d'entraînement.

\* *Touch and go*.

de combat ont ainsi été projetés de façon combinée depuis les PHA. Une parfaite occasion de se préparer à conduire des opérations à changement de milieu, à étendre les moyens d'accès à une zone d'action et à faire face à de futurs combats de haute intensité.

### UNE NUMÉRISATION DE L'ESPACE DE BATAILLE

Cormoran 21 permet également à la Marine et à l'armée de Terre de renforcer leur interopérabilité en intégrant les équipements du programme Scorpion. C'est dans cette perspective que la 4<sup>e</sup> BAC a déployé

lors de cet exercice un tout nouveau système d'information appelé SIC-S'. En permettant une numérisation complète des forces déployées, il a pour ambition de révolutionner la compréhension du champ de bataille en offrant au centre opérationnel le suivi automatique et en temps réel de la situation tactique amie. Un progrès significatif qui permet d'accélérer le processus de décision en conduite, pour prendre le pas sur l'ennemi !

EV2 GEOFFREY VASSALLUCCI

1. Système d'Information de Combat Scorpion.



Cormoran 21, c'est : 12 hélicoptères de nouvelle génération parmi les 24 mobilisés pour l'exercice. 4 Tigre HAD, 2 Tigre HAP, 6 NH90 Caïman, 2 Puma et 10 Gazelle suivent un entraînement durci au combat de haute intensité.

© A. ALIAS / MN

## Témoignages

### Major Stéphane, météorologue-océanographe de l'état-major du GNAM

Les prévisions météorologiques sont une information essentielle dans la prise de décision afin de pouvoir planifier et conduire les opérations aéromaritimes. Mon objectif est de présenter à l'état-major une analyse appliquée aux différentes manœuvres prévues afin d'anticiper leur réalisation, de minimiser les risques pour la force. Pendant Cormoran 21, je ne travaille pas uniquement au sein de l'état-major du GNAM mais aussi, au quotidien, avec mes homologues du bateau et des régiments d'hélicoptères de combat. Ensemble, nous adaptons nos méthodes de travail et confrontons nos contraintes pour faire preuve d'anticipation au profit des opérations.



© A. ALIAS / MN



© A. ALIAS / MN

### Sergent chef Clément, technicien avionique armement (hélicoptère Tigre) au sein du 1<sup>er</sup> RHC

Mon rôle est de veiller au bon fonctionnement électronique de l'appareil. Lors de chaque mission, je m'assure que l'appareil est en mesure de décoller sans dysfonctionnements pour atteindre les objectifs fixés. Pour cela, un lien de confiance évident existe entre chacun des acteurs opérant sur le Tigre : les pilotes, les mécaniciens et les techniciens. Chacun sait parfaitement quel est son domaine de compétences et n'interfère pas avec celui des autres, ce qui nous permet de rester efficaces et concentrés. Embarqué pour la première fois, cet exercice me permet également de voir à quel point le dialogue et la coordination sont essentiels à bord. Travailler au quotidien avec les marins et plus particulièrement les matelots du pont d'envol a été pour nous une occasion d'en apprendre davantage sur le fonctionnement à bord tout en partageant nos connaissances. Sans aucun doute, cette première expérience embarquée aura été pour moi très enrichissante.

### Matelot Annaëlle, équipier de pont d'envol sur le PHA Tonnerre

Même si cela ne fait que quelques mois que je suis affectée à bord du PHA *Tonnerre*, cet exercice me paraît unique. Je n'ai en effet jamais eu l'occasion de travailler avec autant d'hélicoptères à bord. En tant que PONEV, je suis chargée de sécuriser les hélicoptères sur le pont d'envol et dans le hangar, avec des cales et des saisines, ce qui leur évite de glisser. Dès le début de l'exercice, l'intensité s'est fait ressentir à tous les niveaux de la chaîne AVIA. Des chiens jaunes aux mécaniciens en passant par les pilotes, tout le personnel du pont d'envol s'est impliqué sans relâche pour réaliser les nombreux mouvements qui s'opéraient chaque jour. Cet exercice nous a aussi permis de mieux comprendre comment travaillait l'armée de Terre. Nous avons pu vivre des moments d'échange très intéressants avec eux et découvrir de nouvelles méthodes de travail durant ces trois semaines en mer.

### Capitaine de frégate Stanislas, commandant adjoint opérations de la frégate de défense aérienne *Forbin*



© MN

Dès qu'il a rejoint le groupe naval aéromobile, l'équipage du *Forbin* a immédiatement pris la fonction d'escorteur en charge à la fois de la défense aérienne de la force et de la coordination des activités aériennes. Il a notamment assumé la fonction « *greencrown* » qui consiste à s'assurer que tous les aéronefs au départ et au retour des raids sont bien des unités amies. Les deux PHA, positionnés dans la bulle de veille longue portée (250 Nq) et la bulle de défense aérienne de l'Aster 30 du *Forbin*, peuvent ainsi mettre en œuvre leurs aéronefs en étant protégés. Le commandant du *Forbin* était en plus CWC (« *composite warfare commander* »), le commandant de tous les domaines de lutte. Une manœuvre tactique synchronisée a ainsi permis une action globale et orientée vers le combat aéromaritime et aéroterrestre de haute intensité. Prenant toute sa part, le *Forbin* a ainsi conduit des opérations de lutte anti-sous-marine, de lutte antinavire avec son hélicoptère Panther de la 36F ; il a réalisé un appui feu naval, évacué des ressortissants sous menace asymétrique et visité un navire suspecté de trafic d'armes.

# SIMPLIFIER VOTRE PRÉSENT, ASSURER VOTRE FUTUR.

Assurer la sécurité de la Nation, combattre dans un pays menacé pour maintenir la paix, ou concrétiser ses projets de vie, sont des défis permanents pour les forces de Défense et de Sécurité et pour leur famille.

Après 70 ans passés à vos côtés, aucun assureur ne vous comprend mieux que nous : être à la hauteur de vos exigences est pour nous un enjeu quotidien.

Voilà pourquoi c'est à nous, Groupe AGPM, de transformer notre métier pour toujours mieux vous servir.

Au-delà de vous protéger aujourd'hui, notre ambition est de vous projeter vers demain. À l'écoute de vos besoins, nous accompagnons vos engagements professionnels, ainsi que votre vie familiale avec des garanties et services adaptés.

## SPÉCIALISTE DE LA PROTECTION

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

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

# Carte du combattant

## Les marins éligibles

Créée en 1926, la carte du combattant est accessible sous conditions et offre différents avantages en matière de fiscalité ou de retraite. De nombreux militaires et civils (en activité ou retraités) peuvent y prétendre en en faisant la demande.

