

www.colsbleus.fr

# Cols • bleus

MARINE NATIONALE

LE MAGAZINE DE LA MARINE NATIONALE

N° 3090 — OCTOBRE 2020

RENCONTRE  
**HERVÉ FAUVE,**  
**FILS DU DERNIER**  
**COMMANDANT**  
**DE LA MINERVE**  
PAGE 28

IMMERSION  
**LE LYNX TIRE**  
**SA RÉVÉRENCE**  
PAGE 42



**Au combat**  
**Secourir et sauver**

## Information à l'attention des adhérents Unéo

# Unéo'quotidien

Les services indispensables de votre Mutuelle sont aujourd'hui disponibles en ligne avec Unéo'quotidien.

**Plus d'1 adhérent sur 2 en profite déjà. Et vous ?**

Simple, rapide et sécurisé, votre espace personnel **Unéo'quotidien vous donne accès 24 h/24 et 7 j/7 à :**



**VOS REMBOURSEMENTS :**  
faites-vous régler encore plus rapidement.



**VOS RELEVÉS DE PRESTATIONS :**  
suivez-les où que vous soyez.



**VOTRE CARTE DE TIERS PAYANT SANTÉ :**  
disposez-en à tout moment.



**VOS PROFESSIONNELS DE SANTÉ :**  
trouvez celui près de chez vous.

Profitez dès aujourd'hui d'Unéo'quotidien :  
**créez votre espace personnel sur [groupe-uneo.fr](http://groupe-uneo.fr)**  
Vous avez tout à y gagner. En 3 clics, c'est fait !

**Vous pouvez compter sur nous.**



**Unéo'quotidien**  
C'est aussi l'appli utile réservée aux adhérents.



Unéo, mutuelle soumise aux dispositions du livre II du Code de la mutualité, immatriculée au répertoire Sirene sous le n° 503 380 081, siège social au 48 rue Barbès - 92544 Montrouge Cedex. **Économie**

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



Découvrez la différence Unéo sur [groupe-uneo.fr](http://groupe-uneo.fr) et au 0970 809 000



Votre force mutuelle

## Éditorial

# Garder le cap, tenir la ligne, mais forcer l'allure



© E. MOCQUILLON/MIN

Amiral  
**Pierre Vandier**,  
chef d'état-major  
de la Marine

**E**n prenant le commandement de la Marine nationale, je mesure l'honneur qui m'est fait et l'immensité de la charge qui m'est confiée. Je salue les réformes profondes que l'amiral Prazuck a amorcées ou poursuivies. Elles ont permis à la France de disposer d'une Marine complète, moderne, engagée et parmi les meilleures au monde. Comment ne pas en être fier ?

La menace terroriste est toujours présente, bien qu'elle se soit partiellement estompée derrière la crise sanitaire. L'une et l'autre doivent être considérées à leur juste mesure, pour permettre aux marins de conduire leurs activités en sécurité. Face à l'épidémie, la Marine a tiré les conclusions qui s'imposaient, et s'est adaptée.

Notre véritable défi est ailleurs.

Le monde n'avance pas : il accélère. La courbe des tensions qui se nouent dans les relations internationales est exponentielle, comme celle des innovations technologiques et des changements dans les comportements sociaux. Les garde-fous que constituaient les traités et le droit international ne jouent plus leur rôle.

Ces mutations profondes portent, sous différentes formes, les germes de conflits futurs. Le désordre ambiant rend les comportements imprévisibles, et nous incite à la plus grande vigilance. Vigilance pour ne pas gaspiller l'instant qui nous permettra de répondre efficacement à une attaque ; vigilance pour ne pas enfreindre les règles par une simple erreur de jugement, au risque de déclencher une réaction

irréversible ; vigilance enfin car la compréhension des événements nous est nécessaire, et requiert la plus grande attention.

Nul ne peut ignorer les frictions récurrentes sur les océans. Nos unités y sont confrontées régulièrement. Dans ce contexte, il me revient de garantir à nos autorités politiques une Marine nationale prête, en tout temps et en tout lieu, à répondre à tous ses engagements opérationnels dans le cadre actuel, mais également apte à livrer un combat, le cas échéant.

À cet effet, nos axes d'effort sont de trois ordres. D'une part, continuer de nous préparer à une crise majeure, sur les plans tactique, technique et logistique. Cela recouvre la formation, l'entraînement au plus proche du réel, le complètement des stocks de munitions complexes, un niveau de disponibilité encore meilleur, des processus plus agiles de maintien en condition opérationnelle, une fiabilité totale de nos systèmes. Dans ce domaine, le rôle des organismes de soutien est primordial.

D'autre part, assurer la continuité du renouvellement de nos moyens, par des programmes majeurs ou plus modestes. Tous ont leur importance, en métropole comme outre-mer.

Enfin, faire croître la force morale des marins, qui, le jour venu, fera la différence. L'esprit patriotique, la cohésion de l'équipage, le courage physique, la curiosité intellectuelle, le refus de l'échec sont autant de vertus cardinales que nos commandants doivent avoir à cœur de développer au sein de leurs unités. Tout cela serait impossible sans l'adhésion des familles, qui favorise l'épanouissement personnel des marins et renforce nos armées.

# PARCE QUE VOTRE PAQUETAGE EST PLUS QU'UN SIMPLE SAC, GMF L'ASSURE.

## VOTRE PAQUETAGE ASSURÉ<sup>(1)</sup>

OÙ QUE VOUS SOYEZ DANS LE MONDE AVEC VOTRE CONTRAT HABITATION

POUR LES ADHÉRENTS UNÉO

# -20%<sup>(2)</sup>

SUR VOTRE ASSURANCE AUTO, HABITATION OU ACCIDENTS & FAMILLE

Retrouvez nos offres sur [gmf.fr/defense](http://gmf.fr/defense)

**GMF 1<sup>ER</sup> ASSUREUR DES AGENTS DU SERVICE PUBLIC**



ASSURÉMENT HUMAIN



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

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

GMF 1<sup>er</sup> assureur des Agents du Service Public : selon une étude Kantar TNS SoFia de mars 2020.

(1) Avec l'assurance d'une résidence principale et la clause militaire en mission du contrat habitation DOMO PASS, paquetage assuré dans la caserne, le campement militaire et dans l'habitation assurée. (2) Réduction appliquée la 1<sup>ère</sup> année pour toute souscription entre le 01/01/2020 et le 31/12/2020 d'un 1<sup>er</sup> contrat AUTO PASS ou habitation DOMO PASS ou Accidents & Famille en tant qu'adhérent Unéo (mutuelle soumise aux dispositions du Livre II du Code de la mutualité, inscrite au répertoire SIRENE sous le numéro 503 380 081). Offre valable une seule fois et non cumulable avec toute offre en cours. En cas d'offre spéciale GMF, application de l'offre la plus avantageuse.

Les conditions, garanties et limites de nos contrats AUTO PASS, habitation DOMO PASS et Accidents & Famille ainsi que les conditions de nos offres sont disponibles en agence GMF. Les Conditions Générales et les Conventions d'assistance de ces contrats sont consultables sur [gmf.fr](http://gmf.fr)

**LA GARANTIE MUTUELLE DES FONCTIONNAIRES et employés de l'État et des services publics et assimilés** - Société d'assurance mutuelle - Entreprise régie par le Code des assurances - 775 691 140 R.C.S. Nanterre - APE 6512Z - Siège social : 148 rue Anatole France - 92300 Levallois-Perret.

**GMF ASSURANCES** - Société anonyme au capital de 181 385 440 euros entièrement versé - Entreprise régie par le Code des assurances - R.C.S. Nanterre 398 972 901 Siège social : 148 rue Anatole France - 92300 Levallois-Perret.

## actus 6



## passion marine 16

Au combat, secourir et sauver



## rencontre 28

Hervé Fauve, fils du dernier commandant du sous-marin *Minerve*

## planète mer 30

Des radiophares aux cross, une histoire de la sécurité en mer

## vie des unités 33

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

## 36 RH

Recrutement interne, devenez officier !  
Rejoignez le CFMM ! La concertation a besoin de vous

## 40 portrait

Premier maître Kévin  
Artilleur sur la FDA *Chevalier Paul*

## 42 immersion

Le Lynx tire sa révérence



## 46 histoire

Première guerre mondiale  
L'action de la marine française aux Caraïbes



## 48 loisirs

Toute l'actualité culturelle de la mer et des marins



# actus



instantané

## PASSATION DE COMMANDEMENT SUR LE PORTE-AVIONS

Le 1<sup>er</sup> septembre, l'amiral Pierre Vandier a pris ses fonctions de chef d'état-major de la Marine (CEMM). Ancien chef du cabinet militaire de la ministre des Armées, Florence Parly, il succède à l'amiral Christophe Prazuck. Ce dernier quitte la Marine après 41 années de service, dont quatre en tant que CEMM. La cérémonie de passation de commandement a eu lieu à Toulon, sur le porte-avions *Charles de Gaulle*.



instantané

## LE BSAM RHÔNE DÉPLOYÉ AU GROENLAND

Parti de Brest le 3 août, le bâtiment de soutien et d'assistance métropolitain (BSAM) *Rhône* a pris la direction des eaux polaires du Groenland afin de participer à l'exercice Argus 2020. Cet entraînement de recherche et de sauvetage en mer a rassemblé, du 17 au 21 août, six bâtiments de surface et des aéronefs français, américains et danois. Les marins du *Rhône* ont ainsi pu développer leurs connaissances et savoir-faire dans cette zone particulièrement exigeante par la présence de nombreux icebergs.



# 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



**41**  
BÂTIMENTS

**6**  
AÉRONEFS

**2 747**  
MARINS

LE 10 SEPTEMBRE 2020

**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)

2

**MER MÉDITERRANÉE**

**PRÉPARATION OPÉRATIONNELLE**

FREMM Auvergne • BSAM Loire • CMT Lyre  
• C FLF Guépratte

**SURVEILLANCE MARITIME**

FLF La Fayette + 1 Panther

4

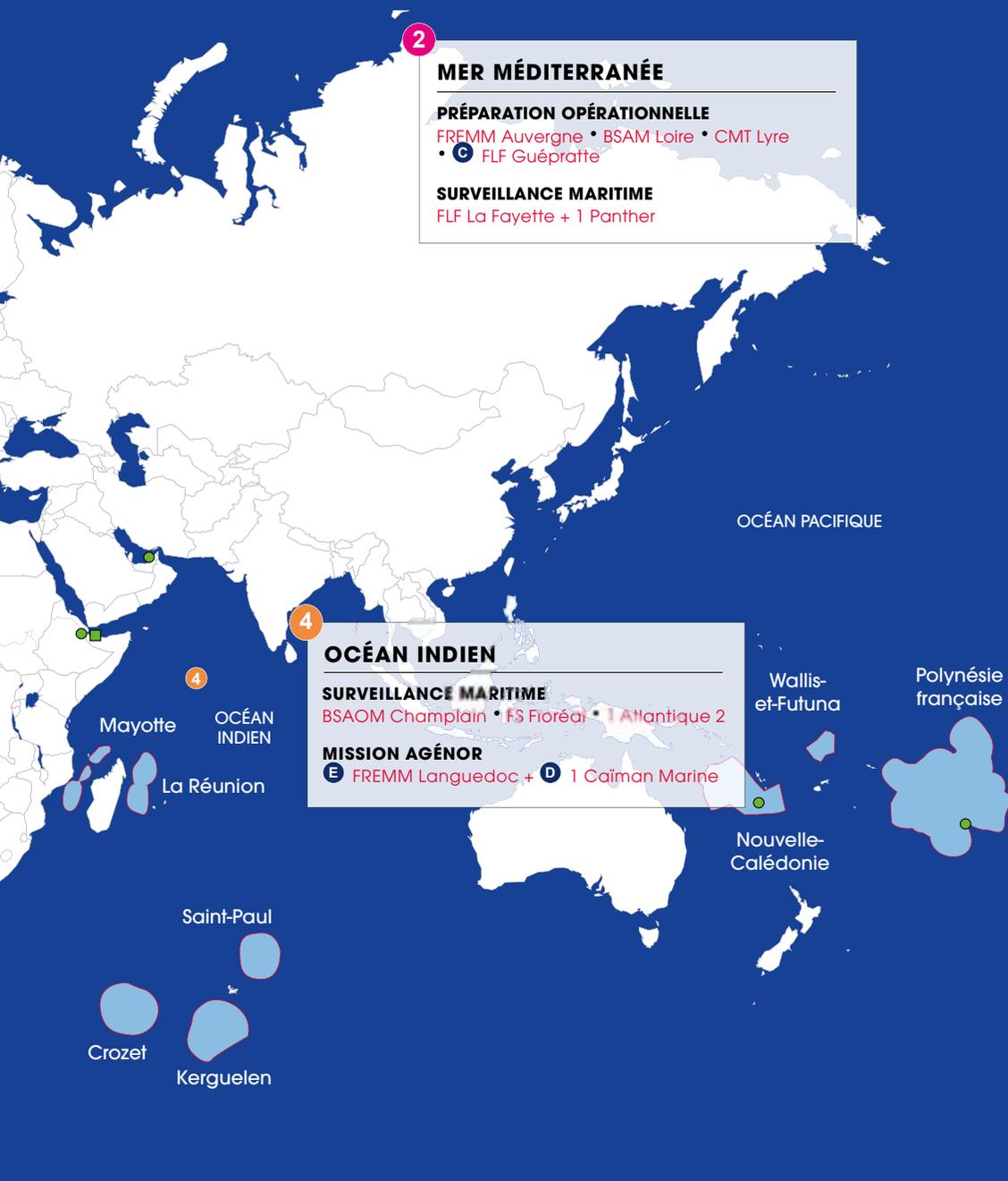
**OCÉAN INDIEN**

**SURVEILLANCE MARITIME**

BSAOM Champlain • FS Floréal • Atlantique 2

**MISSION AGÉNOR**

E FREMM Languedoc + D 1 Caiman Marine



© S. GHESQUIÈRE/MN



© C. HUGÉ/MN



© S. GHESQUIÈRE/MN



© MN



© C. VALVERDE/MN



## en images

### 1 14/08/2020 LE PHA TONNERRE EN AIDE AU LIBAN

Dans le cadre de l'opération Amitié, lancée à la suite des explosions survenues à Beyrouth le 4 août, le porte-hélicoptères amphibie (PHA) *Tonnerre* a été mobilisé pour participer au soutien apporté par la France. Le bâtiment a accosté dans la capitale libanaise le 14 août, avec à son bord près d'une centaine de tonnes de marchandises d'aide humanitaire et plus de 700 militaires. Ces derniers ont participé, avec leurs homologues libanais, à la remise en état du port de Beyrouth, indispensable à la vie économique du pays. Le *Tonnerre* a ensuite quitté le Liban le 4 septembre, après 20 jours de présence.

### 2 15/09/2020 DÉMINAGE XXL EN RADE DE BREST

Une opération de contreminage d'un engin explosif aux dimensions exceptionnelles s'est déroulée le 15 septembre, en rade de Brest. Cette mine LMB (*Luftmine B*) allemande de la seconde guerre mondiale, pesant 970 kg et contenant 815 kg d'explosifs équivalent TNT, avait été découverte le 24 août dernier dans le port de commerce. Le déminage a été conduit par le groupe de plongeurs démineurs (GPD) Atlantique et par une équipe de la direction générale de la sécurité civile et de la gestion de crise. Il s'agit de la plus grosse munition jamais neutralisée en rade de Brest depuis 1945.



2

© M. MAZELLA/MN



3

© MN



4

© MN



5

© C. WASSILIEFF/MN

### 3 08/08/2020 PLAN POLMAR À L'ÎLE MAURICE

Le 25 juillet, le *MV Wakashio* s'échouait sur les récifs de l'île Maurice avec à son bord 200 tonnes de gazole et 3 800 tonnes de fuel. Le 6 août, une brèche laissant échapper ces hydrocarbures était signalée par les autorités mauriciennes, qui sollicitaient l'aide de la France. Dès le 8 août, les forces armées dans la zone sud de l'océan Indien (FAZSO) se sont mobilisées, via notamment le bâtiment de soutien et d'assistance outre-mer (BSAOM) *Champlain*, pour acheminer du matériel de barrage et de pompage visant à lutter contre cette pollution maritime.

### 4 06/08/2020 PREMIÈRE RELÈVE D'ÉQUIPAGE EN OPÉRATION

Le 6 août, sur la base navale d'Abu Dhabi (Émirats arabes unis), la frégate multi-missions (FREMM) *Languedoc* a réalisé une relève d'équipage au cours de la mission AGENOR. Il s'agit d'une première pour une frégate de premier rang lors d'une opération à l'étranger. La mise en place des bâtiments à double équipage s'inscrit dans la loi de programmation militaire « à hauteur d'homme » voulue par la ministre des Armées. Elle permet ainsi d'économiser environ 30 jours de mer en évitant l'aller-retour entre Toulon et Abu Dhabi, et de maintenir le bâtiment six mois en mer.

### 5 08/09/2020 LA MINISTRE DES ARMÉES À LA BASE FUSCO

Florence Parly, la ministre des Armées s'est rendue sur la base des fusiliers marins et commandos à Lorient, le 8 septembre, afin d'inaugurer le nouveau bâtiment du commando de Montfort, dernier des quatre commandos d'assaut lorientais à être doté d'infrastructures de nouvelle génération. Dans le cadre de la stratégie innovation du ministère, Florence Parly s'est vu présenter plusieurs projets soutenus par l'agence innovation de défense (AID), ainsi que l'action du Fuscol@b.

### 6 02/09/2020 LE PEM AU SON DU BAGAD DE LANN-BIHOÛÉ

Dans le cadre de son déplacement à Toulon les 1<sup>er</sup> et 2 septembre, le bagad de Lann-Bihoué s'est produit devant le personnel et les élèves du Pôle Écoles Méditerranée (PEM) de Saint-Mandrier. Les 27 sonneurs du bagad ont ainsi joué avec entrain des musiques traditionnelles de leur répertoire : « Hiraezh », « Saint Vincent », « Ar Mor Divent », « Circassien » et « Azerty ». Cette rencontre a également été l'occasion d'un échange entre ces musiciens professionnels et les musiciens amateurs qui composent le bagad du PEM.



6

© J. BELLENAND/MN

dixit ●

« Amiral Christophe Prazuck, parler de vous c'est parler d'authenticité, de passion, c'est aussi parler d'innovation et de vision.

Sur ce porte-avions qui fait la fierté de nos armées, je vous souhaite "bon vent, bonne mer" ! »

**Florence Parly**, ministre des Armées, le 1<sup>er</sup> septembre 2020

« Amiral Pierre Vandier, après deux ans comme chef de mon cabinet militaire, il est déjà temps de vous dire "bon vent" et de vous remercier pour votre inlassable dévouement.

Les marins peuvent être fiers d'un tel chef, je compte sur vous pour commander avec brio le formidable outil de premier rang qu'est la Marine. »

**Florence Parly**, ministre des Armées, le 1<sup>er</sup> septembre 2020

« Le contexte international qui détermine le cadre de notre action connaît actuellement des mutations extrêmement rapides, marquées par l'affaiblissement, (...) du droit et des traités internationaux.

La contestation de plus en plus désinhibée de ce cadre légal et l'affirmation sans cesse plus démonstrative des rivalités entre nations, tout particulièrement en mer, nous imposent à tous d'envisager à nouveau des contextes dans lesquels nos forces seront confrontées à l'incertitude de situations de crise susceptibles de conduire au combat. »

Ordre du jour du 1<sup>er</sup> septembre 2020 de l'amiral **Pierre Vandier**, chef d'état-major de la Marine.

Mutations

Le mercato des amiraux



Dans la Marine comme dans les équipes sportives, l'été est marqué par des transferts au sein des effectifs. En France métropolitaine et outre-mer, à terre ou en mer, les mutations des marins sont nombreuses et elles marquent parfois la prise d'un nouveau commandement.

Ainsi à Toulon, le vice-amiral d'escadre Xavier Baudouard (au premier rang tout à fait à gauche) a été nommé commandant de la force d'action navale (Alfan). Le contre-amiral Eric Janicot (second rang, troisième en partant de la gauche) prend la tête d'une force constituée de plus de 4 000 marins du ciel en tant que commandant de la force de l'aéronautique navale (Alavia). À Brest, le vice-amiral d'escadre Jean-Philippe Chaîneau (second rang, deuxième en partant de la gauche) a pris le commandement des forces sous-marines et de la force océanique stratégique (Alfost) ainsi que des 4 000 marins, militaires et civils qui mettent en œuvre les sous-marins. Toujours sur la façade ouest, 17 coups de canon ont été tirés pour le vice-amiral Olivier Lebas (second rang, tout à fait à droite) qui devient commandant de la zone maritime Atlantique et de l'arrondissement maritime Atlantique (Ceclant). Enfin à Balard, le vice-amiral d'escadre Guillaume Goutay (premier rang, quatrième en partant de la gauche) occupe désormais la fonction de directeur du personnel militaire de la Marine (DPMM).

La saison et les défis 2020/2021 sont lancés.

Opération déminage Pour le CMT Sagittaire

Déployé en Manche et en mer du Nord du 10 au 19 août, dans le cadre de la sécurisation des approches maritimes métropolitaines et de la surveillance des accès des principaux ports de commerce, le chasseur de mines tripartite (CMT) *Sagittaire* a neutralisé trois engins. Pour un total de 2 450 kg d'équivalent TNT. Dès le 12 août, le *Sagittaire* a découvert une mine de fond allemande datant de la seconde guerre mondiale à environ 8 nautiques au nord de Cherbourg.

Quelques jours après la découverte, le 16 août, le chasseur a procédé au contremineage de cette munition. Dans la continuité de sa mission, le CMT *Sagittaire* a trouvé puis neutralisé deux mines anglaises datant de la même époque. Ces engins représentaient 600 kg d'équivalent TNT.

La Marine agit au quotidien pour sécuriser le littoral français et les fonds marins. En Manche et en mer du Nord, en 2019, l'action conjointe du groupe de plongeurs démineurs de la Manche et des chasseurs de mines de la Marine nationale a permis de détruire 1 786 engins historiques, soit 19 tonnes d'équivalent TNT.



le chiffre ●

41

C'est le nombre d'années de service actif du patrouilleur de haute mer *Lieutenant de vaisseau Le Hénaff*.

## Rimpac 2020

### BSAOM Bougainville

Le 6 août, le bâtiment de soutien et d'assistance outre-mer (BSAOM) *Bougainville* a quitté la base navale de Papeete pour une mission de trois mois dans la zone de responsabilité permanente Asie-Pacifique.

Après une dizaine de jours de mer, le *Bougainville* a rejoint Hawaii afin de participer à l'exercice interalliés Rimpac 2020.

Le but de cet exercice, rassemblant 23 bâtiments de 10 pays différents, est de développer la coopération navale entre les nations riveraines de l'océan Pacifique.

## Journée mondiale de la mer

### 24 septembre

Chaque année, l'Organisation maritime internationale célèbre la Journée mondiale de la mer. L'occasion de faire connaître à un large public ses objectifs et ses réalisations, mais aussi de le sensibiliser davantage au rôle vital que joue le secteur maritime. Le thème retenu pour cette journée du 24 septembre était : « Des transports maritimes durables au service d'une planète durable ». Sur ce sujet, la Marine est un acteur majeur grâce à la diversité de ses métiers et de ses missions. C'est le cas notamment des guetteurs et des 59 sémaphores métropolitains qui veillent à la sûreté du trafic maritime, participent aux opérations de sauvetage et luttent contre les pollutions et les trafics illicites dans nos approches.



© MN



© F. LUCAS / MN

## Sandy Coast 20

### Entraînement opérationnel

**D**u 20 août au 11 septembre s'est déroulé, en mer du Nord, au large des côtes belges, l'entraînement opérationnel interalliés de l'Otan *Sandy Coast 20* (SACO 2020). 10 nations (Lituanie, Pays-Bas, Belgique, Lettonie, Allemagne, Norvège, Estonie, Finlande, Danemark, France) ont pris part à cet exercice majeur regroupant 17 unités de surface, 4 états-majors pour un total de 650 militaires à terre et en mer. Il comporte deux volets majeurs. Le premier portait sur la protection portuaire, avec la participation, lors d'un exercice grandeur nature dans le port d'Ostende, du groupe de plongeurs démineurs de la Manche (GPD Manche) et de leur bâtiment base *Vulcain*. Le second concernait la sécurisation des approches maritimes avec la participation du chasseur de mines tripartite (CMT) *L'Aigle*. Pour l'occasion, l'exercice a mis en scène le déploiement d'une force multinationale, sous commandement Otan, qui devait permettre la libre circulation des biens et des personnes, entravée par la mise en place de mines navales par un groupe terroriste fictif au large et dans les eaux territoriales belges. Cet entraînement interalliés a mis en lumière l'expertise de la Marine nationale et de ses alliés dans le domaine de la guerre des mines. Il a également permis de renforcer l'interopérabilité des unités de la Marine avec ses partenaires européens et de l'Alliance atlantique, et a souligné leur capacité à agir ensemble, sur toutes les mers du monde.

## en bref

### SERVICE LOGISTIQUE DE LA MARINE (SLM) NOUVEAU SERVICE

Opérationnel depuis le 1<sup>er</sup> septembre, le SLM Cherbourg est né de la volonté du renforcement et de la simplification du maintien en condition opérationnelle (MCO) naval. Il assurera le soutien des éléments de force maritime de la façade Manche et mer du Nord en matière d'entretien/réparation dans les domaines relevant du soutien spécifique ainsi qu'en matière de prestations logistiques. Il est placé sous l'autorité organique de la direction centrale du SLM implantée à la base navale de Toulon.

### BSAM LOIRE SUR TOUS LES FRONTS

Le 13 août, le bâtiment de soutien et d'assistance métropolitain (BSAM) *Loire* a porté secours à un navire de pêche en avarie moteur. Quelques jours plus tard, c'est auprès d'une vedette naufragée que l'équipage est intervenu pour la remorquer à l'abri de la côte. Le lendemain, deux voiliers ont sollicité l'aide de la *Loire* afin de réaliser des réparations pour une voie d'eau hors de contrôle et une avarie de barre.

### FLF ACONIT FIN DE MISSION

Engagée dans l'opération Chamamal depuis le 17 avril, la frégate de type *La Fayette* (FLF) *Aconit* a retrouvé son port base de Toulon le 5 août dernier. Déployée en Méditerranée centrale et orientale avec un détachement de la Flottille 36F et son hélicoptère Panther,

la frégate a œuvré dans la lutte contre le terrorisme. Elle a été relevée par sa *sistership* : la FLF *La Fayette*.

### PÔLE ÉCOLES MÉDITERRANÉE UN MIEL ROYAL

« Ruches et biodiversité de la royale » est une association qui produit son propre miel et dont le but est de promouvoir la biodiversité, l'apiculture, les circuits courts et le patrimoine. Le jardin vitrine de l'association, fondée en 2018 par des marins, est situé sur le PEM de Saint-Mandrier. Plus d'information sur la page Facebook *Ruches et biodiversité de la royale*.

### BAN LANDIVISIAU UNE JOURNÉE AU CŒUR DES ARMÉES

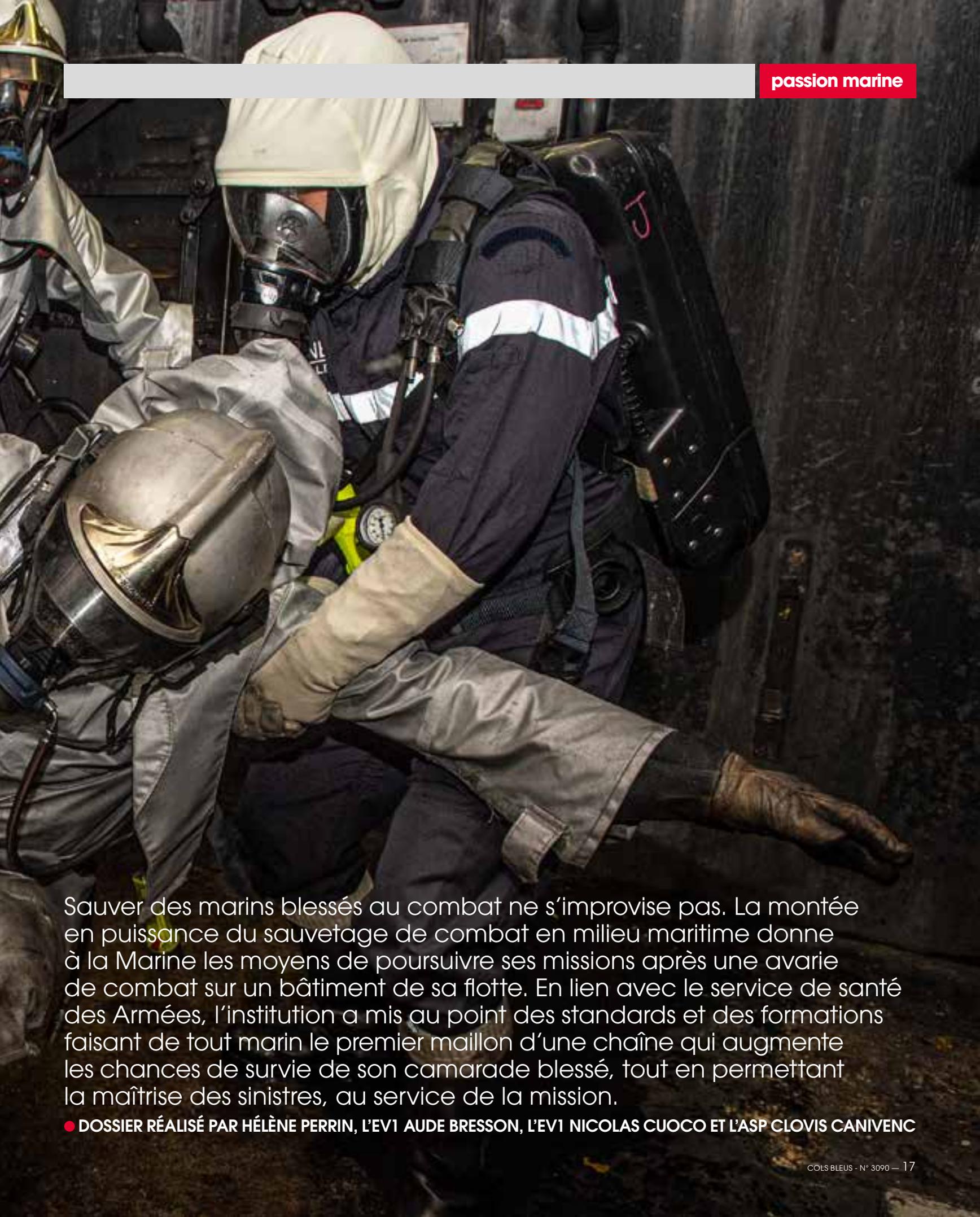
La base d'aéronautique navale de Landivisiau a participé au dispositif « Une journée au cœur des armées », mis en place par le ministère des Armées. En liaison avec la mairie de Landivisiau, des jeunes de communes environnantes ont été invités à rencontrer les marins du ciel. Au total, ces journées ont offert à 3 500 personnes, âgées de 14 à 18 ans, la possibilité de découvrir une unité militaire proche de chez eux.

### CEMM VISITE À L'ÉCOLE NAVALE

L'amiral Pierre Vandier, chef d'état-major de la Marine, a rendu visite aux futurs officiers de Marine à l'École navale le 4 septembre. Il a notamment évoqué le sens de l'engagement et a rappelé la notion de Marine de combat : « Aujourd'hui, vous entrez dans une Marine qui va probablement connaître le feu à la mer, vous devez vous y préparer ! »

# AU COMBAT

•  
Secourir et sauver



Sauver des marins blessés au combat ne s'improvise pas. La montée en puissance du sauvetage de combat en milieu maritime donne à la Marine les moyens de poursuivre ses missions après une avarie de combat sur un bâtiment de sa flotte. En lien avec le service de santé des Armées, l'institution a mis au point des standards et des formations faisant de tout marin le premier maillon d'une chaîne qui augmente les chances de survie de son camarade blessé, tout en permettant la maîtrise des sinistres, au service de la mission.

● DOSSIER RÉALISÉ PAR HÉLÈNE PERRIN, L'EV1 AUDE BRESSON, L'EV1 NICOLAS CUOCO ET L'ASP CLOVIS CANIVENC

## Secourisme et sauvetage : quelles différences ?

# Les marins en première ligne

Premier sur place aux côtés de son camarade blessé, le marin doit pouvoir lui prodiguer les premiers soins en attendant sa prise en charge par le personnel médical et son éventuelle évacuation. Les marins doivent donc en amont acquérir différents niveaux de qualification en matière de secours et de sauvetage, adaptés aux spécificités de leurs métiers et des publics – parfois civils – auprès desquels ils interviennent.

### SAUVE QUI SAIT

Tous les marins suivent une formation de base en secourisme institutionnel. Reconnues par la sécurité civile, ces formations permettent de porter secours aux blessés hors situations de combat ou sinistre industriel de très grande ampleur. Les marins embarqués sont, en outre, formés au sauvetage de combat en milieu maritime (SCMM). La montée en puissance de ce dernier au sein de la Marine et sa singularisation par rapport au secourisme institutionnel ont conduit à repenser les formations dispensées dans ces deux domaines complémentaires, en lien avec le service de santé des Armées.

### LE SAUVETAGE AU COMBAT

Au combat, où la mort est une hypothèse de travail, la priorité n'est pas la même que dans le monde civil. Dans la vie de tous les jours, le secouriste veille avant tout à ne pas aggraver, par exemple, la santé du blessé, en le mettant en position latérale de sécurité. Au combat, l'urgence pour le sauveteur est de mettre le blessé à l'abri avant de le soigner. Le sauvetage de combat permet à tout marin, quel que soit son niveau d'emploi, d'aider à la mise en conditions de survie du blessé, sans délai, jusqu'à sa prise en charge médicale. Il répond à un triple objectif : la survie du blessé, celle du navire et la poursuite de la mission opérationnelle, et ce dans un environnement particulièrement hostile.