EV1 NICOLAS CUOCO

Vous rentrez d'opérations extérieures ou vous avez, par le passé, effectué une mission en Opex et souhaitez obtenir la carte du combattant ? Pour cela, c'est très simple, il suffit de déposer une demande en ligne sur le site de l'ONACVG à l'adresse suivante : [www.onac-vg.fr/demarches/carte-du-combattant](http://www.onac-vg.fr/demarches/carte-du-combattant)

### Les avantages de cette carte sont multiples, elle ouvre droit notamment :

- À la qualité de ressortissant de l'Office national des anciens combattants et victimes de guerre.
- À la retraite du combattant (763,36 € par an) à partir de 65 ans ou 60 ans sous certaines conditions.
- Au port de la Croix du combattant.
- Au titre de reconnaissance de la Nation et sa décoration dite « médaille de reconnaissance de la Nation ».
- À la constitution d'une rente mutualiste majorée par l'État, qui bénéficie d'avantages fiscaux.
- À une demi-part supplémentaire sur l'impôt sur le revenu à partir de 74 ans.
- Au privilège d'un cercueil recouvert d'un drapeau tricolore.

### Qui peut obtenir la carte du combattant ?

Il faut remplir au moins une des conditions suivantes :

- Présence de 90 jours en unité combattante.
- Participation à neuf actions de feu ou de combat.
- Participation individuelle à cinq actions de feu ou de combat.
- Durée de service d'au moins quatre mois (ou 120 jours) effectuée sur un ou des territoires en Opex.
- Être blessé de guerre et assimilé.
- Être titulaire d'une citation individuelle avec croix.
- Avoir été détenu par l'adversaire, en tant que militaire ou civil, dans certaines conditions de durée et privé de la protection des Conventions de Genève.

Depuis 2010, des critères complémentaires sont également pris en compte pour l'attribution de la carte du combattant.



JNR 2021

# Retour sur l'événement annuel de la réserve

Chaque année à l'automne, les Journées nationales des réservistes (JNR) sont organisées par la Garde nationale (GNa). Un événement national pour promouvoir la réserve et soutenir l'engagement des réservistes. Avec pour thème cette année « La réserve : j'ose une citoyenneté engagée ! », les JNR 2021, qui ont eu lieu du 9 octobre au 9 novembre, étaient résolument tournés vers la jeunesse.

LV ÉLODIE MALOUX



Pendant un mois et sur l'ensemble du territoire national, les JNR permettent de valoriser l'engagement de femmes et d'hommes de la réserve opérationnelle auprès du public, au travers de nombreux événements. Lancées le 9 octobre à l'École Militaire, en présence de la secrétaire générale de la Garde nationale (SGGN) et général de division aérienne

Véronique Batut, les JNR 2021 ont débuté avec des ateliers et des tables rondes qui ont permis aux acteurs, autorités civiles, militaires et réservistes de partager leurs expériences et de réfléchir sur l'engagement des jeunes pour demain.

Aux côtés de la Garde nationale, avec les autres armées, la Marine s'est illustrée durant ces quatre semaines de JNR, notamment par les actions des commandants de zone maritime et des acteurs régionaux qui ont organisé événements, cérémonies de remises de décorations et activités tournées vers les marins de la réserve et d'active pour favoriser la cohésion et susciter l'adhésion. Des animations ou des ateliers à dominante nautique programmés lors de rallyes citoyens ont également été assurés et ont permis à un large public d'échanger avec nos réservistes. Résolument tournés vers la jeunesse, les événements numériques organisés sur les réseaux sociaux ont eu, quant à eux, un large succès. La Marine a ainsi relayé des témoignages vidéo de réservistes en service, des reportages et des quiz en ligne publiés par la Garde nationale.

## FAIRE CONNAÎTRE LA RÉSERVE OPÉRATIONNELLE AU GRAND PUBLIC

« Les JNR permettent de faire connaître et reconnaître l'engagement de nos réservistes, qui sont de véritables ambassadeurs. Ils partagent avec plaisir leur expérience, cela contribue à susciter des vocations », explique le capitaine de frégate Alexandre, adjoint délégué pour la réserve de la Marine (DRES-M). « Ce temps dédié aux JNR nous permet d'informer les jeunes sur l'offre de la réserve », assure-t-il. Les possibilités d'engagement sont en effet variées : ouverte aux anciens marins ou aux réservistes *ab-initio* (sans passé militaire), la réserve opérationnelle de la Marine compte 5 000 postes pour tous niveaux d'études, dans des domaines d'emplois variés, à terre ou embarqué, tels que la protection du territoire, les opérations, l'encadrement de préparation militaire ou l'animation de journée défense et citoyenneté (JDC). « La réserve, c'est une opportunité unique d'exercer une activité militaire en parallèle d'un cursus universitaire ou d'un emploi civil en se mettant au service de son pays », conclut le CF Alexandre.

## DES PARTENARIATS QUI BÉNÉFICIENT AUX RÉSERVISTES

Les JNR sont aussi le moment d'évoquer les différents partenariats mis en place par la Garde nationale. Son bureau partenariats et relations avec les employeurs soutient l'engagement de nos réservistes dans les entreprises, les établissements d'enseignement supérieur et les organismes des secteurs privé et public. Les partenariats conclus avec les universités permettent à la réserve de recruter des jeunes qualifiés dans des domaines de compétence précis. Même sans qualification particulière, il est possible de s'engager dans la réserve et

de venir compléter des équipes composées d'anciens marins sur diverses missions.

Les partenariats avec les entreprises visent, quant à eux, à soutenir et concilier métier civil et missions des réservistes. Par exemple, les jours réalisés au titre de la réserve sont pris en compte dans le calcul des droits à la formation continue pour le réserviste. De leur côté, les employeurs peuvent bénéficier d'avantages tels que des déductions d'impôt.

Un réseau de 138 correspondants réserve-entreprise-défense (CRED) participe activement à l'élaboration et au développement de ces partenariats. Dernièrement, la Garde nationale a signé une convention avec l'Institut supérieur de l'aéronautique et de l'espace, Hermès, Banque Populaire Grand Ouest ou bien encore avec la métropole européenne de Lille. Les réservistes de la Marine voient ainsi leur engagement reconnu et encouragé par leurs employeurs.

### LA RÉSERVE OPÉRATIONNELLE DE LA MARINE (CHIFFRES AU 31 AOÛT 2021)

Environ **5 000** marins sous ESR\*\*

**158** réservistes par jour dédiés à la protection du territoire national

**116** réservistes mobilisés dans la campagne de vaccination dans les ports de Brest et Toulon

**60 %** d'anciens marins / **40 %** d'*ab-initio*.

**21 %** de femmes

\*\* Engagement à servir dans la réserve.