### LE SECOURS D'URGENCE À LA PERSONNE

Certains marins, et en particulier les marins-pompiers, mettent leur expertise en secourisme au profit de la population civile. Le secours d'urgence à la personne (SUAP) est au cœur de leur métier. Plus de 80 % des missions du bataillon de marins-pompiers de Marseille (BMPM) relèvent ainsi du secours à la personne et de la prise en charge des blessés et malades. Son service mobile d'urgence et de réanimation (SMUR), en partenariat avec le SAMU 13, a une place essentielle dans l'organisation du traitement de l'urgence dans la cité phocéenne. Les marins-pompiers qui y opèrent bénéficient, en amont, de formations spécifiques.



Exercice à bord du porte-avions *Charles de Gaulle*.

Marine et service de santé des Armées

# Prendre en charge le marin blessé



© MN

Médecin adjoint de la chefferie du soutien santé de la Force d'action navale (CSS/FAN), le médecin en chef Jean-Michel Pontier a participé pendant une dizaine d'années à des missions de soutien médical au profit des unités spécialisées et du commandement des opérations spéciales (COS), notamment aux côtés des nageurs de combat du commando Hubert. Il fait le point pour *Cols bleus* sur les caractéristiques, les spécificités et les enjeux du sauvetage de combat au sein de la Marine.

**COLS BLEUS : Quelles sont les spécificités du secourisme de combat dans la Marine ?**

**MC JEAN-MICHEL**

**PONTIER :** Il a pour objectif la mise en œuvre de gestes techniques prenant en compte les spécificités d'un bâtiment de combat à la mer, en vue de sauver le maximum de vies humaines, en situation dégradée. Prenons l'exemple d'un tir de missile ennemi qui toucherait un bâtiment : les blessés pris en charge seraient en majorité des polytraumatisés présentant à la fois des plaies pénétrantes et des lésions de *blast* (lésions pulmonaires provoquées par l'onde de choc) causées par l'explosion, mais également des brûlures étendues, sans oublier le psycho-traumatisme associé. Le risque d'une attaque en ambiance NRBC (nucléaire, radiologique, biologique et chimique) ajoute une contrainte spécifique à intégrer dans l'organisation de secours à bord. Enfin, dans ce type d'agression, on est confronté à un afflux massif de blessés concentrés dans un espace restreint par nature.



© C. WASSILIEFF / MN

Au sein du service médical du porte-avions *Charles de Gaulle*.

**C. B. : Quelle est la mission des marins sauveteurs ?**

**MC J.-M. P. :** Le but premier est d'évacuer les blessés en dehors de la zone hostile dans les délais les plus courts et les meilleures conditions possible vers une zone sécurisée identifiée – le PRV (point de regroupement des victimes) – où ils seront pris en charge par l'équipe médicale du bord. Il faut par conséquent disposer de plusieurs équipes

de marins dûment formés et entraînés, capables de réaliser en situation de stress extrême des gestes de sauvetage sur les victimes pour prévenir les risques d'hémorragie, d'asphyxie ou d'arrêt cardio-respiratoire lors de leur prise en charge et pendant leur transport. C'est une condition *sine qua non* de leur survie.

Au PRV, les soignants procéderont ensuite au triage des blessés, sur la base de la gravité de leur état clinique et de leur pronostic évolutif respectif, puis à une mise en condition en vue de leur évacuation éventuelle.

**C. B. : Quel est le rôle du personnel du service de santé des Armées (SSA) embarqué ?**

**MC J.-M. P. :** Le SSA assure un rôle de conseiller auprès du commandement en matière de sauvetage de combat et participe activement à l'enseignement. Médecins et infirmiers élaborent les scénarios d'exercices réalisés à bord puis évaluent et corrigent l'exécution des gestes techniques pratiqués par l'équipage. L'objectif est de gérer collectivement et le plus efficacement possible les urgences extrêmes pour sauver *in fine* le maximum de marins.

## Focus

### Les stages MedicHos

Des stages de médicalisation en milieu maritime hostile sont régulièrement organisés au profit du personnel de santé qui soutient les forces, sous la houlette de l'École du Val-de-Grâce, en lien avec la FAN ou la FORFUSCO. Offrant un haut niveau de réalisme dans la simulation des situations rencontrées, ces stages de sauvetage au combat permettent aux « souteneurs » du service de santé et aux « soutenus » des forces de s'entraîner ensemble pour faire évoluer conjointement leur pratique et coordonner leur action. Le premier exercice de ce type a été organisé en mai 2015 à bord des frégates *FAA Cassard* et *FLF La Fayette*. D'autres se sont tenus depuis, notamment en 2016 à bord de la frégate anti-sous-marine (FASM) *Montcalm* et en 2018 au sein de l'École des fusiliers marins, à Lorient.



© A. GROVER / MN

Brancardage et soins après une simulation d'impact lors de l'exercice MedicHos à bord de la FASM *Montcalm*, à Toulon en juin 2016.

## Formations

## Apprendre à sauver

**LE SECOURISME INSTITUTIONNEL**

Tous les marins des différentes forces disposent obligatoirement d'une formation aux premiers secours : le PSC1 (prévention et secours civiques de niveau 1). Elle permet d'offrir les compétences de base en secourisme (mise en sécurité d'une victime, massage cardiaque, utilisation d'un défibrillateur...).

En fonction de son cursus (plongeurs démineurs, marins-pompiers, nageurs de combat, moniteurs de sport...), un marin doit également passer le PSE1 ou PSE2 (premiers secours en équipe de niveau 1 et 2). Le PSE1 permet de tenir le rôle de secouriste en agissant seul ou au sein d'une équipe, avec ou sans matériel, et dans l'attente ou en complément des services de secours. Le PSE2 donne, quant à lui, la qualification d'équipier secouriste et permet d'apprendre à conditionner et évacuer une personne jusqu'à l'hôpital.

Le secourisme institutionnel est dispensé en formations initiale et continue dans plusieurs centres et écoles de la Marine, comme le centre d'entraînement et d'instruction au secourisme en Méditerranée (CEISM), le Pôle Écoles Méditerranée (PEM) de Saint-Mandrier, le centre d'instruction naval (CIN) de Brest ou encore l'École des fusiliers marins (Ecofus). S'il souhaite poursuivre dans cette voie, un secouriste peut ensuite devenir formateur en prévention et secours civiques (FPSC), formateur aux premiers secours (FPS), voire formateur de formateurs (FDF).

Le secourisme institutionnel est piloté à l'échelle nationale par Cecmed, sous l'autorité d'Alnuc (autorité de coordination pour les affaires nucléaires). Chaque façade maritime métropolitaine (Cecmed, Ceclant et Comnord) ou zone maritime ultra-marine organise ensuite dans son secteur de responsabilité les différentes formations sous l'égide de leur référent régional, suivant les directives du référent pédagogique national.



© MN

**Témoignage****Premier maître Luc, référent secourisme institutionnel national et régional pour la Méditerranée**

Ma mission au CEISM, comme celle des autres référents, est avant tout législative (veille réglementaire et application des arrêtés et textes sur le secourisme) et pédagogique. Nous œuvrons au sein des équipes pédagogiques d'arrondissement ou nationale. Nous coordonnons la rédaction des différents référentiels réglementant l'application du secourisme institutionnel pour la Marine et la formation initiale et continue des formateurs en secourisme.

**LE SAUVETAGE DE COMBAT**

Outre ces certifications reconnues par la Sécurité civile, chaque marin partant en mission doit avoir suivi la formation au sauvetage de combat en milieu maritime de niveau 1 (SCMM1). À l'instar du SC1 (sauvetage de combat de niveau 1), qui s'adresse au combattant à terre, cet enseignement a pour objectif d'apprendre des gestes sauveteurs, simples et utilisables au combat, sur un bâtiment de la Marine (poser un garrot, administrer de la morphine, utiliser la trousse individuelle du combattant). Chaque année, l'École des fusiliers marins forme également 20 commandos Marine à être opérateurs de premiers secours au combat (OPSC). Cet apprentissage emblématique d'une durée de six semaines (plus une semaine de formation continue par an) s'adresse exclusivement aux forces spéciales.

« Au-delà des gestes techniques médicaux, on apprend à poser des perfusions intra-osseuses, à pratiquer une coniotomie (ouverture des voies aériennes via la trachée en cas d'intubation impossible) ou à permettre d'exsuffler via la pose d'un cathéter. Ce sont des gestes invasifs qui, dans le civil, ne sont réalisés que par un médecin urgentiste, explique Vincent Bonola, référent secourisme de l'Ecofus. Le secourisme, et a fortiori le sauvetage de combat, ce n'est pas quelque chose d'exotique : c'est une compétence supplémentaire qui doit être totalement intégrée. »

La formation d'OPSC reprend ainsi l'ensemble des compétences techniques du SC2 (sauvetage de combat de niveau 2), destiné au personnel auxiliaire sanitaire de l'armée de Terre, mais vise en plus un savoir-être dans d'autres domaines : leadership, anglais médical, prise en charge de blessés psychologiques... La création d'une formation SCMM2 est aussi à l'étude, afin d'augmenter les capacités de prise en charge des blessés en mer, avec notamment l'apprentissage des gestes invasifs.

Outre l'OPSC, l'Ecofus dispense également une formation d'équipier de premiers secours tactiques (EPST) afin d'apporter un premier soutien médicalisé aux victimes d'une attaque terroriste.

**La formation des marins-pompiers**

L'École des marins-pompiers de la Marine (EMPM) dispense deux formations au secourisme. La première se déroule lors de la formation initiale des quartiers-maîtres de la flotte (QMF) marins-pompiers, amenés à devenir équipier secouriste dans les véhicules de secours et d'assistance aux victimes (VSAV). La seconde forme les chefs d'agrès lors du passage du brevet d'aptitude technique (BAT). Alternant théorie et pratique, ces formations permettent aux élèves de se rapprocher au plus près de la réalité avec le même matériel qu'en compagnie opérationnelle. En 2019, 600 personnes ont été formées au sein de l'EMPM.

## Témoignages



### Premier maître Tony, maître de cours BS à l'Ecofus

En mars 2013, j'ai fait un ACR (arrêt cardiorespiratoire) chez moi à cause d'une fibrillation ventriculaire. Ma femme, qui était à l'étage, pensait que c'était le chien qui râlait alors que c'était moi qui faisais un gasp (respiration inefficace). Elle a ouvert les fenêtres et appelé au secours. J'ai eu de la chance car mes voisins sont infirmiers et l'ont entendue. Ils m'ont massé pendant 23 minutes en attendant que les pompiers arrivent et me délivrent un choc avec un défibrillateur. J'ai fait 3 jours de coma, 15 jours d'hôpital et 5 semaines de rééducation. À l'issue de ma convalescence, je me suis dit que le secourisme, c'était fondamental. J'ai repassé le PSC1, puis le PSE1 et PSE2 et enfin le FPSC. En 2017, sur la rivière Scorff dans le Morbihan, lors d'un stage SACOPS pour des civils, un stagiaire a fait un ACR sur un semi-rigide. On s'est relayé avec un autre stagiaire, qui venait de passer son moniteur de secourisme, pour réaliser les gestes qui sauvent. On a remonté le Scorff jusqu'à un endroit où on a pu sortir la victime de l'embarcation. On a continué à masser pendant 27 minutes jusqu'à l'arrivée des secours, qui ont réussi à faire repartir son pouls. La boucle était bouclée, j'ai vécu deux massages cardiaques dans ma vie, les deux ont été efficaces, la boucle était bouclée.

© M. EMIRGAND/MN

### Maître Kacem, responsable du pôle secourisme au PEM

Être pompier, c'est une vocation pour moi. J'ai rejoint les sapeurs-pompiers à 12 ans, puis je suis devenu bénévole pour la Protection civile. À 20 ans, je me suis engagé dans la Marine où j'alterne les postes opérationnels et les postes de formateur. Je suis actuellement responsable du pôle secourisme au groupement d'instruction sécurité du PEM. Les formations s'enchaînent et laissent peu de répit, mais je trouve très gratifiant de savoir que, grâce au pôle secourisme, ce sont environ 1 000 personnes supplémentaires par an qui sont formées et donc susceptibles de sauver des vies.



© L. BESSODES/MN



### Matelot Vincent, élève au PEM

Après avoir été sapeur-pompier volontaire, j'ai décidé de m'engager dans la Marine et de suivre la formation MOPOMPI (matelot pompier). Pour moi, les compétences en secourisme sont essentielles, à la fois dans le milieu professionnel et dans la vie de tous les jours. J'ai déjà eu l'occasion de porter secours à une personne dans un restaurant, elle souffrait d'obstruction des voies aériennes à cause d'un aliment. J'ai pratiqué la méthode de Heimlich (décompression abdominale) et lui ai donné des tapes dans le dos, ça a fonctionné.

© L. BESSODES/MN

Le matelot Vincent grimé lors d'un exercice de secourisme.

### Info+

En 2009, les marins pompiers de Cherbourg ont formés au PSC1, 395 marins de la façade Manche Mer du nord et de Paris.

## En opération

## Le sauvetage au combat

En opération, on parle de sauvetage au combat et non de secourisme : contexte oblige, le sauvetage suppose de prendre « moins de précautions ». Au combat, la priorité est la mission en cours. L'Afghanistan et l'embuscade d'Uzbin, dans laquelle dix soldats français ont trouvé la mort en 2008, ont été le catalyseur de cette prise de conscience. Comme l'armée de Terre, la Marine a donc développé ses propres standards en matière de sauvetage au combat tout en intégrant ses contraintes spécifiques : possibilités de dégagement limitées au sein du navire, navigation souvent isolée, sans soutien sanitaire à court terme, nécessité de maîtriser les conséquences matérielles de l'avarie de combat dans un environnement hostile... Formateurs, gendarmes maritimes ou encore fusiliers marins, ils expliquent pour *Cols bleus* pourquoi le sauvetage au combat est une arme vitale.

## Témoignages



## Maréchal des logis chef Jacques-Olivier, gendarme maritime, formateur de formateurs

**« On ne peut répondre à une mission opérationnelle si on n'a pas la capacité de porter secours à un équipier »**

La loi oblige chaque citoyen à porter secours à toute personne en détresse. La gendarmerie maritime représente l'État, et notre compétence va au-delà de la terre. Chaque gendarme a, au minimum, le PSC1, ce qui va lui permettre de gérer une urgence cardiaque mais également de pratiquer les gestes de premiers secours dans le cadre d'une hémorragie externe. Lorsque nous sommes en mer, nous savons qu'il y a le risque d'être les seuls à pouvoir porter secours. Si un plaisancier a un problème, il doit pouvoir compter sur nous. Par exemple, l'an dernier, au large d'Ajaccio, une jeune femme de 22 ans s'est blessée lors d'un accident en bouée tractée. Son pied s'est pris dans l'hélice du bateau et son cas était sérieux car elle perdait beaucoup de sang. Il fallait agir vite. Nous étions présents dans la zone et avons pu aider cette femme jusqu'à l'arrivée des secours et son transport à l'hôpital. Nos formations de secourisme ne servent pas seulement à l'exécution de notre métier, mais aussi aux personnes que nous rencontrons. C'est une compétence qui vient s'ajouter à notre travail. Voilà pour le côté civil. Sur le volet militaire, nous pouvons être confrontés à la blessure d'un camarade. Il faut alors pouvoir apporter une solution pour éviter que ce dernier ne soit en situation de détresse, mais aussi pour être en mesure de mener à bien la mission. Nous ne pouvons pas répondre à une sollicitation opérationnelle si nous n'avons pas la capacité de porter secours à un équipier. Nous avons donc deux casquettes : action publique et militaire.

## Vincent Bonola, référent secourisme de l'École des fusiliers marins

**« La question pour un OPSC, ce n'est pas de savoir s'il prendra en charge un jour un blessé, mais quand »**

Depuis 2008, tous les combattants sont dotés d'une trousse individuelle (TIC) avec un garrot, de la morphine, des poches à perfusion... Dans un groupe de combat commando, on a deux opérateurs de premiers secours de combat (OPSC) par groupe. Être OPSC, c'est une fonction très particulière, une responsabilité énorme. Les former ce n'est pas uniquement leur apprendre à poser une perfusion, c'est bien plus technique. Quand il y a un blessé, c'est qu'il y a eu un accrochage comme un tir ou une explosion. Le fusilier qui viendra sauver le blessé sera donc potentiellement encore pris sous le feu. La formation est donc basée sur le « savoir-être ». Évidemment, il y a une première phase pour apprendre tous les gestes techniques et les procédures, mais on demande en permanence de pouvoir apprécier la situation, c'est-à-dire d'être capable de faire le bon geste au bon moment. Et parfois le bon geste, c'est de ne rien faire car la situation tactique ne le permet pas. Cela reste des combattants, leur mission première est de combattre et, quand tactiquement c'est possible, d'aller porter secours à leurs camarades. En 2019, il y a eu plus de 80 prises en charge par les OPSC des différents commandos dans diverses situations. La question pour un OPSC, ce n'est pas de savoir s'il prendra un jour en charge un blessé, mais quand. Il y a une véritable mise en pratique de leurs compétences et des situations auxquelles ils sont formés.





© T. VINDEVOGEL/MN

## Maître Tony, chef d'équipe au commando Hubert, formateur

**« Nous travaillons en conditions de stress, de nuit, toutes les semaines »**

Le secourisme de combat est une donnée acquise dans les unités ; ses techniques sont enseignées dès les premières semaines suivant l'engagement. C'est notamment le cas au PEM, sur la presqu'île de Saint-Mandrier, réunissant quatre écoles (l'école des systèmes de combat et des opérations aéromaritimes, l'école des systèmes, technologies et logistique navals, l'école de plongée et l'école des matelots). Formateur de formateur au PEM – l'échelon le plus haut du secourisme institutionnel – le maître Tony est chef d'équipe de niveau SC2 au sein du commando Hubert : « À Saint-Mandrier, nous nous entraînons avec le médecin d'unité. Nous travaillons en conditions de stress, de nuit, toutes les semaines. Le chef de groupe fait travailler une compétence spécifique à travers chaque exercice. Chaque année en septembre, nous prenons une journée pour nous remettre à jour sur le secourisme institutionnel », assure-t-il. Parfois, formation théorique et pratique se rejoignent. Ce fut le cas pour le maître Tony lors d'une mission à Djibouti : « Les commandos pouvaient aller régulièrement à l'hôpital Bouffard pour participer à la pose des perfusions, suturer et même assister à des interventions chirurgicales. Cela contribuait à accroître notre "culture" médicale et à nous faire découvrir des cas non conformes ». Chaque année, le PEM forme 8 000 militaires. L'expérience du commando Hubert en la matière est un atout précieux pour les futurs marins.

## École des fusiliers marins

### Le secourisme 2.0

La formation en secourisme peut faire appel à de nouvelles solutions immersives pour permettre aux élèves d'approcher au plus près la réalité. C'est le cas d'un mannequin utilisé par la force des fusiliers marins et commandos pour la formation au secourisme de combat. « C'est un mannequin qui fait la taille et le poids d'un être humain, explique Vincent Bonola, référent secourisme de l'École des fusiliers marins. Il peut parler, respirer, on perçoit son pouls carotidien... On peut réaliser dessus tous les gestes qu'un opérateur de premiers secours de combat pourra être amené à faire. » L'école dispose également de salles de simulation équipées de fenêtres virtuelles permettant de créer des événements extérieurs, comme la venue d'un hélicoptère.



© J.P. PONS/MN

## Le saviez-vous ? ●

### La Capinav

Le cas d'une catastrophe à bord d'un navire de croisière nécessitant une prise en charge rapide d'un grand nombre de victimes a été anticipé et a conduit à la création d'une capacité nationale de renfort pour les interventions à bord des navires (Capinav). Lorsqu'elle est activée, elle s'appuie sur l'expertise du BMPM pour apporter la réponse opérationnelle la plus opportune. Les marins-pompiers des trois façades s'intègrent à ce dispositif aux côtés des pompiers du SDIS 59.

## Secourisme et société civile

## Porter les valeurs de la Marine

Un accident peut survenir partout ; chez soi, sur le lieu de travail, en croisière, en randonnée, sur la route... Nul besoin d'être sur un théâtre de guerre pour se blesser ou se trouver en danger. Pour réagir de manière efficace, la Marine forme aux gestes de premiers secours et porte elle-même assistance à la population civile, quels que soient les circonstances et l'environnement du drame.

#### LES MARINS AUX CÔTÉS DES SPÉCIALISTES DU SECOURS À PERSONNES

Marins avant tout, les marins-pompiers des différentes façades maritimes sont également intégrés au schéma départemental

d'analyse et de couverture des risques (SDACR) de leurs zones respectives et interviennent donc, par protocole d'entre-aide mutuelle, aux côtés des sapeurs-pompiers de leur département. Ils peuvent ainsi être sollicités, sur demande du préfet, tant dans le domaine de la lutte contre les incendies que du secours aux personnes. « *Nous entretenons de très bonnes relations avec nos collègues du civil et les associations de premiers secours, comme la Croix-Rouge ou la société nationale des sauveteurs en mer (SNSM), indique le premier maître Anthony, référent secourisme pour la façade Atlantique. Un certain nombre de marins sont d'ailleurs volontaires chez eux.* »

Plus de la moitié des marins-pompiers de Toulon sont également pompiers volontaires dans le département du Var.

#### SI DES VIES VOUS SONT CHÈRES, POUR EUX ELLES LE SONT TOUTES

Le bataillon de marins-pompiers de Marseille est, lui, explicitement chargé de la prévention et de la protection des personnes sur le territoire de la ville, dans le grand port maritime et sur l'emprise de l'aéroport Marseille-Provence. Le secours d'urgence à la personne est en effet leur cœur de métier. En cas de catastrophe majeure, en France ou à l'étranger, ils peuvent de surcroît être sollicités par la direction générale de la sécurité civile et de la gestion des crises

pour assurer des missions de secours hors de Marseille. Tout récemment, le personnel de son unité médicale d'intervention maritime (UMIM), composée de 4 médecins, 3 infirmiers/urgentistes et 2 secouristes/logisticiens, a ainsi été projeté à Beyrouth au lendemain de l'explosion qui a endeuillé la ville et détruit une partie de ses installations de secours. Il a ensuite été rejoint par un détachement d'experts en risques portuaires et maritimes, ainsi que par des engins de lutte contre les sinistres et de secours et d'assistance à personnes, véhicules offerts par la ville de Marseille à la *Beirut Fire Brigad*.

## Témoignages

### Quartier-maître Jérôme, marin-pompier de Marseille, centre d'incendie et de secours Saint-Lazare



C'est un métier très varié, dans lequel l'imprévu et l'adrénaline tiennent une grande place. Nous arrivons avec nos connaissances, mais chaque intervention est différente et nous oblige à nous adapter sans délai. J'ai déjà pu intervenir sur des situations très diverses : détresse sur la voie publique, accidents de la circulation, chute de grande hauteur, accouchements... Et les gestes accomplis vont de ceux dits d'urgence - s'il y a une détresse vitale importante, comme un pansement compressif, le dégagement des voies respiratoires ou un massage cardiaque -

aux gestes de secours : pansement, pose d'une écharpe en cas de lésion, immobilisation suite à un traumatisme de la colonne vertébrale, extraction de victime en maintenant l'axe « tête-cou-tronc » pour éviter une lésion du rachis cervical... On considère que le travail est bien fait lorsque l'état de la victime ne s'est pas aggravé. Le tout en recueillant rapidement toutes les informations qui permettront une prise en charge ultérieure adéquate par le corps médical.

### Aspirant Mikaël

Toulon, juin 2020 : en route pour rejoindre son unité de nuit, l'ASP Mikaël a apporté les premiers secours à un homme poignardé en pleine rue. « *Ma formation est très simple : j'ai un PSC1. Mais le secourisme a cet avantage d'être très logique. L'homme avait d'importantes plaies à la carotide et perdait beaucoup de sang, j'ai fait une compression au cou en même temps que j'appelais les pompiers. Je l'ai également mis en PLS car il s'étouffait avec son sang, et j'ai continué les gestes de premiers secours jusqu'à l'arrivée des pompiers. Le PSC1 n'est pas conçu pour les blessures de combat, pourtant la situation y ressemblait ! Ce qui a aussi été utile dans ce cas, c'est d'être entraîné à faire face à des situations stressantes.* » Le lendemain le médecin informait l'ASP Mikaël que l'homme était sain et sauf. De son côté, une fois auditionné par la police, le sous-marinier avait finalement rallié son unité pour prendre son service.



## Témoignage

Fanny, 20 ans,  
maître-nageur-sauveteur en Cotentin



© DR

J'ai découvert la formation au secourisme chez les marins-pompiers de Cherbourg en devenant volontaire à la SNSM. L'association nous avait proposé de faire nos stages chez eux et j'ai accepté car, avec la natation, c'est un des milieux que j'affectionne particulièrement. J'y ai donc passé le PSE1 puis le PSE2. Ce sont des formateurs très performants et rigoureux, il y a beaucoup d'exercices, tant en intérieur qu'en extérieur, et une très bonne ambiance. Aujourd'hui titulaire du brevet national de sécurité et de sauvetage aquatique (BNSSA) et maître-nageur-sauveteur, je vous encourage à aller passer les formations en secourisme chez eux, n'hésitez pas !

### UNE RÉPONSE MARITIME

Le plus souvent seuls lorsqu'ils interviennent les premiers en mer, les moyens et le personnel des prompts secours de la Marine se doivent d'être polyvalents. C'est le cas des plongeurs d'hélicoptères qui sont souvent amenés à prodiguer les premiers secours à bord de l'aéronef, après le sauvetage qu'ils viennent de réaliser. Ils doivent donc détenir un PSE1, à « recycler » tous les ans, pour pouvoir être opérationnels. S'il arrive que l'aide requise soit d'ordre médical, l'équipe hélitreuillée, certes composée d'un médecin et d'un infirmier, est nécessairement formée au secourisme « car le médecin pourra poser un diagnostic, mais préserver la vie de la victime implique des gestes de premiers secours », explique le maître Maxime, référent de la cellule secourisme de la compagnie des marins-pompiers de Cherbourg.

### DONNER À TOUS LES MOYENS D'AGIR

« Nous mettons un point d'honneur à former les familles de nos marins », explique le maître Maxime. Pour l'arrondissement Manche-mer du Nord (du Mont-Saint-Michel à la frontière belge) et Paris,

ce sont ainsi près de 80 personnes qui obtiennent chaque année un PSC1. À Brest, le centre d'instruction naval met lui aussi en place des formations au PSC1 au profit des familles de marins. À Toulon, la compagnie des marins-pompiers forme par convention les civils de la CNMSS<sup>(1)</sup> et de l'hôpital interarmées Sainte-Anne. Mais cette formation ne s'arrête pas au seul cadre familial, précise le maître Maxime : « Nous avons des conventions pour former également les préparations militaires Marine, les sauveteurs en mer et les élèves de la maison familiale et rurale (MFR) d'Urville ».

Cette structure assure un enseignement par alternance de la 4<sup>e</sup> au bac professionnel. « Nous adaptons donc les formations aux domaines des élèves : les profils mécaniciens ou hôtellerie suivront un PSC1 tandis que ceux tournés vers l'aide à la personne bénéficieront d'un PSE1. » Certains, ayant découvert le secourisme par ce biais, s'engagent ensuite comme bénévoles dans des associations telle la SNSM, ou en tant que maître-nageur.

(1) CNMSS : caisse nationale militaire de sécurité sociale.



© F. EURACHE/IMN



© F. ETOURNEAU/IMN



© Q. CHEVRIEU/IMN



© F. ETOURNEAU/IMN

**1** Le groupe de reconnaissance et d'intervention en milieu périlleux (GRIMP) du BMPM porte secours dans les situations où les moyens traditionnels d'intervention se révèlent inadaptés voire dangereux.

**2** Intervention des marins-pompiers sur un accident de la circulation.

**3** Dans les écoles ou au sein des entreprises militaires, à Brest, Cherbourg, Toulon ou Marseille, les marins initient et forment tous les âges aux gestes de premiers secours.

**4** Le programme des cadets du BMPM accueille sur une année scolaire des jeunes gens - issus pour la plupart

de quartiers sensibles de Marseille et de difficulté scolaire - pour leur faire découvrir, notamment grâce au secourisme, l'univers des marins-pompiers. Certains poursuivent ensuite des études en lien avec les métiers de la prévention et de la sécurité.

### Focus

#### Les « gestes qui sauvent »

La Marine organise des sessions de formation aux « gestes qui sauvent », s'inscrivant dans la mise en application du plan famille. Ces sensibilisations de 2 heures environ initient enfants et adultes aux gestes à réaliser en cas d'arrêt cardio-respiratoire, à la mise en place d'un défibrillateur ou d'un garrot de fortune, ou encore aux réactions à adopter face à une victime inconsciente.

# LA TROUSSE INDIVIDUELLE DU COMBATTANT

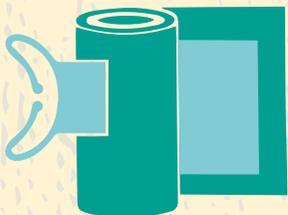
La trousse individuelle du combattant (TIC) fournie par le service de santé des Armées (SSA) permet de prodiguer les premiers soins le plus rapidement possible, par le blessé lui-même ou par un marin à proximité. Tous les marins sont formés à son utilisation lors de la formation au secourisme de combat en milieu maritime (SCMM). À bord des bâtiments, il y en a en moyenne une pour 6 à 7 marins. À terme, les marins embarqués seront tous équipés d'une trousse de premiers secours fournie à leur arrivée à bord et restituée à leur départ. La TIC équipe tous les commandos Marine et les fusiliers marins en opération extérieure, depuis 2008.



CATHÉTER VEINEUX PÉRIPHÉRIQUE



GARROT CAOUTCHOUC



PANSEMENT COMPRESSIF D'URGENCE



DOSETTE DE MORPHINE



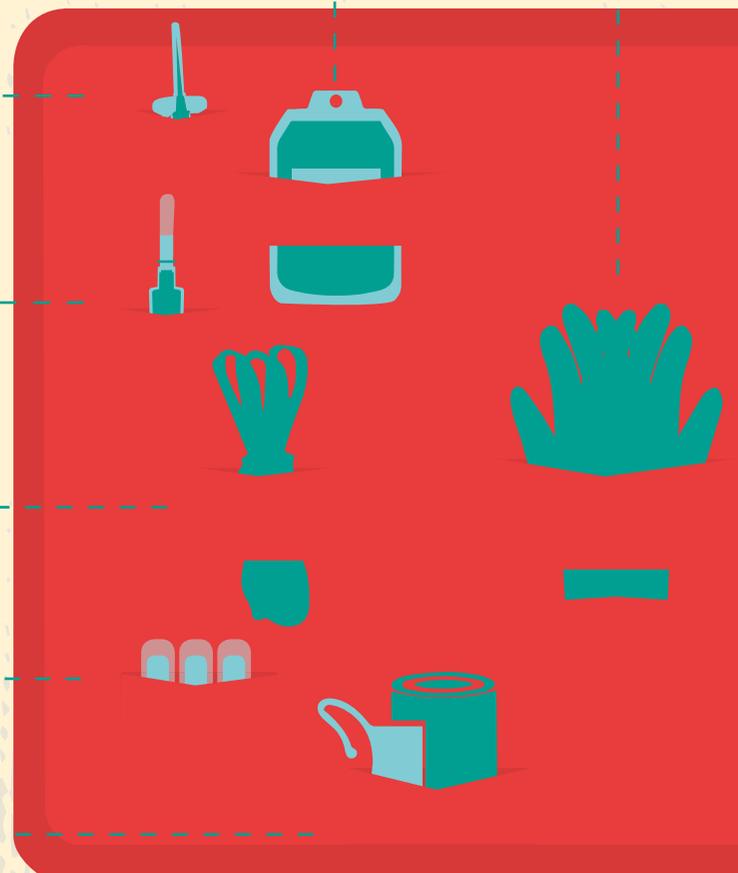
PANSEMENTS STÉRILES TRANSPARENTS



POCHE DE CHLORURE DE SODIUM

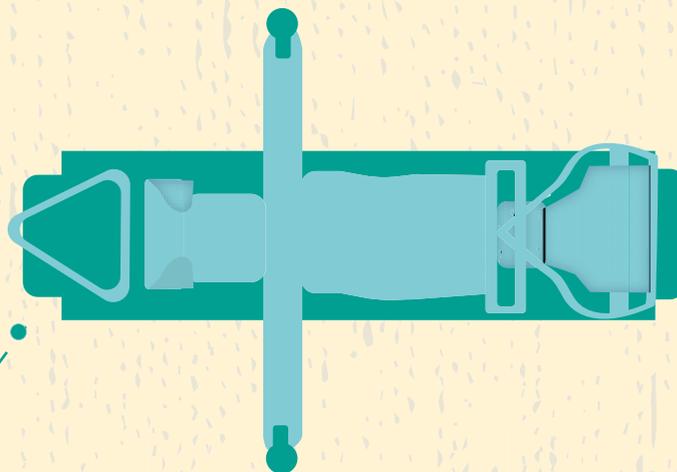


GANTS NITRILE NOIR

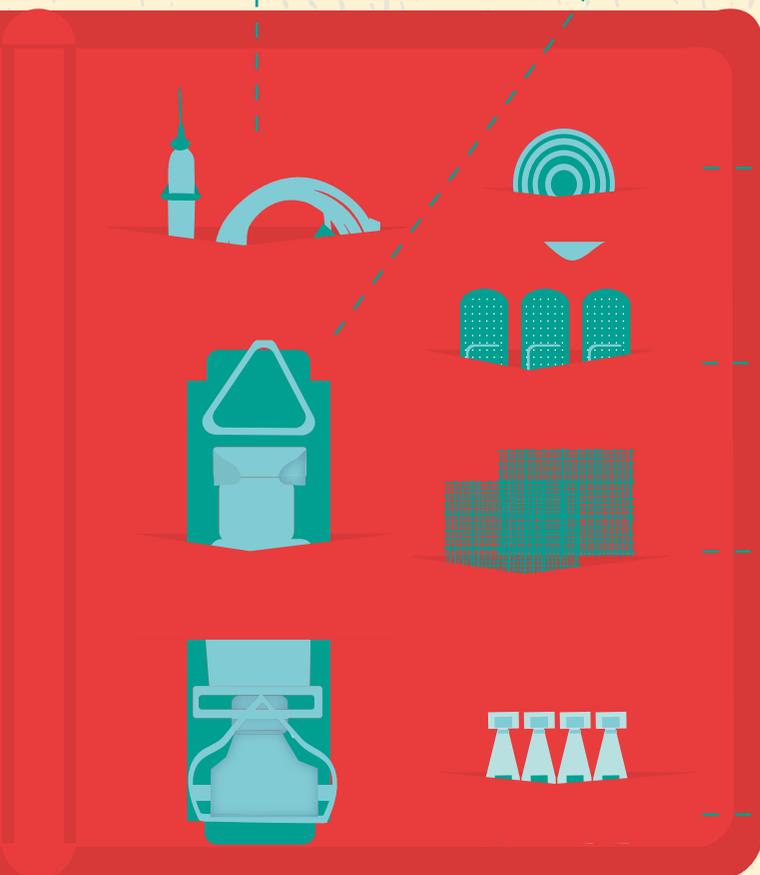




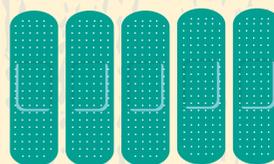
PERFUSEUR STÉRILE  
ET SITE D'INJECTION



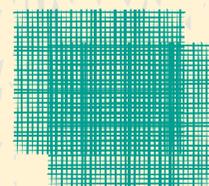
GARROT  
TOURNIQUET



ROULEAU  
DE RUBAN ADHÉSIF  
MICROPOREUX



PETITS PANSEMENTS  
TYPE URGO



SACHET DE  
5 COMPRESSES



DOSETTES DE  
CHLORHEXIDINE

# «J'ai le sentiment du devoir accompli»

## Hervé Fauve

Fils du dernier commandant du sous-marin *Minerve*.