### LA RÉSERVE OPÉRATIONNELLE A BESOIN DE VOUS !

Ancien marin ou stagiaire de préparations militaires (PMM/PMS), des postes sont à pourvoir dans de nombreux domaines.

Les offres *ab-initio* sont disponibles en ligne sur ROC :  
[www.reservistes.defense.gouv.fr](http://www.reservistes.defense.gouv.fr)

Pour continuer à servir l'institution dans la réserve après une carrière dans l'active, consultez les lettres d'information des antennes pour l'emploi des réservistes (APER Toulon, Paris et Brest), en ligne sur le portail RH Marine et le groupe Facebook « réserve Marine nationale ».



## Réinsertion professionnelle des blessés

# Se reconstruire par l'emploi

La cellule d'aide aux blessés et d'assistance aux familles de la Marine (CABAM) suit chaque année les marins blessés ou malades et accompagne leurs proches. Dans son large spectre d'action, la CABAM propose notamment un programme de réinsertion professionnelle qui permet aux marins touchés de retrouver une place dans la société via l'emploi.

EV1 CHRISTIAN VALVERDE ET ASP MARIE DARONDOVAS

Le dispositif de réinsertion professionnelle permet aux blessés qui le souhaitent de retrouver un contact avec l'entreprise. Avec l'accord du corps médical, les militaires concernés ont la possibilité de participer à des stages en entreprise d'une durée d'un jour à un an. « Les marins peuvent ainsi retrouver le chemin de l'emploi et découvrir un nouveau domaine d'activité. Ces immersions professionnelles leur permettent avant tout de reprendre confiance en eux, de retrouver un rythme

de vie, de redonner du sens à leur quotidien mais également de rompre avec l'isolement et la solitude dans lesquels ils peuvent se trouver », rapporte le LV Clémence, chef de la CABAM.

### COMMENT ÇA MARCHE ?

La CABAM conseille le marin et lui offre une aide administrative pour monter son projet. Elle l'oriente vers des entreprises dont le domaine d'activité est susceptible de l'intéresser.

Dans la pratique, « quasiment tous arrivent dans ce dispositif de réinsertion professionnelle avec un projet déjà bien défini et, pour certains, des démarches déjà entamées, explique le LV Clémence. Nous jouons un rôle de facilitateur dans les relations avec les entreprises et prenons part à la signature d'une convention tripartite entre le marin, l'entreprise et la Marine ».



La CABAM assure le suivi tout au long de ces stages pour qu'ils soient le plus profitable possible aux intéressés. « Pour certains, ces immersions déboucheront sur des CDI, pour d'autres, ce sera une étape vers un nouveau projet. » Enfin, « si l'expérience n'est pas concluante, on est là pour les soutenir et les aider à rebondir », assure le LV Clémence. En 2021, 20 marins ont bénéficié d'une immersion professionnelle. De par son action solidaire, la CABAM participe à la cohésion du grand équipage de la Marine.

### LA CABAM

La cellule coordonne le soutien administratif, social, juridique et humain dont peuvent bénéficier les militaires blessés et leur apporte son aide dans l'accomplissement des démarches, en collaboration avec l'action sociale, les associations et les partenaires divers (mutuelles, assurances...). Elle accompagne également les familles de marins endeuillés. Elle travaille notamment avec les services du ministère (sociaux, médicaux, associations, sport) et coordonne son action avec la DPMM et l'administration.

### QUELQUES CHIFFRES

**640** dossiers suivis par les référents de la CABAM.

**20** immersions professionnelles en 2021 (9 en 2020).

**23** stages de reconstruction par le sport proposés.

**21** familles endeuillées accompagnées en 2021.

## Témoignages

**Moïse**, commando Marine, souffre d'un syndrome post-traumatique (SPT) lié aux actions de combats auxquelles il a participé. Il a effectué plusieurs immersions professionnelles au sein d'entreprises du bâtiment et au sein du service technique de la ville de Noyal-Pontivy (56).

« Ce retour dans la vie active a été un grand tournant. Depuis 2018, j'ai profité du dispositif à plusieurs reprises dans des entreprises de "petite maintenance" ; peinture, tapisserie, travaux extérieurs. Cela a été très difficile les premiers mois. Il y a la reprise d'activité, le regard de l'autre, c'est déstabilisant. J'ai eu la chance de rencontrer des gens formidables qui ne m'ont pas jugé. Ils m'ont expliqué le boulot sans connaître mon vécu. Je me suis senti soutenu. J'en garde de très bons souvenirs et nous sommes restés en contact. Au final, j'ai trouvé ma voie et une nouvelle vie s'ouvre à moi. Je suis fier de moi, je revis enfin. J'ai récemment effectué une formation à l'AFPA (Agence nationale pour la formation professionnelle des adultes) de Lorient pour compléter ma formation en placo, plomberie et électricité. J'ai trouvé du travail en CDI. Je vis et je profite de ma famille. »



© MN



© MN

Victime collatérale d'un accident d'hélicoptère, **Pierre** souffre de SPT depuis cet événement, il a bénéficié d'une immersion professionnelle comme analyste vidéo au sein du PSG.

« Le programme d'immersion professionnelle m'a été présenté par mon médecin. Perplexe, j'ai tout de même contacté la CABAM qui m'a rassuré et convaincu d'y participer. Passionné de sport et de football, j'ai vu cette immersion comme une opportunité de m'orienter vers un milieu qui me plaisait. J'ai donc postulé et été accepté au PSG en tant qu'analyste vidéo. Au début, le retour à la vie civile a été un peu déroutant ; je n'avais connu que la Marine. Ici, pas d'uniforme, ni de grade, mais des entraîneurs qui doivent gérer des groupes. Ce sont des meneurs d'hommes. Autour de l'entraîneur, il y a un état d'esprit, une cohésion comme dans l'institution, que j'ai retrouvé avec plaisir. J'ai progressivement trouvé ma place grâce à mon travail. Les vidéos que je tourne et monte servent à la formation des joueurs, c'est une plus-value importante pour comprendre la tactique et l'appliquer sur le terrain. Je suis resté discret sur ma situation. Seul mon responsable de stage était au courant. J'ai été reconnu pour mes capacités... sans que l'on me colle d'étiquettes liées à mes blessures.

J'en retire beaucoup de positif. Psychologiquement, je suis plus stable désormais. Aujourd'hui, j'ai repris confiance et je continue de vivre une expérience humaine formidable. C'est une chance incroyable de travailler avec le PSG. C'est un rêve d'enfant qui se réalise. »



# Maître principal Franck

**Chargé du bureau d'administration des ressources humaines (BARH) à bord de la frégate de défense aérienne (FDA) Chevalier Paul**

## Son parcours

- 1995** : Engagement dans la Marine
- 1998** : Admission au brevet d'aptitude technique
- 2003** : Affectation outre-mer sur la frégate de surveillance *Prairial*
- 2004** : Admission au brevet supérieur
- 2010** : Gestionnaire du personnel réserviste à la Force d'action navale
- 2017** : Adjoint au chargé du BARH du groupement de soutien de la base de Défense de Cherbourg
- 2020** : Chargé du BARH de la FDA *Chevalier Paul*

## Meilleur souvenir

« Mon plus beau souvenir, c'est quand j'étais sur le *Prairial* et que nous sommes partis en mission vers le continent asiatique. Nous venions de quitter le port de Papeete et sur l'avant du bateau nous avons aperçu un dauphin et un baleineau quasiment à côté l'un de l'autre. L'image était assez rare car les cétacés n'ont pas l'habitude de se montrer à la sortie du port. Alors les deux réunis, c'était improbable. Ce jour-là, avec l'ensemble de l'équipage, nous nous sommes dit que les dieux de la mer étaient avec nous ! »

© N. CUOCO / MN



© S. DZIOBA / MN



## Focus BARH

Les bureaux d'administration des ressources humaines (BARH) ont pour tâche principale d'effectuer l'administration du personnel et le suivi des dossiers. Ils mettent à jour la situation individuelle des marins lorsque celle-ci évolue (mariage, naissance, etc.) et s'assurent que tout élément ayant une incidence sur la solde, comme l'ouverture du droit à l'indemnité de sujétion d'absence du port base (ISAPB) ou à l'indemnité de sujétion pour service à l'étranger (ISSE), soit bien pris en compte par l'organisme en charge de son versement. Les BARH traitent également l'ensemble des candidatures exprimées par les marins. Avec les chefs de service et le commandement, ils pilotent l'ensemble du travail de notation annuelle. Ils sont aussi en charge du suivi et du renouvellement des documents détenus par les militaires (cartes d'identité, passeports de service ou cartes SNCF).

Lorsqu'un marin est muté, c'est auprès de son BARH qu'il constitue son dossier de déménagement ou de concession de passage gratuit. C'est également auprès de son BARH qu'il pourra obtenir des renseignements sur les possibilités d'évolution de carrière. Ce rôle de conseil est sans doute l'une des facettes les plus intéressantes de la spécialité de gestionnaire de ressources humaines (GESTRH). Lorsqu'ils sont embarqués, les marins GESTRH assurent en outre d'autres missions. Selon le type de navire, ils sont barreaux, transmetteurs d'ordres en passerelle, pompiers lourds, veilleurs, tireurs, opérateurs sonar sur chasseur de mines, membres de la brigade de protection ou de l'équipe de ravitaillement à la mer, officiers de quart aviation, etc. Ces missions leur donnent une grande polyvalence et de multiples compétences.

Issu d'une famille de marins pêcheurs et originaire du Pays de la Loire, le maître principal Franck aimait déjà prendre la mer avec son oncle et son parrain lorsqu'il était enfant. Il était pourtant loin d'imaginer faire une carrière de marin, se voyant plutôt rejoindre une unité de parachutistes de l'armée de Terre. Sur les conseils d'un ami, il s'oriente vers la Marine : « Il m'a parlé d'esprit d'équipage, d'histoires de mer et de voyages... C'était comme une évidence ». Et un choix cohérent pour un sportif : « J'étais compétiteur de judo à haut niveau. J'ai notamment participé au championnat de France militaire ». Les années passant, le maître principal se met au tennis qu'il pratique en loisir : « Avec l'âge, ça devenait compliqué d'enchaîner les compétitions. Je me suis dit qu'il fallait être raisonnable, car je suis avant tout marin et je voulais conserver mon aptitude ». Fan de musique et collectionneur (il possède plus de 3 000 albums

vinyles), il profite de son temps libre sur le *Chevalier Paul* pour écouter du jazz ou du rock, afin de se « booster » ou, au contraire, selon le tempo, se reposer. À 46 ans, il est toujours aussi attaché à sa région natale et rend visite à sa famille du côté de Nantes dès qu'il le peut. Ce qu'il aime dans son métier ? Être au cœur du soutien, aiguiller ses camarades quels que soient leurs questions ou leur problème administratif. « Dans les RH, les choses évoluent assez rapidement, comme avec l'espace numérique sécurisé de l'agent public (ENSAP) ou Source Solde. Ce n'est pas le cœur de métier d'un mécano ou d'un fusilier marin, alors ils viennent directement me poser des questions pour que je puisse les aider. » Fier de sa carrière et toujours motivé, il a été promu au grade de maître principal au premier semestre de l'année 2021.

EV1 NICOLAS CUOCO



© C. LUU / MN

## LE CESSAN

# À l'école de la survie

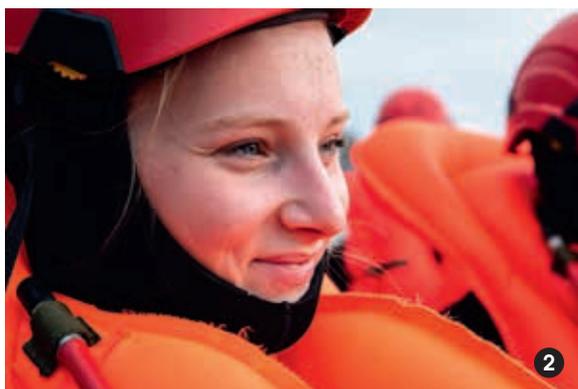
Optimiser vos chances de survie lors d'un crash en mer, c'est la vocation du Cessan. Le Centre d'entraînement à la survie et au sauvetage de l'aéronautique navale accueille chaque année quelque 1 300 stagiaires venant d'horizons différents pour apprendre les gestes qui pourraient un jour leur sauver la vie. Fondé en 1981, il compte aujourd'hui 18 membres d'équipage qui ont à cœur d'enseigner avec rigueur et bienveillance ces savoirs et procédures. Pendant trois jours, la Rédaction y a suivi 16 jeunes marins en stage initial. Enfilez votre combinaison de vol, on plonge.