Plus de cinquante ans après le drame, le sous-marin disparu a été retrouvé au large de Toulon. L'occasion pour cet homme d'écrire un livre afin de retracer le « combat de sa vie ».



© B. EMILE/MN

**COLS BLEUS :** Le 21 juillet 2019, la *Minerve* a été localisée cinquante et un an après sa disparition.

**Qu'avez-vous ressenti ce jour-là ?**

**HERVÉ FAUVE :** Une forte émotion et un profond soulagement. C'était quelque chose que les familles attendaient depuis si longtemps qu'elles ne croyaient plus cela possible. Pour beaucoup, l'émotion a été tellement intense que cette annonce a presque été équivalente à celle du décès des disparus. Un soulagement aussi car on attendait ce moment depuis plus de cinquante ans et cette attente était enfin terminée.

Tout au long de ma vie, j'étais convaincu que l'on retrouverait l'épave. Mais en juillet 2018, soit un an avant la découverte, je dois avouer que je n'y croyais plus du tout. L'espoir a commencé à renaître lorsque la préfecture maritime de Toulon m'a détaillé le travail de préparation entrepris pour la phase de recherche avec le traitement des données depuis 1968. J'étais littéralement impressionné !

**C. B. :** Pourquoi avoir coécrit « Retrouver la *Minerve* » ?

**H. F. :** La première raison est toute simple : de très nombreuses personnes m'ont demandé

d'écrire un livre sur ce sujet ; l'idée a donc fait son chemin progressivement. Quand Léonard Lièvre (le second auteur) est venu me proposer de coécrire un livre, je me suis dit que c'était pour moi un moyen de répondre à ces attentes. Enfin, dans ces écrits, il était important de donner ma version de l'histoire car je commençais à entendre des choses qui, selon moi, s'éloignaient un peu de la réalité, des spéculations. Cette envie d'informer m'a demandé beaucoup d'efforts puisque j'ai été amené à me replonger dans les archives et à étudier de nouveau tous les événements de cette histoire depuis cinquante ans.

**C. B. :** À la lecture du livre, on apprend notamment que vous avez plongé sur la *Minerve* peu de temps après sa découverte. Racontez-nous.

**H. F. :** C'était un moment d'une intensité comme je n'en avais jamais vécu. Dans un premier temps, il y a eu cette opportunité extraordinaire de pouvoir plonger à une profondeur exceptionnelle (2 200 m) à bord du sous-marin *Limiting Factor*. Je mesurais donc l'immense privilège qui m'était fait. Enfin, il y a eu l'émotion de voir de mes propres yeux la *Minerve*. Cet instant est difficile à décrire car, durant toutes ces années, retrouver l'épave a été le combat de ma vie. Il était donc inimaginable d'être à seulement quelques mètres de tout cet équipage. Cela a provoqué en moi une émotion extrêmement intense. D'ailleurs, il m'a fallu plusieurs semaines pour m'en remettre.

**C. B. :** Aujourd'hui, dans quel état d'esprit êtes-vous ?

**H. F. :** Serein, avec le sentiment du devoir accompli. Je me dis que j'ai contribué à provoquer quelque chose qui répondait aux attentes de toutes les familles des marins de la *Minerve* et des frères d'armes de ces hommes qui ont péri. J'ai reçu énormément de témoignages et de remerciements, c'est une certaine forme de soulagement de l'avoir fait. Enfin, je dois dire que, tout au long de ces années, j'ai beaucoup apprécié le climat de franchise et de transparence absolu dans lequel j'ai pu travailler avec la Marine. Il y a eu des échanges réguliers, toujours dans un esprit de confiance. Lorsque la *Minerve* a été retrouvée, j'ai demandé toutes les photos et les films réalisés, et la Marine me les a fournis sans délai. Tout s'est parfaitement déroulé. Certains me disaient : « *On doit te cacher des choses* ». Moi, je n'ai jamais eu ce sentiment. ●

PROPOS RECUEILLIS PAR L'EV1 NICOLAS CUOCO



Léonard Lièvre et Hervé Fauve à droite.

## Le drame de la *Minerve*

Le 21 juillet 2019, Florence Parly, ministre des Armées, annonçait que l'épave du sous-marin *Minerve*, disparu en 1968 avec 52 marins à son bord, avait été retrouvée.

De nombreux moyens et acteurs ont contribué à localiser l'épave tels que Ocean Infinity, l'Ifremer, le Service historique de la défense, le Shom, le Commissariat à l'énergie atomique et aux énergies renouvelables (CEA) ou encore l'emploi de sonars, de drones et d'engins sous-marins téléopérés. Cinquante et un ans plus tôt, le 27 janvier 1968, ce sous-marin de la classe *Daphné* effectue un exercice avec un avion de patrouille maritime Breguet Atlantic au large de Toulon. De mauvaises conditions météorologiques rendent les communications difficiles, entraînant une suspension de l'exercice. Le dernier échange entre l'aéronef et le sous-marin a lieu à 7h55 alors qu'une onde de choc est enregistrée à 7h59 par les stations sismologiques de la côte, dernière trace laissée par le sous-marin.

## Retrouver la *Minerve*



« Aux 52 hommes d'équipage de la *Minerve*. À ceux qui se sont éteints sans savoir où ils reposaient. À ceux qui les ont connus. À ceux qui auraient aimé les connaître et qui auraient voulu les aimer. À tous les sous-mariniers disparus en mer. » C'est avec ces hommages que l'on entame la lecture de cet ouvrage passionnant de près de 300 pages. Grâce à un long travail d'enquête, Hervé Fauve, fils du commandant de la *Minerve*, et Léonard Lièvre reviennent avec précision sur les derniers signes de vie du sous-marin et les importants moyens mis en œuvre pour le retrouver dans les heures qui suivirent l'accident le 27 janvier 1968. De la disparition de la *Minerve* à l'annonce de la reprise des recherches en passant par la solidarité qui unit les cinquante-deux familles et leur combat pour faire vivre la mémoire des leurs, les auteurs retracent sous différents angles ce demi-siècle de doutes et d'espoirs. Retrouvés le 21 juillet 2019 au large de Toulon, la *Minerve* et ses hommes reposent à plus de 2 200 mètres de profondeur. Une sépulture qu'Hervé Fauve a pu voir de ses propres yeux. Un épisode « improbable », raconté avec émotion.

*Retrouver la Minerve*, Hervé Fauve et Léonard Lièvre, Éditions Konfident, 2020, 293 pages, 19,50 €.

## DES RADIOPHARES AUX CROSS

# Une histoire de la sécurité en mer

Grâce à la généralisation des ondes radio, puis des radars, définir sa position en mer est devenu de plus en plus facile à partir de la première moitié du <sup>xx</sup>e siècle. Mais avec l'augmentation constante du nombre des navires au cours des années soixante et soixante-dix, la gestion et la sécurisation des grandes routes maritimes internationales ont atteint une complexité sans précédent. Face à cette situation inédite, la France a mis en place un système unique au monde : les Cross.

Quand, le 3 août 1898 devant les yeux ébahis du ministre de la Marine, le lieutenant de vaisseau Camille Tissot réussit à établir la première liaison radio opérationnelle française en mer entre le navire école *Borda* et le sémaphore du Parc aux Ducs à Brest, distants de 1 800 mètres, peu de gens perçoivent encore l'ampleur des changements à venir. Pourtant, le monde de la mer se prépare à vivre une véritable révolution. « *L'utilisation des ondes radio comme aide à la navigation est une invention comparable à l'apparition de l'imprimerie à l'époque de Gutenberg*, assure Vincent Guigueno, conservateur du patrimoine et l'un des plus grands spécialistes français des phares. *En clair, comme les phares sont désormais capables d'émettre et de capter des signaux non visuels, les navires peuvent enfin déterminer avec une plus grande exactitude leur propre position en mer. En s'appuyant sur plusieurs sources radio et non plus seulement sur l'expérience, les instruments, les cartes, les éclats lumineux des phares ou les sons des balises, les marins disposent d'un outil particulièrement performant. Il faut attendre l'année 1911 pour voir l'installation des quatre premiers radiophares automatiques français sur l'île de Sein, à Ouessant et à l'entrée du port du Havre. Mais à partir des années vingt, leur nombre est en constante augmentation et la seconde partie du <sup>xx</sup>e siècle annonce la fin de l'âge d'or des phares traditionnels commencé au <sup>xix</sup>e siècle.* »

## L'ÂGE D'OR DE LA RADIONAVIGATION

Pendant la seconde guerre mondiale, le développement des systèmes hyperboliques de radionavigation utilisant les ondes d'émetteurs terrestres fixes pour établir une position va encore améliorer les conditions de circulation maritimes. C'est le cas notamment avec le Loran, largement utilisé par l'U.S. Navy pendant la guerre du Pacifique, et maintenu aujourd'hui en cas de dysfonctionnement du GPS, ou avec le Système Decca (arrêté au printemps 2000) initialement développé par les Alliés pour permettre des débarquements plus précis. En France, afin de pallier l'absence de couverture Decca dans le golfe de Gascogne, d'autres systèmes hyperboliques de radionavigation ont également été développés, comme le Rana et le Toran. « *Mais tout bascule une nouvelle fois avec la généralisation des systèmes de navigation par satellites*, raconte Vincent Guigueno. *Le premier système opérationnel par satellite est le Transit. Puis d'autres voient rapidement le jour, comme le GPS (américain), le Glonass (russe), le système Galileo (européen) ou encore le Beidou (chinois), toujours en cours de déploiement. Si ces évolutions technologiques apparues progressivement ont permis une plus grande sécurisation de la navigation, elles ont aussi créé les conditions d'une véritable globalisation du risque en mer avec l'intensification sans précédent du trafic maritime dans les détroits et dans certaines zones à risques. En particulier en Manche et dans le Pas-de-Calais,*

*où vont être mis en place des rails et des DST, dispositifs de séparation de trafic.* »

## SURVEILLER LE TRAFIC ET COORDONNER LES SECOURS

Pour répondre à la double problématique posée par la coordination du sauvetage en mer et la surveillance du trafic depuis la terre, à la fin des années soixante et début des années soixante-dix. La France va s'appuyer sur les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (Cross). Le naufrage de l'*Amoco Cadiz* en 1978 vient de confirmer ce besoin. D'une très grande polyvalence, les Cross assurent une mission générale de coordination des activités de sécurité et de surveillance des activités maritimes, des pollutions et des pêches, dans le cadre de l'action de l'État en mer. Ils exercent leur activité sous l'autorité opérationnelle des préfets maritimes en métropole, et outre-mer, des délégués du gouvernement pour l'action de l'État en mer. Relevant du ministère de la Transition écologique et solidaire (MTES), ils sont dirigés par des administrateurs des Affaires maritimes et sont armés par du personnel du MTES et de la Marine nationale. En métropole, il existe cinq centres principaux et un centre secondaire : Cross Gris-Nez (Manche Est – Pas-de-Calais) de la frontière franco-belge au cap d'Antifer. Cross Jobourg (Manche centrale) du cap d'Antifer au Mont-Saint-Michel. Cross Corsen (Manche Ouest – mer d'Iroise) du Mont-Saint-Michel à la pointe



© P. DAGOIS/MN

Le Cross Corsen.

de Penmarch. Cross Étrel (Golfe de Gascogne) de la pointe de Penmarch à la frontière franco-espagnole. Cross La Garde (Méditerranée Nord-Ouest) et le centre secondaire Corse (Corse uniquement). Dans les départements et régions d'outre-mer et collectivités d'outre-mer (DROM-COM), il existe quatre centres (deux Cross et deux Maritime Rescue Coordination Centres (MRCC) : Cross Antilles-Guyane (Atlantique tropical), Cross Réunion (Sud océan Indien), MRCC Papeete en Polynésie française

(océan Pacifique) et le MRCC Nouméa en Nouvelle-Calédonie (océan Pacifique). Pour assurer leurs missions, ils peuvent faire appel à tous les moyens de l'État : patrouilleurs et vedettes des affaires maritimes, vedettes, navires, hélicoptères et avions de la Marine, des Douanes, de la Gendarmerie et de la Protection civile. Ils font également appel aux canots et vedettes de la SNSM (Société nationale de sauvetage en mer) ainsi qu'à tout navire se trouvant à proximité d'une zone de détresse, et traitent en moyenne

plus de 10 000 opérations par an au profit des navires de pêche, de commerce, de plaisance et des pratiquants de loisirs nautiques. Leur zone d'intervention se concentre à 80 % dans l'espace maritime compris entre le rivage et la limite des eaux territoriales. Véritables sentinelles des mers, les Cross sont ainsi devenus des acteurs incontournables de la sécurité de la navigation.

LA RÉDACTION

Devenez agent de  
renseignement

REJOIGNEZ  
LA DRSD



Technologie  
Action  
Géopolitique  
Code  
Renseignement  
Protection  
Sécurité  
Cyber  
Contrespionnage  
Renseignement économique

[drsd.resp-mobilite.fct@intradef.gouv.fr](mailto:drsd.resp-mobilite.fct@intradef.gouv.fr)

  
RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE  
*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

  
AGENCE D'IMAGES  
DE LA DÉFENSE

### Collection Images en poche Plongée, contre-plongée : les sous-marins dans l'objectif

Lors des deux conflits mondiaux, les sous-marins se sont imposés comme des instruments guerriers stratégiques. Toujours plus furtifs et capables de tirer des armes nucléaires au tournant des années soixante-dix, ces bâtiments constituent un outil indispensable à la défense de notre pays. Véritables colosses des profondeurs, où l'expertise humaine se mélange à la haute technologie, ils occupent aujourd'hui une place à part dans l'imaginaire. Cet ouvrage propose une immersion esthétique et historique dans leur univers tout en retraçant la vie à bord des équipages.

**92 PAGES – 55 PHOTOS – 13 x 18 cm – 5 €**

### Les sous-marins français vus par le cinéma des armées

Une compilation de six films tournés par les reporters du cinéma des armées retraçant l'épopée sous-marine française, des premiers submersibles de la Grande Guerre aux SNLE.

**DVD – 1 H 07 – 14,90 €**



### BON DE COMMANDE

À renvoyer ou à recopier sur papier libre, accompagné de votre règlement (chèque à l'ordre de l'Agent comptable de l'ECPAD).  
ECPAD - A/C - 2 à 8, route du Fort - 94200 Ivry-sur-Seine Cedex Tél. : 01 49 60 59 88  
[eboutique@ecpad.fr](mailto:eboutique@ecpad.fr)  
Merci d'indiquer vos coordonnées en **CAPITALES**.

Nom \_\_\_\_\_ Prénom \_\_\_\_\_

Adresse \_\_\_\_\_

Code postal \_\_\_\_\_ Ville \_\_\_\_\_

Tél. \_\_\_\_\_

Désignation de l'article	Prix unitaire TTC	Quantité	Montant TTC
Plongée, contre-plongée...	5 €		
Les sous-marins vus...	14,90 €		
Frais d'expédition forfaitaires			5,50 €
Total à payer			

Je souhaite être informé(e) des dernières sorties et des promotions de la boutique ECPAD.