RÉDACTION : EVI AUDE BRESSON  
IMAGES : MT JÉRÔME DAULNY



**1 Sa silhouette emblématique** se dessine de l'autre côté du bassin. La cabine du Cessan - ou gloutte, comme on l'appelle ici - simulant l'habitacle d'un hélicoptère, a de quoi inquiéter : dans quelques minutes, elle s'immergera à la vitesse de 22 m par minute, entraînant avec elle les stagiaires qui devront évacuer sous l'eau, parfois à l'envers, après avoir débouclé leur ceinture et trouvé puis actionné la poignée de largage de leur porte.

**2 Pour ce stage initial**, ils sont 16 élèves-officiers pilotes de l'aéronautique navale (EOPAN) et personnels navigants tactiques (PNTAC) en « tronc commun ». Pour eux, il s'agit d'un passage obligé. Mais le Cessan accueille aussi d'autres armées, voire des civils, amenés à survoler les mers. Sa course d'entrée, tapissée de lettres de reconnaissance d'anciens stagiaires convaincus de lui devoir la vie après le crash de leur machine, témoigne de son rayonnement.



2



3



4

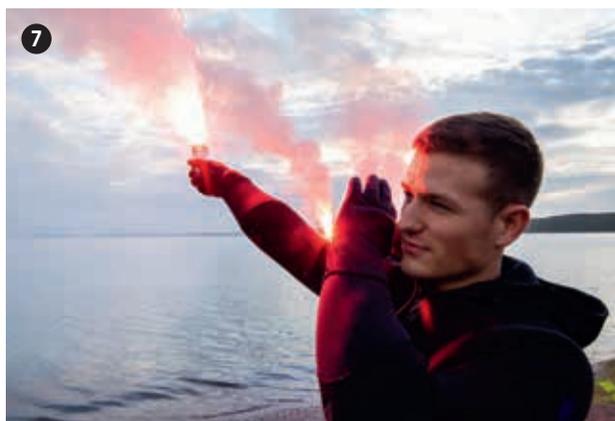


5

**3** Dans la salle de conférence, le médecin a présenté des cas réels de crash en mer : « 61 naufragés, 47 morts ». Le ton est donné. L'objectif est d'apprendre à faire partie des survivants. Le PM Michaël, plongeur d'hélicoptère et instructeur, détaille le matériel de survie et son utilisation optimale. Combinaison étanche, Mae-West ou gilet de sauvetage ARZ 37, radeau individuel et ses composants, à la fin de la matinée, tout cet équipement n'a plus aucun secret pour les stagiaires.

**4** Sur le bord du bassin, en attendant leur passage dans la gloutte, deux EOPAN répètent les gestes d'évacuation de la cabine. Cette gestuelle, présentée plus tôt par les instructeurs, doit devenir pour eux un réflexe. Elle diminuera le risque de céder à la panique en cas de crash.

**5** Après de chaque stagiaire, un plongeur du Cessan rappelle la procédure d'évacuation et donne les derniers conseils pratiques. Dans le bassin sous leurs pieds, trois autres plongeurs avec leurs équipements respiratoires se tiennent prêts à intervenir en cas de difficulté. Depuis l'habitacle, la voix d'un instructeur s'élève : « Pour une cabine retournée à 3,5 mètres, trois stagiaires, ditching ! »



**6** La cabine s'immerge en se retournant, imitant le mouvement d'un hélicoptère qui serait entraîné par la force de son rotor. Patiemment, en apnée, les stagiaires attendent qu'elle se soit stabilisée pour évacuer puis percuter leur brassière. Au bord du bassin, ils déploieront ensuite leur radeau individuel pour réaliser un PACBEG, appellation mnémotechnique pour se rappeler les gestes à enchaîner : pèlerine, ancre, composants, balise, écopage, gonflage.

**7** Ils font partie des composants présents à bord des radeaux : les fumigènes et fusées de détresse permettent à un naufragé de se signaler en mer, de jour comme de nuit. Forts du retour d'expérience, les instructeurs conseillent de les préparer dès l'arrivée dans le radeau afin de pouvoir les employer rapidement malgré l'engourdissement des mains qui ne tardera pas à accompagner l'hypothermie.



**8** En cette deuxième matinée, les stagiaires s'entraînent à la survie en groupe. À l'eau, ils doivent se regrouper en *huddle* (grappe) pour limiter la déperdition de chaleur, puis progresser en chenille jusqu'à un radeau de survie collectif que chacun apprend à retourner avant de s'y hisser. Durant l'ensemble de l'exercice, des instructeurs sont dans l'eau avec eux, prêts à intervenir et prodiguant à certains de précieux conseils.

**9** La simulation de cette survie collective prend fin quelques heures plus tard par un exercice de treuillage, avec la participation du Caïman Marine de la Flottille 33F. Un à un, les stagiaires sont hélitreuillés avec un plongeur d'hélicoptère, comme ils le seraient en situation réelle.

**10** Sous l'eau, on peut faire le choix de l'apnée : aidés du MT Frédéric, les stagiaires s'entraînent à optimiser la leur. Après quelques exercices, si les premiers sortent la tête de l'eau au bout de 60 secondes, d'autres tiennent deux minutes. Lorsqu'on doit y passer plus de temps, il faut apprendre à utiliser un ERSA, un équipement respiratoire subaquatique. Armé de cet appareil, chaque stagiaire évolue dans un parcours sous l'eau en vision normale puis à l'aveugle.



**11** Plus rapides dans l'évacuation de la cabine, les stagiaires se frottent désormais à un nouveau défi : amerrir avec un parachute. Tenir son harnais, percuter son gilet, libérer son canot et s'extraire du harnais dès son arrivée dans l'eau, un enchaînement plus difficile à réaliser qu'il n'y paraît. Pour s'en rendre compte, les stagiaires sont entraînés en avant par les suspentes sur plusieurs mètres, comme ils le seraient par un parachute emporté par le vent. Tout l'enjeu est de parvenir à se retourner et à se dégager rapidement.

**12** Il arrive que le parachute s'affaisse sur le naufragé, une situation dangereuse car, une fois gorgée d'eau, la toile peut l'étouffer et l'entraîner avec elle dans les profondeurs. La simulation dans le bassin pousse le réalisme jusqu'à faire pleuvoir sur la toile pour l'immerger progressivement. Chaque stagiaire apprend à s'en dégager avec son canot. Après ce stage initial, ils reviendront plusieurs fois au cours de leur carrière mettre à jour connaissances et procédures.



## AVEC LA MARINE IMPÉRIALE NAPOLÉON 1<sup>ER</sup> ŒUVRE POUR L'AVENIR

Sans doute les désastres d'Aboukir et de Trafalgar donnent-ils une triste image de la Marine au temps des guerres révolutionnaires puis napoléoniennes. Il n'en demeure pas moins nécessaire de rappeler qu'avec la Marine impériale, Napoléon a œuvré pour l'avenir.