Oui  Non

E-mail \_\_\_\_\_

Ces données sont collectées par l'ECPAD afin de traiter votre commande. Les informations recueillies ne sont pas communiquées à des tiers. Vous disposez en vertu du droit français et du droit de l'Union européenne d'un droit d'accès, de portabilité, de rectification voire d'effacement des données vous concernant, ainsi qu'un droit de limitation voire d'opposition au recueil des informations.

**COLOS - Validité : 2020**

# vie des unités

## Service logistique de la Marine

Dix ans au service des marins

### Logistique et coopération

Le *Champlain* ravitaille les îles Éparses

## Service logistique de la Marine

### Dix ans au service des marins

**E**n 2020, le service logistique de la Marine (SLM) fête ses dix ans. Opérateur étatique de réparation navale et de prestations logistiques, il n'a cessé d'évoluer pour s'adapter aux besoins des forces. Retour sur une décennie de soutien sans faille.

#### SOUTENIR POUR VAINCRE

« *Le SLM, c'est en quelque sorte l'assurance vie de la Marine* », déclarait Florence Parly, la ministre des Armées, le 5 mars 2019 à Toulon, lors du lancement du plan de modernisation du maintien en condition opérationnelle (MCO) naval. Cette métaphore illustre bien l'action du SLM sur deux volets cruciaux. Le premier, c'est le maintien de la capacité opérationnelle des bâtiments grâce à une palette de savoir-faire permettant d'entretenir, de réparer tout type de matériel quels que soient les conditions et les lieux d'intervention. Le second volet, c'est le soutien logistique des unités grâce à des capacités de stockage et d'acheminement maîtrisées et réactives. Cette expertise, le SLM l'a forgée en s'adaptant depuis sa création. Les spécialistes d'atelier naval (ATNAV), véritables « couteaux-suisse » du MCO naval, déploient leurs compétences pour réparer et entretenir les bâtiments, des plus anciens aux plus modernes. Mais ils ne sont pas les seuls à garantir cette performance. Près de 1 300 personnels, civils et militaires, œuvrent au sein des SLM de Brest, Toulon et Cherbourg pour assurer la disponibilité de la flotte. Du chaudronnier au magasinier, tous se mobilisent avec un seul objectif : « soutenir pour vaincre », la devise du SLM.



Dans ses ateliers, le SLM dispense de nombreuses formations au profit des marins pour assurer leur autonomie à la mer.

#### UNE MONTÉE EN PUISSANCE TECHNOLOGIQUE

Les exemples de cet engagement au cours des dix dernières années ne manquent pas. Avec la mise en service des bâtiments de dernière génération, le SLM s'adapte continuellement. Il s'investit pour maîtriser les dernières technologies sur l'armement (76 mm, 20 mm téléopéré), les diesels alternateurs des frégates multi-missions (FREMM) ou la fibre optique des frégates de défense aérienne (FDA). À chaque intervention, il opère une montée en puissance technologique pour accompagner l'évolution des bâtiments.

En parallèle, au titre de l'innovation, il a développé ses capacités de production avec la mise en service de machines-outils à commande numérique de dernière génération associées à des imprimantes 3D afin de disposer d'une chaîne de production efficiente.

Au-delà de sa capacité à soutenir la flotte, le SLM s'impose aujourd'hui comme un acteur industriel local réactif. Lors de la crise sanitaire au printemps 2020, le SLM de Brest s'est rapidement mobilisé pour fournir des équipements de protection. Avec des imprimantes 3D et des idées, les Brestois ont confectionné des visières de protection pour l'hôpital d'instruction des armées Clermont-Tonnerre de Brest. Le SLM s'est également substitué ponctuellement aux industriels durant cette période en effectuant de nombreux travaux ou concours au profit des opérations. Le SLM de Toulon a pris à sa charge le transport de deux tronçons d'antenne linéaire remorquée dans le cadre d'une urgence opérationnelle au profit d'un sous-marin nucléaire d'attaque, à la place du prestataire habituel. Il a ainsi démontré sa réactivité et son savoir-faire dans des conditions dégradées. Ingéniosité et adaptabilité sont les clés de la capacité d'évolution du SLM. Elles lui permettront demain de répondre à son nouveau challenge : développer la formation pratique des équipages et accroître leur autonomie à la mer en leur proposant, par le biais du compagnonnage, une gamme élargie de stages.

CRC2 DAMIEN



## Logistique et coopération

# Le Champlain ravitaille les îles Éparses

**E**n dépit des aléas sanitaires, le *Champlain* poursuit ses missions dans la zone maritime sud de l’océan Indien. Il s’agit pour lui de procurer vivres et matériel au personnel qui assure une présence permanente dans les îles Éparses.

### SOUTENIR LA PRÉSENCE FRANÇAISE

Quelques jours après un entraînement de lutte contre les pollutions maritimes au large de La Réunion, le bâtiment de soutien et d’assistance outre-mer (BSAOM) a de nouveau appareillé, début juin, pour une tournée de ravitaillement des îles Éparses. Avec les avions des forces armées dans la zone sud de l’océan Indien (FAZSOI) et le *Marion Dufresne*, navire français de ravitaillement, le *Champlain* garantit par cette mission l’autonomie de ces îles lointaines sous souveraineté française. Les militaires de l’armée de Terre et de la gendarmerie ainsi que des agents des Terres australes et antarctiques françaises (TAAF) assurent la présence de la France et contribuent à la préservation des écosystèmes. En veillant sur ces échantillons d’écosystèmes insulaires proches de leur état initial, ils offrent en effet aux chercheurs et environnementalistes un terrain d’étude ayant valeur de référence. Les îles ainsi sauvegardées bénéficient dès lors de statuts de protection écologique élevés, tels que celui de parc naturel marin et bientôt de réserve naturelle.

### UN RAVITAILLEMENT ATTENDU

Renforcé par huit réservistes opérationnels du 2<sup>e</sup> régiment parachutiste d’infanterie de Marine,



l’équipage achemine 54 tonnes de vivres et de matériel, débarquées successivement aux Glorieuses, Juan de Nova et Europa. Sur l’île de Grande Glorieuse notamment, les techniciens des TAAF attendaient le matériel de construction nécessaire à la rénovation d’infrastructures destinées aux équipes « environnement ». Ce sont donc 18 tonnes de ciment, de revêtement et de tôles isolantes qui ont ainsi été débarquées sur l’île.

Pour les marins, cette mission maintes fois renouvelée n’est cependant jamais une routine. Elle porte une part d’aléa propre aux mers lointaines. Une avarie machine qui nécessite d’adapter routes et vitesses pour honorer tout de même le ravitaillement de toutes les îles ; une présence suspecte impliquant pour l’équipage de changer de posture et de se préparer à conduire une visite de contrôle ; un voilier frappé par la foudre et requérant

assistance : l’équipage sait s’adapter aux diverses fortunes de mer et imprévus.

### LE CHAMPLAIN : UN AMBASSADEUR FRANÇAIS EN OCÉAN INDIEN

La mission du *Champlain* affirme la présence française en permettant une présence humaine permanente sur les îles. Mais au-delà, le bâtiment accomplit une multiplicité d’autres missions. Avec les autres unités de la Marine basées à La Réunion, il concourt ainsi à la coopération régionale en partageant expérience et savoir-faire avec les pays voisins. Disposition temporairement interrompue en raison de la Covid-19, le BSAOM a ainsi pour habitude d’embarquer de jeunes officiers marins malgaches lors de ses transits dans ses eaux territoriales. Il dispense également, lors de ses escales à Maputo, des formations pratiques au profit de la marine de guerre

mozambicaine. Ces partages de connaissances, pratiqués par les bâtiments de la Marine à La Réunion, sont le cœur actif de la coopération régionale en matière de sécurité maritime et d’action de l’État en mer.

### ACCROÎTRE COLLECTIVEMENT LA SÉCURITÉ MARITIME

Pour preuve, le projet *Maritime security* (MASE), qui regroupe les états insulaires de la région, génère une montée en puissance de la sécurité maritime collective dans la zone. Les cinq États membres de la Commission de l’océan Indien (Madagascar, Maurice, Union des Comores et Seychelles ainsi que la France) rejoints par le Kenya et Djibouti participent à ce programme. Son centre régional de fusion de l’information maritime (CRFIM) basé à Antananarivo dynamise la connaissance des usages maritimes. Ce programme s’est également doté d’une capacité

d'action commune contre les activités illicites en mer, au travers du centre régional de coordination des opérations (CRCO) basé aux Seychelles. Dans ce contexte, comme dans le cadre des coopérations bilatérales conduites avec Madagascar, les Comores ou le Mozambique, l'expérience des équipages français est

un atout. L'initiative *Indian Ocean Naval Symposium* (IONS), dont la France assurera la présidence l'an prochain, n'échappe pas à cette logique puisqu'il aura lieu à La Réunion, troisième port militaire français.

COMMISSAIRE EN CHEF DES ARMÉES  
(R) EMMANUEL



**1** Fort de sa grande capacité d'emport, de son treuil de remorquage et de son embarcation de plageage, le *Champlain* est particulièrement adapté à ses missions de soutien logistique et d'assistance aux navires et aux populations.

**2** Mouillage aux abords de l'île Europa. S'étendant sur 30 km<sup>2</sup> entre la côte est de l'Afrique et la côte ouest de Madagascar, l'île abrite un lagon interne d'une superficie de 9 km<sup>2</sup> ceinturé par une mangrove primaire de 700 ha. Elle est la seule des îles Éparses à disposer ainsi d'une végétation indigène quasi intacte.

**3** Entraînement de l'équipage du *Champlain*, navire de soutien certes mais aussi force de souveraineté, qui peut être amené à intervenir contre des embarcations malveillantes.

**4** Le *Champlain* peut embarquer jusqu'à 6 conteneurs de 20 pieds transportant vivres et matériel. Ces derniers sont distribués par l'équipage aux différentes îles soutenues, grâce à l'embarcation de servitude et de plageage du bâtiment.

© MN

© MN

© MN

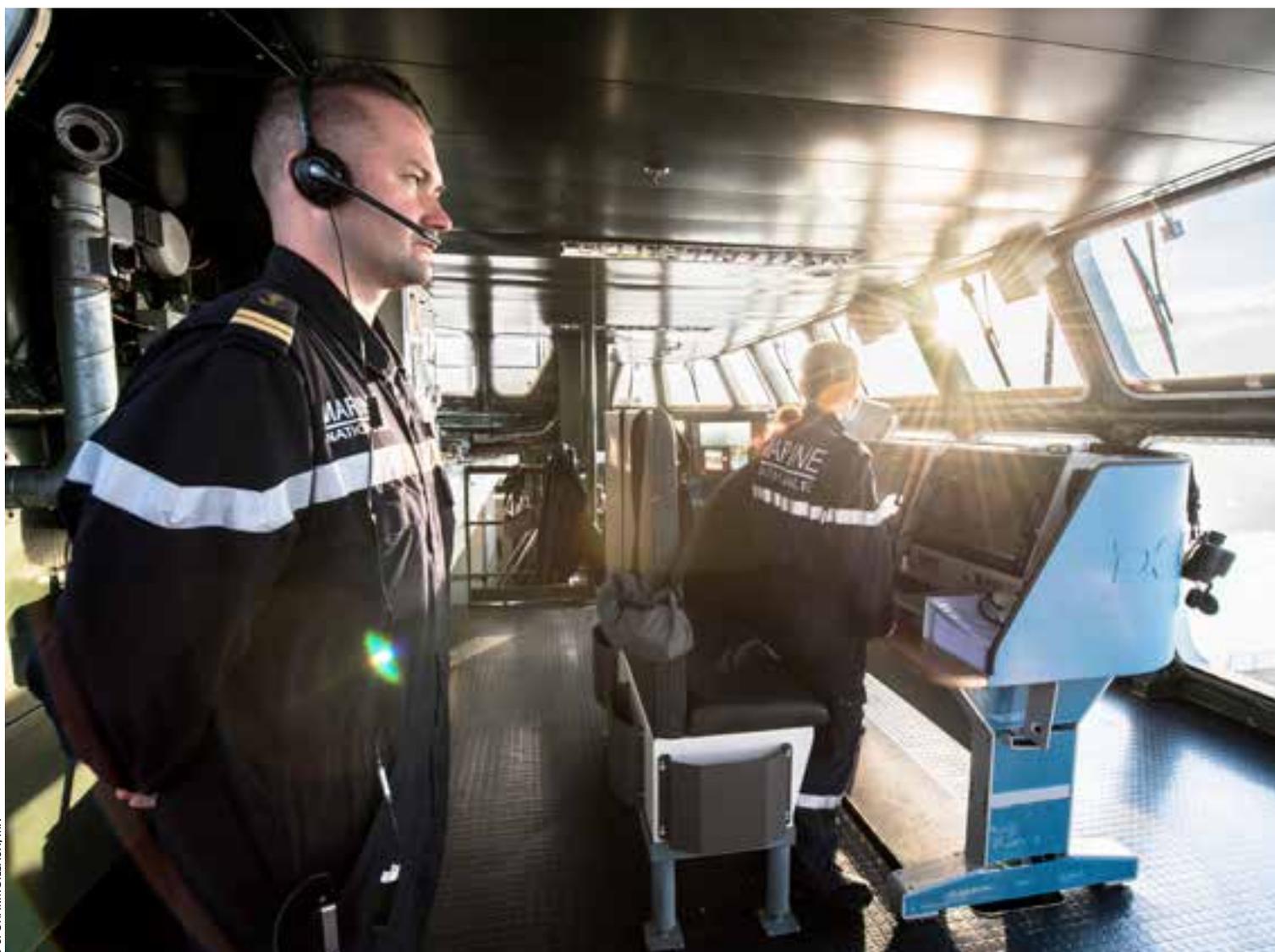
© MN

## Recrutement interne

# Devenez officier !

Octobre marque officiellement l'ouverture des recrutements annuels d'officiers par voies interne et externe. La Marine recrute un officier sur trois parmi les officiers marins supérieurs, les officiers marins ou les quartiers-mâtres et les matelots. En 2020, 95 marins ont été sélectionnés pour devenir officiers. Cette promotion interne permet de valoriser compétences, savoir-faire et expérience.

HEV1 MATHIEU CADEAU



Trois voies de recrutement interne sont proposées et accessibles sur concours ou sur dossier, en fonction de l'âge, de l'expérience et de l'ancienneté du candidat. Cet outil de promotion est une opportunité pour les marins désireux d'évoluer en matière de responsabilités et d'encadrement.

### OFFICIER SOUS CONTRAT (OM/SC ET OSM/SC)

Ce recrutement concerne les marins ayant entre 21 et 27 ans, voire 30 ans selon les spécialités. Il leur permet d'accéder rapidement à des fonctions d'encadrement. Chaque année, près de la moitié de la promotion des officiers sous contrat est recrutée en interne.

Les officiers de Marine sous contrat (OM/SC) participent, comme les bordaches, à la mission Jeanne d'Arc. Leur début de carrière est similaire à celui des officiers de carrière issus de l'École navale. Plusieurs possibilités leur sont offertes, tout au long de leur parcours pour accéder au statut d'officier de carrière. Les candidats pour le recrutement 2021 qui réunissent, au 1<sup>er</sup> janvier prochain les conditions d'âge, de diplôme ou d'ancienneté de service en fonction de leur profil d'origine (équipages, officiers mariniens, VOA...) peuvent se renseigner auprès de leur bureau d'administration des ressources humaines (BARH). Après une présélection sur dossier, ils devront passer des épreuves de sélection, au printemps.

### OFFICIER SPÉCIALISÉ DE LA MARINE (OSM) VIA LE CONCOURS DE L'ÉCOLE MILITAIRE DE LA FLOTTE (EMF)

Ce recrutement s'adresse aux officiers mariniens qui, au 1<sup>er</sup> janvier prochain, auront entre

28 et 37 ans et seront titulaires de certains brevets militaires depuis plus de deux ans. D'autres conditions sont à réunir en fonction des spécialités (temps de service, niveau d'anglais...) ; leur détail pourra être fourni par le BARH.

Les OSM, experts dans leur domaine de spécialité, apportent une véritable plus value à la Marine et aux unités au sein desquelles ils sont affectés. 22 places sont ouvertes cette année, dans 20 spécialités différentes, certaines éligibles à la prime de lien au service (PLS). Après des écrits en février (une composition de français, une épreuve de synthèse et d'explication de texte ainsi qu'une épreuve d'anglais), les candidats admissibles sont reçus au printemps pour des oraux (connaissances professionnelles, épreuve d'aptitude générale d'officier, épreuve sur la réglementation en vigueur dans la Marine, anglais). Les lauréats intègrent ensuite la formation à l'École navale, en novembre.