Aux lendemains de la Révolution, la Marine française se trouve dans une situation délicate. À la pénurie d'officiers, provoquée par une émigration massive à partir de 1789, s'ajoute l'impossibilité de commander aux équipages depuis que les principes d'égalité prônés par les révolutionnaires ont aboli la discipline sans laquelle un navire ne peut pas prendre la mer. Il n'existe plus de marine digne de ce nom ; tout est à reprendre. Telles sont les circonstances dans lesquelles, devenu Premier Consul, Napoléon Bonaparte prend deux décisions révélatrices de l'importance qu'il donne à l'univers maritime dans l'organisation du pays : la création d'une section de la Marine au Conseil d'État et la mise sur pied d'une administration polyvalente régissant l'ensemble des domaines, tant civils que militaires, concernés par la mer : les préfectures maritimes.



### UNE SECTION MARINE AU CONSEIL D'ÉTAT

Institué par la constitution de l'an VIII, le Conseil d'État se situe au deuxième rang de l'État, après le Sénat, avec trois rôles : législatif, administratif et juridique. On mesurera son importance en se souvenant que tous les codes qui font la gloire du régime impérial y ont été examinés, si ce n'est conçus. Or ce conseil se divise en cinq sections : finances, législation civile et criminelle, guerre, marine, intérieur. En fondant cette section de la Marine, Napoléon Bonaparte fait de la France une nation maritime, la création des préfectures maritimes venant concrétiser cette vision du pays.

Sous l'Ancien Régime, la charge d'intendant de la Marine constituait le pilier du système administratif autrefois mis en place par Colbert. La dernière forme adoptée par cette organisation, régie par une ordonnance de 1776, établissait dans les grands ports de guerre un partage des responsabilités entre deux personnes : un militaire (le commandant de Marine) et un civil (l'intendant de Marine). Avec l'arrêté consulaire en date du 27 avril 1800, le préfet maritime devient l'unique correspondant du ministre de la Marine, avec pour attributions locales la direction des services de l'arsenal, la sûreté des ports, la protection des côtes, l'inspection de la rade et des bâtiments qui y sont mouillés. Le territoire maritime se trouve ainsi découpé en six arrondissements : Dunkerque, Le Havre, Brest, Lorient, Rochefort et Toulon. Sous l'Empire, de nouveaux arrondissements seront créés à l'étranger au fil des conquêtes.

## L'EFFICACE DISPOSITIF DES PRÉFECTURES MARITIMES

Pour dire toute la pertinence de ce dispositif : en 1815, dans un esprit de retour au régime d'avant la Révolution, la Seconde Restauration rétablit l'ancien partage des responsabilités entre le commandant et l'intendant de Marine. Or, en 1826, constatant l'inefficacité de cette organisation, Charles X ordonne le rétablissement des préfets maritimes dans les cinq grands ports militaires (Cherbourg, Brest, Lorient, Rochefort et Toulon).

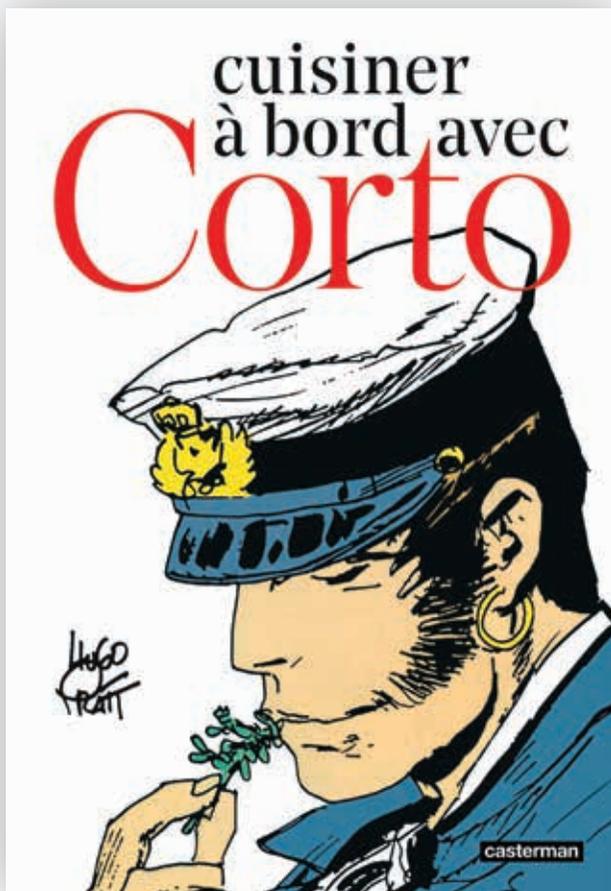
En parallèle, si la campagne d'Égypte a fortement contribué à asseoir la stature politique de Napoléon Bonaparte, elle a aussi provoqué le premier désastre subi par la Marine depuis le début des guerres révolutionnaires. Le 27 juillet 1798, la flotte qui a débarqué l'armée de Bonaparte se trouve au mouillage à Aboukir lorsqu'une escadre anglaise, commandée par Horatio Nelson, lance une attaque audacieuse. Sur les 17 unités françaises, seules 4 en réchappent. Ce n'est que le premier épisode du désenchantement de la Marine française. Au large de Trafalgar, le 21 octobre 1805, grâce à la tactique astucieuse mise en œuvre par ce même Nelson, une escadre franco-espagnole de 40 bâtiments, dont 33 vaisseaux de ligne, est défaite par une escadre anglaise plus faible, avec ses 32 bâtiments, dont 27 vaisseaux de ligne.

## VERS UNE FORCE NAVALE RENOUVELÉE

Dès lors, le débarquement d'une armée d'invasion en Grande-Bretagne, qui apparaissait comme la seule façon de mettre l'Angleterre à genoux, devient illusoire. Stratégie alternative, son asphyxie économique au moyen d'un blocus obtenu en occupant les côtes européennes ne dispense pas de bâtir de nouveaux vaisseaux tout en recréant l'esprit propre à une flotte de combat. Malheureusement, c'est en réalité la marine anglaise qui impose son blocus aux côtes françaises, empêchant les bâtiments de guerre de sortir au large pour entraîner leurs équipages. Napoléon parvient cependant à développer l'infrastructure navale de ports comme Toulon, Cherbourg et Rochefort. De plus, entre 1806 et 1812, avec l'apogée de l'Empire, la Marine française en vient à disposer de nombreux nouveaux arsenaux comme La Spezia, Venise et surtout Anvers qui, à partir de 1809, devient le principal port militaire français. Lors de la prise d'Anvers, en 1814, les Anglais s'avouèrent stupéfaits par l'organisation de la base navale et le nombre de bâtiments de guerre en construction.