### OFFICIER SPÉCIALISÉ DE LA MARINE (OSM) AU CHOIX

Outre le concours de l'EMF, il est possible de devenir OSM par recrutement au choix. Ce recrutement offre une trentaine de places chaque année et permet à des officiers mariniens supérieurs âgés de moins de 49 ans au 1<sup>er</sup> janvier 2021 de donner un nouvel élan à leur carrière (le détail des conditions à réunir est à demander à votre BARH). Comme pour le concours de l'EMF, certaines spécialités permettent d'accéder à une PLS. Le processus de recrutement comporte deux étapes : une présélection sur dossier, puis une sélection via un entretien avec un jury d'officiers et un entretien avec le SLPA.

## Témoignage



© B. EMILE/MN

### MAÎTRE YANNICK, ADMIS AU RECRUTEMENT EMF EN 2020, FUTUR OFFICIER DANS LA SPÉCIALITÉ COA

Je suis entré à l'École de maistrance en 2005 comme secrétaire militaire. Souhaitant me spécialiser dans le domaine du renseignement, j'ai suivi en 2012 le cours C IMOSPA (certificat d'interprétation d'imagerie d'origine spatiale) pour ensuite me diriger vers le centre de renseignement et de guerre électronique (CRGE). Après cinq années de service en tant qu'interprète image au sein de la BAN de Landivisau et plusieurs opérations à bord du porte-avions *Charles de Gaulle*, j'ai postulé au concours EMF dans la spécialité de contrôleur des opérations aériennes (COA). Un choix qui n'est pas anodin et qui s'est affirmé au fur et à mesure de ma carrière. J'ai côtoyé des officiers disposant d'un parcours similaire au mien, dont certains avaient réussi le concours EMF quelques années auparavant. C'est donc plusieurs mois avant l'ouverture du recrutement que je me suis inscrit à la Revue d'Études, un outil qui permet aux candidats de se préparer aux épreuves du concours en y réalisant six devoirs corrigés. La préparation n'a pas été de tout repos avec le report de certaines épreuves dû à la situation sanitaire et une vie professionnelle dense. Il n'est donc pas simple de trouver le bon équilibre ! Je suis aujourd'hui fier d'avoir réussi le concours. Actuellement, j'aspire à continuer dans l'environnement de la chasse embarquée.

## Vous souhaitez postuler cette année ?

Pour connaître les spécialités ouvertes aux différents recrutements et les spécialités éligibles à la PLS, adressez-vous à votre BARH ! Vous trouverez également les réponses à vos questions et les informations pratiques pour postuler sur le portail RH Marine : Carrière/Officiers/Cursus de carrière/Recrutement au corps des officiers.

Votre capitaine de compagnie, votre chef de bureau ou encore votre commandant sauront vous conseiller et vous accompagner dans cette démarche.

Rejoignez le CFMM !

# La concertation a besoin de vous

Les marins qui siègent au conseil supérieur de la fonction militaire (CSFM) et au conseil de la fonction militaire de la Marine (CFMM) concourent directement à l'amélioration de la condition militaire. D'ici la fin du premier semestre 2021 auront lieu les élections des marins du CSFM ainsi que le renouvellement partiel du CFMM.

CC ÉRIC

Présidé par la ministre des Armées, le conseil de la fonction militaire de la Marine étudie toutes les questions relatives aux conditions de vie et de travail des marins. Il donne aussi un avis sur celles traitées par le conseil supérieur de la fonction militaire (CSFM), au sein duquel sont examinés les textes et projets de lois liés à la condition militaire.

Pendant ces deux dernières années, les membres du CFMM ont étudié le projet de loi-cadre sur la réforme des retraites et son impact sur les pensions des militaires. Ils ont été consultés sur les travaux en cours concernant la nouvelle politique de rémunération des militaires (NPRM), ont réalisé des guides au profit des familles de marins touchées par le handicap et enfin, ont fait évoluer l'emploi des veufs et veuves de marins, au sein de la Marine.

Les membres du CFMM exercent leur mandat bénévolement et y sont préparés par une formation. Ils conservent leurs fonctions habituelles, dans leurs unités, garantissant ainsi un lien fort et quotidien avec le terrain. animateurs de la concertation en région, ils informent les marins sur les travaux menés par le Conseil.

## COMMENT DEVENIR MEMBRE DU CFMM ?

Tout marin peut être candidat au CFMM, sous réserve de remplir certaines conditions :

- se trouver à plus de quatre ans de la limite d'âge du grade, pour les militaires de carrière, ou de la limite statutaire de la durée maximale des services, pour les marins servant sous contrat ;
- ne pas avoir fait, dans les deux années précédant le mandat, l'objet d'une sanction disciplinaire du premier groupe d'une durée supérieure à 20 jours ou au blâme du ministre, ni d'une sanction disciplinaire du deuxième ou troisième groupe inscrite au dossier individuel.

Chaque candidat doit se signaler en remplissant et retournant le formulaire de candidature, disponible sur le portail RH de la Marine dans la rubrique « Dialogue ». Un tirage au sort est ensuite effectué pour sélectionner les 139 membres du CFMM pour une durée de 4 ans. S'ensuit une élection permettant de désigner les titulaires et les suppléants, qui viendront composer les deux groupes, A et B, renouvelés alternativement tous les 2 ans. En cas de sièges vacants, le groupe non-renouvelé est simplement complété.

## COMMENT DEVENIR MEMBRE DU CSFM ?

Tout membre titulaire ou suppléant du CFMM peut se porter candidat au CSFM. Représentant l'ensemble des forces armées et services rattachés, ce conseil est composé de 42 militaires d'active, membres permanents, dont 6 marins employés, à temps complet auprès du CSFM, qui exercent un mandat exclusivement dédié à la concertation. Les membres sont élus pour une durée de 4 ans (réductible à partir de 18 mois de mandat).

## CALENDRIER DE DÉSIGNATION AU CFMM

Le tirage au sort des nouveaux membres du groupe B du CFMM aura lieu à la mi-décembre 2020.

L'appel à candidatures sera clos le 15 novembre 2020.

Les élections pour désigner les titulaires et les suppléants des membres du groupe B nouvellement tirés au sort se dérouleront en janvier 2021.

Les élections des marins du CSFM auront lieu en mars 2021.

## Témoignages

### QUARTIER-MAÎTRE DE 2<sup>E</sup> CLASSE MARJORIE, ADJOINT CHEF DE QUART SUR LE BEGM THÉTIS, MEMBRE DU CFMM

« Engagée dans la Marine en 2016, j'ai rejoint le CFMM en 2018 pour aider les autres et pour porter les sujets de la condition militaire. J'ai appréhendé des sujets très importants : réforme des retraites, gestion, solde et NPRM, et j'ai beaucoup appris sur l'organisation de la Marine. Le parrainage entre membres m'a apporté une aide précieuse. Ma voix a la même valeur que celle d'un officier, je suis écoutée et donne ma vision. Je fais remonter les problèmes liés à l'embarquement. J'arrive à concilier mon activité à bord et celle de concertant, grâce à la bienveillance de mon commandement. J'encourage les équipages à se porter candidats : c'est important ! Embarqué ou à terre, l'engagement de chaque marin compte. Le Conseil est une petite famille où chacun se respecte, s'écoute et s'entraide. »



© MN



© MN

### CAPITAINE DE CORVETTE SÉBASTIEN, INSTRUCTEUR À L'ÉCOLE NAVALE, MEMBRE DU CFMM

« Entré à l'École navale en 2005, j'ai eu une carrière principalement embarquée, tournée vers les opérations et marquée par le commandement du patrouilleur *Fulmar*, à Saint-Pierre-et-Miquelon. Ce que j'apprécie le plus dans la Marine, ce sont les relations humaines que l'on peut développer. J'ai traduit cet intérêt en devenant représentant de catégorie, ce qui me permettait d'échanger très librement à bord de mes unités. Devenir concertant au CFMM s'est ensuite naturellement imposé, afin de défendre l'ensemble des marins tout en apportant ma vision de "surfacier". Affecté en 2019 comme instructeur à l'École navale, je fais part à mes élèves de la valeur de cet engagement en montrant les avancées réalisées. »

### MAÎTRE CÉCILE, MEMBRE DU CFMM ET DU CSFM

« Entrée dans la Marine en 2001, c'est en tant que quartier-maître chef que j'ai pu assister à mes premières commissions participatives d'unité (CPU). J'ai constaté que la concertation, ça marche ! J'ai rejoint le CFMM en 2010 et j'ai été élue au CSFM en 2019. Être concertant, c'est agir pour la collectivité. Cet engagement apporte des résultats concrets (l'indemnité de sujétion d'alerte opérationnelle (AOPER) doublée, le wifi gratuit...). La parole de chacun est écoutée. Il est important de faire remonter les préoccupations du "terrain" tout en prenant en compte les contraintes du commandement. Être membre du CFMM m'apporte la satisfaction de contribuer à l'amélioration des conditions de vie au travail et une reconnaissance de mes camarades. »



© MN



# Premier maître Kévin

Artilleur sur la FDA *Chevalier Paul*

## Son parcours

**2006** : Certificat d'aptitude technique (CAT)  
« Mécanicien d'armes »  
au CIN de Saint-Mandrier  
**2007** : Première affectation à bord de la frégate anti-aérienne (FAA) *Jean Bart*  
**2008** : Brevet d'aptitude technique (BAT)  
**2010** : Affecté à bord de la frégate anti-sous-marine (FASM) *Montcalm* et engagement dans l'opération Harmattan en Libye  
**2014** : Brevet supérieur (BS), devient chef de défense à vue (CDV)  
**2018** : Affecté sur la frégate de défense aérienne (FDA) *Chevalier Paul*

## Meilleur souvenir

« En début d'année 2008, dans le cadre d'une mission ZMOI (zone maritime de l'océan Indien) avec la frégate *Jean Bart*, nous sommes intervenus pour la libération d'otages à bord du *Ponant*. Cela a duré une semaine, au large des côtes de la Somalie. Il y avait beaucoup de monde à bord pour gérer la libération des otages : le Groupe d'intervention de la Gendarmerie nationale (GIGN), le commando Hubert, Alfusco... À l'époque, j'étais quartier-maître et je devais faire de la veille optique sur *Le Ponant* depuis la passerelle supérieure. Cela s'est très bien terminé, avec la libération des otages et leur transfert sur la *Jeanne d'Arc*. »

© G. DAVID/MN



© MN



Focus

## Mécanicien d'armes (MEARM)

La formation des mécaniciens d'armes se déroule au Pôle École Méditerranée de Saint-Mandrier. Après ce passage au PEM, les MEARM peuvent embarquer à bord de bâtiments de combat et sous-marins de tous types. Spécialistes des circuits hydrauliques et pneumatiques, ainsi que des automatismes, ils sont chargés de la mise en œuvre des capacités défensives et offensives d'un bâtiment. Ils doivent donc maintenir en condition les systèmes d'armes embarqués (canons, missiles, torpilles...) et les systèmes de lancement (toure de canon, rampe de lancement missile, tube lance-torpilles).

Le MEARM prépare, réalise et supervise les tirs. Il doit donc faire preuve de la plus grande rigueur dans son travail puisqu'il est amené à manipuler des munitions et des armes. Outre les missions propres à sa spécialité, il assure également la veille optique à la mer, en complément du système de détection radar. La spécialité de MEARM est accessible par l'École de maistrance et la filière quartier-maître et matelots de la flotte (QMF), quel que soit le métier, après au minimum deux ans de service. Elle est également ouverte aux élèves issus d'un bac professionnel en partenariat avec la Marine.

Arrivé dans la Marine en 2006, le premier maître Kévin a suivi la spécialité « Mécanicien d'armes ». Une suite logique après avoir obtenu un bac professionnel en maintenance des équipements industriels (MEI), chapeauté par la Marine. « J'ai toujours voulu être dans l'armée, mais la Marine je ne connaissais pas du tout. C'est mon cursus scolaire qui m'y a amené », explique-t-il. À l'issue de son BEP, le PM Kévin se voit proposer un contrat de dix ans par la Marine. Sa première affectation est à bord de la frégate anti-aérienne *Jean Bart*. Il y restera trois ans et demi, une période durant laquelle il partira en mission ZMOI à deux reprises. En 2010, il rejoint la frégate anti-sous-marine *Montcalm* et devient, quatre ans plus tard, chef de défense à vue après avoir obtenu le brevet supérieur. « Je suis le responsable de la mise en œuvre des armes, en étant la courroie de transmission entre les ordres du commandant et mon armement, complète le premier maître. Si le pacha ordonne l'ouverture du feu sur quelqu'un ou quelque chose, c'est à moi de choisir quel

armement utiliser et de donner les ordres à mes tireurs. Je chapeaute toute la chaîne d'artillerie. » Passionné par son métier, le marin de 32 ans ne regrette pas d'avoir pris cette voie, il y a quatorze ans, l'une des plus vieilles spécialités de la Marine : « J'avais le choix entre mécanicien d'armes ou mécanicien naval, mais lors d'un stage sur un bateau, j'ai été directement attiré par l'armement. C'est une spécialité très exigeante et rigoureuse, dans le sens où l'on n'a pas le droit à l'erreur. » Ce Lyonnais d'origine, désormais installé dans le Sud avec sa famille, pourra bientôt passer le brevet de maîtrise. Une fois titulaire du BM, il prendra d'autres fonctions à terre en tant qu'instructeur au Pôle Écoles Méditerranée (PEM) ou expert en armement au service logistique de la Marine (SLM). « C'est le dilemme dans ma spécialité, souligne le premier maître Kévin. Pour l'instant, je veux continuer à embarquer donc j'attends avant de passer le BM. Je verrai peut-être dans six ans, après avoir fait vingt ans de service, afin de me poser. »

ASP CLOVIS CANIVENC



© G. DAVID/NN

ANGE GARDIEN ET CHASSEUR DES MERS

# Le Lynx tire sa révérence

Il aura œuvré plus de quarante ans au profit de la lutte anti-sous-marine, de la lutte antinavire et du sauvetage en mer. À son admission au service actif en 1979, le Lynx, premier hélicoptère conçu comme un réel système d'armes embarqué, bouscule les mentalités sur l'utilisation de cet aéronef dans la Marine. Grâce à ses équipements parfaitement adaptés au milieu maritime, il s'impose rapidement comme le binôme essentiel des frégates anti-sous-marines de type F67 et F70, avec lesquelles il sera aux rendez-vous de l'Histoire. Retour (non exhaustif) sur l'épopée de cet hélicoptère qui aura marqué des générations de marins du ciel.

EV1 AUDE BRESSON



2



**1 Outil de lutte anti-sous-marine,** le Lynx s'intègre efficacement à un groupe aéronaval. Ici l'hélicoptère participe à la mission Agapanthe en 2006, aux côtés du porte-avions *Charles de Gaulle*, des frégates anti-aérienne *Cassard* et anti-sous-marine *Montcalm*, du bâtiment de commandement et de ravitaillement *Somme*, du sous-marin nucléaire d'attaque *Saphir* et du *HMS Lancaster*.

**2 Puissant et souple d'emploi,** il peut être déployé jusqu'à 100 nautiques de son bâtiment. Depuis ceux dont il constituait le bras armé, il a donc survolé toutes les mers du monde, embarquant les marins du ciel vers les théâtres d'opérations extérieurs sur lesquels la France était engagée.

**3 Beyrouth, septembre 1983 :** le général Coullon, commandant le détachement français Diodon III au Liban, quitte la ville à bord d'un Lynx du porte-avions *Foch*. Sa relève sur place est assurée par le général François Cann.

**4 En mer, sur terre, par tout temps, en tout lieu.** Son rotor à tête rigide confère au Lynx une grande maniabilité, ce qui lui permet de se poser sur les minces ponts d'envol des frégates de type F67 et F70, mais aussi de pouvoir travailler de nuit en binôme avec des unités bien plus petites, comme les vedettes de la SNSM.

© M. DENNIEL/MN



3



© J. BRUN/ECPAD/DÉFENSE

4



© M. MAZELLA/MN

1



© P. LECOMTE/ECPAD/DÉFENSE

2



© P. GUIOT/MN

**1 1987-1988 : démonstration de force au large des côtes iraniennes,** l'opération Prométhée compte, dans le groupe aéronaval constitué autour du porte-avions *Clemenceau*, des Lynx armés de missiles antinavires AS12.

**2 Chargé de protéger les unités** de la force océanique stratégique, le Lynx est un redoutable chasseur de sous-marins. Armé de son sonar trempé, de bouées acoustiques et de torpilles MK46 et MU90, il est capable d'investiguer un contact à grande distance, d'augmenter la précision de sa classification et de l'attaquer, tout en transmettant les signaux détectés à sa frégate qui peut les traiter en sécurité à plusieurs nautiques de distance.

**3 Septembre 1990 : opération Salamandre.** La frégate anti-sous-marine *Montcalm* est engagée avec son Lynx dans la première guerre du Golfe, aux côtés notamment du porte-avions *Clemenceau*. Les Lynx de la 31F transporteront le président de la République François Mitterrand et le ministre de la Défense à bord du *Dupleix* lors de leur visite en octobre. Au total, ce sont 8 Lynx qui seront sollicités durant cet engagement français.

**4 Décembre 1992 :** le transport de chalands de débarquement *Foudre* convoie depuis Toulon jusqu'en Somalie le détachement de l'aviation légère de l'armée de Terre, fort de 22 hélicoptères et 250 hommes. Il rejoint à Mogadiscio la frégate anti-sous-marine *Georges Leygues* et son hélicoptère Lynx, premiers sur zone. L'opération *Restore Hope* commence pour la France.