Création de la section Marine du Conseil d'État, fondation des préfetures maritimes, développement des arsenaux... toutes ces réalisations permettent d'affirmer qu'avec la Marine impériale, Napoléon a œuvré pour l'avenir. Les historiens s'accordent d'ailleurs à estimer que, pour reconstruire une marine efficace, il lui a seulement manqué du temps, des équipages et surtout... la paix indispensable à un dessein aussi ambitieux.

Dominique Le Brun  
écrivain de Marine



## Cuisiner à bord avec Corto

Il ne peut quitter vos papilles, ce plat que vous avez goûté en escale un jour et dont vous auriez dû noter la recette. Vous le croyez à jamais prisonnier de votre seule mémoire ? Ce livre va peut-être l'en délivrer. Né d'une conversation entre Hugo Pratt et Michel Pierre, cet ouvrage de cuisine réunit, en autant de chapitres que de zones géographiques traversées par Corto Maltese, des recettes de plats typiques que le héros pourrait avoir rapportées de ses aventures. Araignée de mer à la vénitienne, ceviche péruvien, feuilles de bananier farcies au porc, poulet aux arachides, yassa au poisson, empanadas de Buenos Aires, ragoût de caribou... De la Bretagne aux Amériques, en passant par la Méditerranée, l'Afrique et le Pacifique, ce sont pas moins de 87 recettes qui vous feront prendre le large. Pour chacune d'entre elles, Antonio Mazzitelli, sommelier, vous conseille le vin qui l'accompagnera à merveille. Vous y trouverez également des recettes de cocktails ainsi que les recommandations de Corto en matière de cigares pour clore une longue journée. Toutes les recettes sont pensées pour être préparées à bord, même en pleine navigation, mais l'on peut aussi les réaliser chez soi sur le plancher des vaches. Un splendide ouvrage de cuisine superbement illustré, à offrir à un marin gourmet. (A. B.)

Cuisiner à bord avec Corto, Hugo Pratt et Michel Pierre,  
Éditions Casterman, 2021, 144 pages, 25 €.



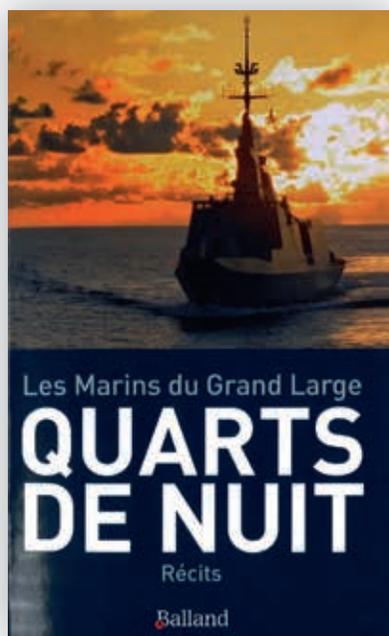
### Nasi goreng au blanc de poulet

*À la mort de Robert Louis Stevenson en 1894 dans l'archipel des Samoa, je n'étais encore qu'un très jeune homme. Par la suite, j'ai mieux connu son œuvre, croisé bien des témoins de sa vie et rencontré sa veuve dans leur maison sur la colline de Vaillina dans l'île d'Apia. La seule maison de l'île à posséder une cheminée afin de lutter contre l'humidité que la santé fragile de l'écrivain supportait mal.*

**ingrédients**  
• 300 g de blanc de poulet  
• 15 c. à s. de miel  
• 4 c. à s. de sauce soja  
• 2 c. à s. de curry  
• 3 tiges de citronnelle  
• 1 gros bouquet de petits oignons blancs  
• 1 gros poivron rouge  
• 2 grosses d'ail  
• 1 gros piment rouge  
• 6 c. à s. d'huile de sésame  
• 750 g de riz basmati cuit

Couper le blanc de poulet en fines lamelles.  
Préparer une marinade avec le miel, la sauce soja, la moitié du curry. Y mettre la viande et laisser mariner toute une nuit.  
Couper la citronnelle en fines rondelles et les oignons blancs en petits morceaux tout comme le poivron. Hacher l'ail et couper en fines lamères le piment épicé.  
Faire revenir la viande à l'huile dans le wok.  
Ajouter les oignons, le poivron, la citronnelle et faire sauter rapidement. Ajouter l'ail et le piment.  
Ajouter le riz froid (cuit précédemment). Laisser réchauffer environ 5 minutes. Ajouter l'autre moitié du curry. Mélanger, servir.





### ■ | Quarts de nuit Récits de marins

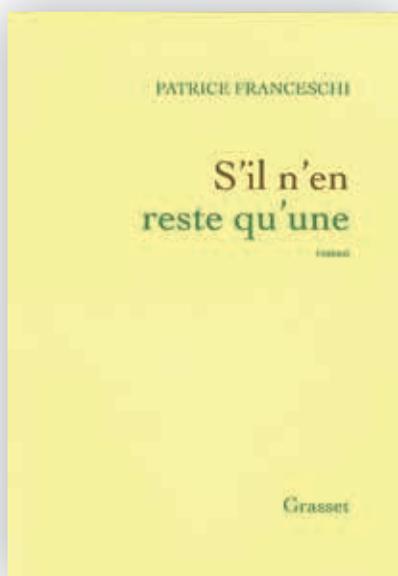
Ils sont dix, dix marins du grand large à nous faire part de leurs souvenirs dans ce recueil d'histoires de mer. Elles se déroulent aussi bien sur la mer qu'en dessous et parfois à terre, elles nous font voyager de Chine au Cantal en passant par la Polynésie. Anecdotes, récits d'aventures ou de navigation, les auteurs vous font découvrir le quotidien d'une vie de marin. (Ph. B.)

Quarts de nuit,  
Les marins du grand large,  
Éditions Balland, 2021,  
287 pages, 18 €.

### ■ | S'il n'en reste qu'une Enquête journalistique au Kurdistan

Dans cette œuvre de fiction de Patrice Franceschi ♀, nous suivons une journaliste occidentale au cœur du combat opposant Daech aux forces kurdes. Véritable parcours initiatique pour le personnage principal, cette fiction aux allures d'enquête journalistique lève le voile sur des cercles de dirigeants clandestins. Dans le cadre de sa mission, le reporter est amené à suivre deux combattantes, Téchokine et Gulistan, toutes deux membres d'un bataillon de femmes. Au milieu des ruines de leur ville assiégée, les deux protagonistes luttent pour leur liberté, au péril de leur vie. Romancier, aviateur et marin, l'auteur propose ici une aventure mêlant fiction et réalité, en lien avec son engagement au profit des Kurdes syriens. (T. H.)