3



© M. RIEHL/ECPAD/DÉFENSE

4



© D. CHARRE/ECPAD/DÉFENSE

5



© S. LAFARGUE/ECPAD/DÉFENSE

7



© P. GUIOT/MIN

6



© L. BERNARDIN/MIN

**5 Capable d'accueillir 9 passagers** et d'hélicoptère plongeurs d'hélicoptère et civière, le Lynx est par conséquent un acteur majeur du secours en mer. Qualifié pour la projection de commandos Marine depuis un bâtiment, il a aussi su porter secours à des cargos pris pour cible par des pirates, comme le *Donat* visé en 2009 par deux embarcations armées de fusils d'assaut et lance-roquettes.

**6 Janvier 2016 au large des côtes françaises, le cargo *Modern Express*** est à la dérive à la suite d'une avarie. Le Lynx de la frégate anti-sous-marine *Primauguet* hélicoptère à bord le personnel chargé de préparer le remorquage du bateau. Le Lynx a également été un acteur majeur dans le sauvetage des membres d'équipage de l'*Erika* (1999) et du *Napoli* (2007).

**7 *Star d'un jour*, le Lynx se grime** en hélicoptère ennemi sur le tournage du film d'Antonin Baudry *Le Chant du loup*. Quel meilleur acteur que ce terrible chasseur des mers pour jouer la principale menace du sous-marin commandé par Reda Kateb ?

**8 Le Lynx a embarqué une dernière fois**, du 20 au 23 juillet, sur la frégate anti-sous-marine *Latouche-Tréville*. Son retrait du service actif, le 4 septembre suivant, a entraîné la mise en sommeil de la 34F, dernière flottille à le mettre en œuvre. Les Caïman Marine assurent désormais la relève de cet hélicoptère auquel les marins du ciel disent au revoir le cœur lourd de souvenirs.

8



© C. CHARLES/MIN

## Première guerre mondiale

# L'action de la marine française aux Caraïbes

Durant la première guerre mondiale, le théâtre maritime européen constitue pour les forces navales françaises le cœur de leur action. Néanmoins, le caractère mondial de la guerre provoque la multiplication des opérations à travers le globe, et la zone caribéenne n'échappe pas à cette situation. Appuyant son action depuis la base navale de Fort-de-France, la France contribue au blocus d'envergure mondiale, qui vise les puissances centrales ainsi que la protection des lignes de communication, indispensables à la poursuite du combat sur le Vieux Continent.



© SHD

Le croiseur cuirassé *Gloire*, navire amiral de la 3<sup>e</sup> division légère, arrive aux Antilles en 1916 pour renforcer la présence française sur place.

**P**eu nombreuses dans la région caribéenne à la déclaration de guerre, les unités navales allemandes isolées qui s'y trouvent reçoivent pour mission principale d'entraver le commerce allié en mer. L'Allemagne a anticipé avant la guerre les problématiques de ravitaillement de ses unités éloignées à travers la constitution d'un réseau « d'étapes ». Placées dans des ports neutres, celles-ci doivent permettre d'assurer dès le début des hostilités la liberté d'action des bâtiments de combat allemands.

### LA PROTECTION DES LIGNES DE COMMUNICATION

Dans les premiers mois du conflit, l'escadre alliée en charge de la zone caribéenne affecte une part importante de ses ressources à contrer l'action de ces croiseurs isolés. Par leurs patrouilles le long des lignes commerciales, les bâtiments tentent autant de rassurer le commerce en montrant le pavillon que d'empêcher l'accès aux eaux des Caraïbes. Ces opérations pèsent fortement sur l'action navale allemande, dont les bâtiments doivent charbonner régulièrement. L'endigement

des Caraïbes par les Alliés porte ses fruits. Ainsi, le croiseur léger *Karlsruhe* semble annuler une action éclair sur la Martinique envisagée en août 1914, faute de combustible, et seul un bref combat naval survient le 6 août 1914, entre le *Karlsruhe* et le croiseur léger britannique *Bristol*.

Le développement de la menace sous-marine met en exergue le manque de coordination navale alliée, observable depuis le début du conflit. Pour tenter de remédier à cette situation, l'Atlantique est divisée en zones dont chaque portion est confiée à une division

navale. C'est dans ce cadre qu'en juin 1916 arrive en Martinique la 3<sup>e</sup> division légère, rapidement relevée pour des raisons logistiques par la 4<sup>e</sup> division légère, en octobre 1916. Après une faible présence navale au début du conflit, la marine française dispose à présent d'une structure locale de commandement dans la région ainsi que d'une flotte dédiée.

Pour se prémunir de toute action sous-marine adverse en Martinique, les autorités militaires consolident les défenses de Fort-de-France en réorganisant

l'artillerie, en disposant des barrages flottants et en patrouillant aux abords de la rade. Le reste des moyens est utilisé pour protéger les routes commerciales.

Néanmoins, malgré leurs opérations sur les côtes de l'Amérique du Nord, les sous-marins allemands ne semblent pas avoir navigué jusqu'aux Antilles. Avec le déclenchement de la guerre sous-marine à outrance dans les premiers mois de 1917, puis l'entrée en guerre des États-Unis le 6 avril 1917, le manque de moyens d'escortes dans l'Atlantique devient criant. Ce besoin entraîne l'utilisation croissante des bâtiments français de la région, rassemblés depuis mai 1917 au sein de la division des Antilles, pour la protection des convois entre les deux façades de l'Atlantique.

#### UN BLOCUS D'ENVERGURE MONDIALE

Les forces navales du Reich déployées dans les océans

sont rapidement réduites lors des premiers mois de la guerre. Faute de protection, les navires de commerce allemands sont contraints de rester dans les pays neutres pour éviter leur perte, comme à Saint-Thomas ou à Cuba. À défaut de pouvoir capturer ou détruire ces navires réfugiés, les forces navales alliées exercent une surveillance régulière des approches de ces pays. L'objectif est notamment d'empêcher que l'importante flotte de commerce allemande soit utilisée pour ravitailler les navires ennemis isolés, et que certains navires puissent s'armer en croiseurs auxiliaires pour tenter de perturber les lignes de ravitaillement.

Avec l'installation de la guerre dans la durée, la problématique des internés perd en importance. Les navires non entretenus deviennent rapidement inaptes à la mer, tandis que les équipages non soldés désertent. Avec l'entrée

en guerre des États-Unis et de nombreux pays d'Amérique centrale et du Sud, les derniers navires sont capturés par les pays hôtes.

Faute de pouvoir utiliser leurs propres navires de commerce, les empires centraux tentent de s'approvisionner en utilisant des navires sous pavillon neutre qui font transiter leurs marchandises dans des pays limitrophes. Une partie de ces marchandises, considérée comme militairement utile, relève de la contrebande de guerre. Avec la généralisation de la propulsion vapeur, la capacité des belligérants à frapper loin de leurs bases dans des délais brefs s'est accrue. Cette situation conduit les Alliés à mener un blocus éloigné des côtes ennemies et qui s'étend bien au-delà des côtes de l'Europe. Un état de fait renforcé par les progrès techniques et tactiques des sous-marins allemands.

Pour les forces françaises stationnées aux Antilles, la participation au blocus est en conséquence l'une des missions principales.

Les bâtiments sur zone exercent cette surveillance par l'arraisonnement et la visite des navires rencontrés. Il s'agit alors souvent d'un examen minutieux des papiers, tant l'inspection des cargaisons est délicate en mer. En cas de doute, les navires suspects sont détournés vers un port allié pour une fouille plus approfondie, à l'image du vapeur brésilien *Tocantin* détourné à Fort-de-France par le croiseur cuirassé *Marseillaise*. Une partie de sa cargaison est saisie et le navire relâché après les conclusions de la Commission de visite des bâtiments suspects du 8 juin 1916.

Les ressortissants allemands ou autrichiens capturés dans l'application de ce blocus sont également transférés aux autorités militaires de Martinique. Au-delà du fait d'être l'une des bases de soutien des opérations menées par la marine française aux Caraïbes, Fort-de-France devient un lieu de détention pour les prisonniers adverses, incarcérés au fort Desaix.

Ainsi, après une faible présence au début du conflit sous commandement britannique, la flotte française est renforcée en 1916 et dotée d'un commandement local. Elle contribue au besoin vital du maintien actif des lignes de ravitaillement en assurant leur protection. En outre, avec le blocus maritime, la marine limite l'utilisation de la mer par les empires centraux comme voie d'approvisionnement et de communication. Ces deux côtés d'une même médaille composent le "*command of the sea*" et déterminent l'action de la majeure partie des forces navales alliées.

LIEUTENANT DE VAISSEAU CLÉMENT



Le croiseur cuirassé *Jeanne d'Arc*, navire amiral de la 4<sup>e</sup> division légère (relève de la 3<sup>e</sup>), qui devient par la suite division des Antilles.

# loisirs

Musique | Livres | Cinéma | Expos | Spectacle | AUDE BRESSON, PHILIPPE BRICHAUT, CLOVIS CANIVENC

## ■ | Bienvenue à bord Aquarelles



Embarquer un aquarelliste à bord des bâtiments de la Marine, c'est accepter que soit posé un nouveau regard sur ce qui nous semble banal à force d'habitude. Travail de poète, au sens de « créateur », les aquarelles de Philippe Gloaguen nous obligent à retrouver l'univers des bateaux gris avec l'émerveillement d'un enfant qui les découvrirait pour la première fois. L'aquarelliste nous emmène en effet à bord de diverses unités, les frégates *Latouche-Tréville* et *La Motte-Picquet*, le bâtiment de commandement et de ravitaillement *Somme* et le patrouilleur polaire *L'Astrolabe*. Amoureux de la mer, il illustre également un appareillage de la goélette *Belle Poule* ainsi que le retour de patrouille d'un sous-marin nucléaire lanceur d'engins. Au fil des pages, redécouvrez l'enchevêtrement ordonné d'une salle des machines, la sérénité lasse qui se dégage d'une tasse de café dans le carré commandant ou encore la pesante concentration d'une passerelle aux visages fermés. (A. B.)

**Bienvenue à bord, Philippe Gloaguen,**  
Les Éditions du STIFF, mai 2020, 120 pages, 20 €.

## Le saviez-vous? ●

### Dame de nage

Ce terme ne définit pas une nageuse ni même une « maîtresse nageuse ». La dame de nage est un objet servant à fixer une rame sur une embarcation à rames, comme les baleinières sur lesquelles bon nombre de matelots et de mousses ont effectué leurs premières navigations. La dame de nage joue le rôle de pivot et transfère à l'embarcation la réaction créée par le coup de rame. Les dames de nage sont généralement fixées sur le plat-bord. Toutefois, sur certaines embarcations particulièrement étroites, comme les bateaux d'aviron, elles sont montées à l'extrémité des portants. Les dames de nage ont généralement une forme de U, parfois fermé par une barrette mobile. Elles sont fixées à un axe vertical autour duquel elles peuvent pivoter pour suivre le mouvement de la rame. Si « nage » vient du latin « navigare » (naviguer), l'origine du mot dame dans cette expression est plus mystérieuse. Il proviendrait du flamand « Dam » qui désigne une levée de terre destinée à retenir les eaux de la mer. Il pourrait également avoir pour origine le terme « dame », du latin « domina » : maîtresse de maison, celle qui guide la maison, comme la dame de nage guide la rame. (Ph. B.)

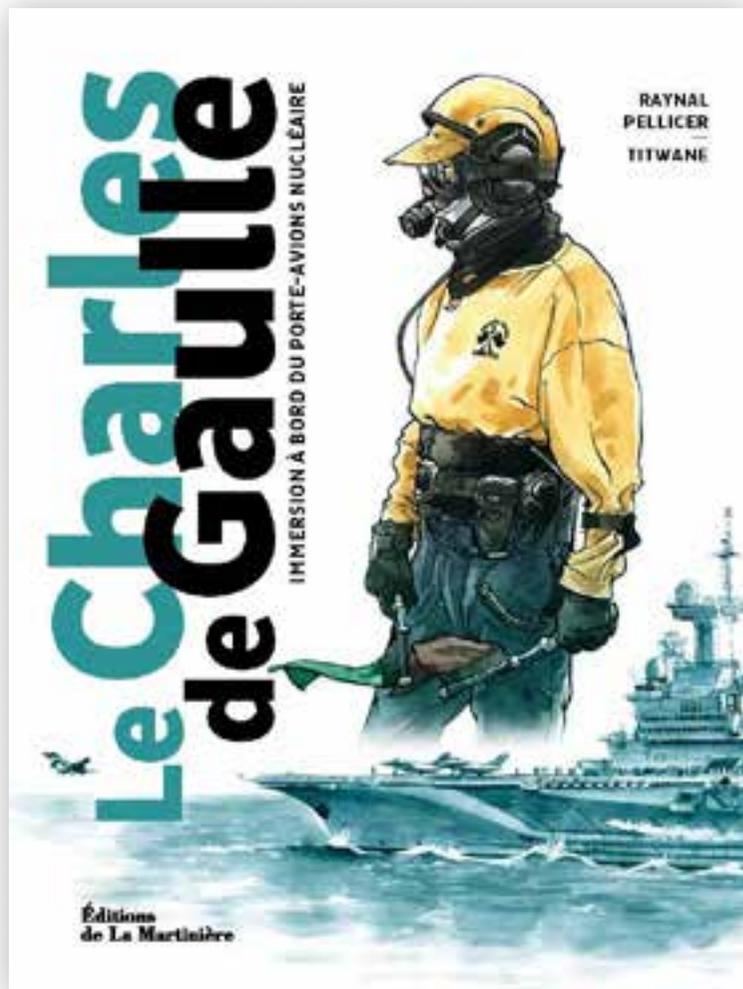
## ■ | Comment survivre à l'attaque d'un ours Et autres aventures



La ville vous ennue et vous oppresse ? Vous rêvez de grands espaces et d'aventures ? Plongez-vous dans le récit d'Elliott Schonfeld et préparez votre prochaine expédition au cœur de la nature sauvage. Du désert de Gobi aux glaciers de l'Himalaya, le plus jeune baroudeur de la société des explorateurs semble avoir vécu mille et un dangers, assortis d'autant de moments d'émerveillement devant le monde vierge et originel qui s'offre à lui. À travers ses péripéties, apprenez comment échapper au soleil dans le désert, descendre une rivière interdite en échappant à la police ou encore gravir un glacier à 5 600 m d'altitude avec un cheval. (A. B.)

**Comment survivre à l'attaque d'un ours et autres aventures, Elliott Schonfeld,**  
Éditions du Trésor, 2020, 200 pages, 17 €.

## ■ | *Le Charles de Gaulle* Immersion à bord du porte-avions nucléaire



Relater le quotidien des 2 000 marins à bord du porte-avions *Charles de Gaulle*... Voilà l'objectif du récit graphique de l'auteur Raynal Pellicer et du dessinateur Titwane. Après avoir réalisé trois reportages dessinés sur des services de Police judiciaire, les deux hommes ont décidé de s'intéresser à l'équipage de ce navire emblématique de la Marine. En juin 2019, lors de la mission Clemenceau, Raynal Pellicer a embarqué à bord du porte-avions pour une immersion grandeur nature de 18 jours.

**Le Charles de Gaulle, immersion à bord du porte-avions nucléaire, Raynal Pellicer et Titwane, Éditions de La Martinière, septembre 2020, 192 pages, 26,50 €.**

**COLS BLEUS : Pourquoi avoir choisi de consacrer un ouvrage au porte-avions *Charles de Gaulle* ?**

**RAYNAL PELLICER :** Après la trilogie sur la Police judiciaire, on s'était dit qu'il fallait aller vers d'autres horizons. Nous avons assez vite pensé à la Marine et au *Charles de Gaulle*. C'est le navire amiral, et peu importe où l'on va en France, tout le monde le connaît.

**TITWANE :** Ce bateau a une forme inimaginable. Vue de haut ou de face, elle est très étrange. La coque ne ressemble pas à celle d'un navire classique. Graphiquement c'est un casse-tête, mais c'est très intéressant.

**C. B. : Comment avez-vous travaillé sur le porte-avions et à distance ?**

**T. :** Raynal est allé sur place pour enregistrer un maximum d'informations (notes, photos, vidéos...). Je travaille ensuite à partir de ça. Même si c'est un peu frustrant pour moi de ne pas y être allé, cela apporte aussi un regard extérieur pour prendre un peu de recul parfois.

**R. P. :** Ce qui nous a fait peur au début, c'est qu'habituellement nous faisons des immersions sur plusieurs mois... 18 jours cette fois, cela nous semblait court, surtout avec 2 000 personnes à bord

et sachant que les gens se livrent plus facilement avec le temps. Mais finalement, sur le *Charles de Gaulle* c'est 24h/24, le temps ne s'arrête jamais. En plus, les marins aiment parler de leur métier donc c'est simple de s'y intéresser et de leur poser des questions.

**C. B. : Quelles ont été les rencontres les plus marquantes ?**