S'il n'en reste qu'une, Patrice Franceschi ♀,  
Éditions Grasset & Fasquelle, 2021, 238 pages, 19,50 €.



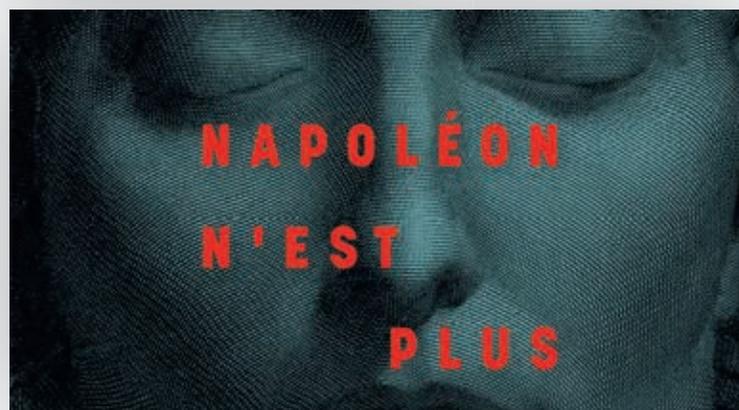
### ■ | Jean L'Herminier Une vie de combats

À travers son ouvrage, Isabelle de Saizieu nous entraîne dans un récit aussi héroïque qu'intime, centré sur le commandant L'Herminier, sous-marinier emblématique de la Seconde Guerre mondiale. Après une enfance marquée par la douleur du deuil, l'appel de la mer et la remise en question, Jean L'Herminier intègre l'École navale en qualité d'élève-officier. D'abord affecté à bord de bâtiments de surface tels que le cuirassé *Provence* ou le *Jules-Michelet*, il rejoint finalement l'école de navigation sous-marine, une formation qui lui permettra, dans un premier temps, d'intégrer l'équipage du sous-marin *Le Souffleur*. Au fil des pages,



le lecteur suit les multiples missions opérationnelles de l'officier de Marine : sa participation à la bataille de Norvège, son évvasion spectaculaire du port de Toulon à bord du *Casabianca*, le 27 novembre 1942, et sa contribution à la libération du territoire Corse. Au-delà des missions de guerre, le livre met en lumière des combats plus intimes : la confrontation à la souffrance et la lutte contre la maladie, entre autres. (T. H.)

Jean L'Herminier - Une vie de combats, Isabelle de Saizieu,  
[www.idesaizieu.com](http://www.idesaizieu.com), 2021,  
239 pages, 15 €.



### 👁 | Exposition Napoléon n'est plus

Le 5 mai 1821, Bonaparte meurt à Sainte-Hélène. À l'occasion du bicentenaire de cette disparition et dans le cadre de sa saison *Napoléon 2021*, le musée de l'Armée propose au visiteur de revivre le dernier acte de l'épopée napoléonienne. Si l'exposition fait la part belle à des objets ayant appartenu à l'Empereur à Longwood House, des reliques, des écrits et des croquis de ses compagnons d'exil, elle apporte également un éclairage scientifique nouveau qui complète les sources historiques plus classiques. Un parcours quasi initiatique, servi par une scénographie particulièrement réussie. (H. P.)

Musée de l'Armée, Hôtel national des Invalides  
Jusqu'au 31 octobre 2021.

## Le saviez-vous ?



### NOROIT, NORDET, SUROIT ET SURET

Lorsqu'un marin embarque pour la première fois, il est confronté à un nouveau langage parfois difficile à comprendre, et cela même si, au cours de sa formation initiale, il a appris beaucoup de nouveaux mots. En plage avant, et s'il appareille pour la mer d'Iroise en hiver, notre novice risque d'entendre le maître principal manœuvrier s'exclamer : « *Fichu vent de nordé, on va encore s'y prendre un grain !* » Comme il n'est évidemment pas question d'importuner le « Ciral » avec une question idiote, il se demandera longtemps ce que peut bien être un « nordé »... Dans le passé, les marins n'aimaient pas vraiment faire de longues phrases, ils raccourcissaient souvent les mots. « Nordé », qui s'écrit en fait « nordet », signifie nord-est et désigne un vent venant du nord-est. Même chose pour « noroit », qui désigne un vent venant du nord-ouest, « suroit » un vent venant du sud-ouest et enfin « suret » (ou « suet » en fonction des régions), qui désigne un vent venant du sud-est. Cette tendance à raccourcir les termes perdue dans la Marine aujourd'hui, mais sous une autre forme : l'utilisation sans cesse croissante d'acronymes qui rendent les conversations étanches à qui n'est pas marin et toujours aussi difficiles à assimiler pour les novices. (Ph. B)

## LE PLAN FAMILLE

À VOS CÔTÉS  
AU QUOTIDIEN!



Retrouvez toutes les mesures proposées sur :



Intradef  
SGA Connect



Internet  
defense.gouv.fr/familles



Logement



Déménagement



Carte SNCF



Blessés



Conjoints



e-social



Wifi



Garde  
d'enfants



Tourisme  
et loisirs



Plan d'accompagnement des familles  
et d'amélioration des conditions  
de vie des militaires  
2018-2022



Tégo



# Protéger toutes vos vies engagées

## Camille a du souffle.

Officier de marine, l'eau est son élément, la mer sa passion. Et pendant qu'elle veille sur ses enfants, **on veille à bien la protéger.**

Suivez-nous sur [tego.fr](https://tego.fr)



Tégo • Association déclarée régie par la loi du 1<sup>er</sup> juillet 1901  
SIRET 850 564 402 00012 - APE 9499Z - 153, rue du Faubourg  
Saint-Honoré 75008 PARIS.

**BRAVER  
L'ATLANTIQUE  
EN DUO**

**LE HAVRE  
VILLAGE**

**29  
OCT**

**DÉPART**

**07  
NOV  
2021**

**La Route du Café**



# TRANSAT JACQUES VABRE

**NORMANDIE - LE HAVRE > MARTINIQUE**

#TRANSATJACQUESVABRE | TRANSATJACQUESVABRE.ORG

leHavre



BRED  
BANQUE POPULAIRE

CMA CGM



AIRFRANCE



Brittany Ferries



CACEM



HAROPA PORT



Vcodem



Renault Initia



Le Parisien  
franceinfo:

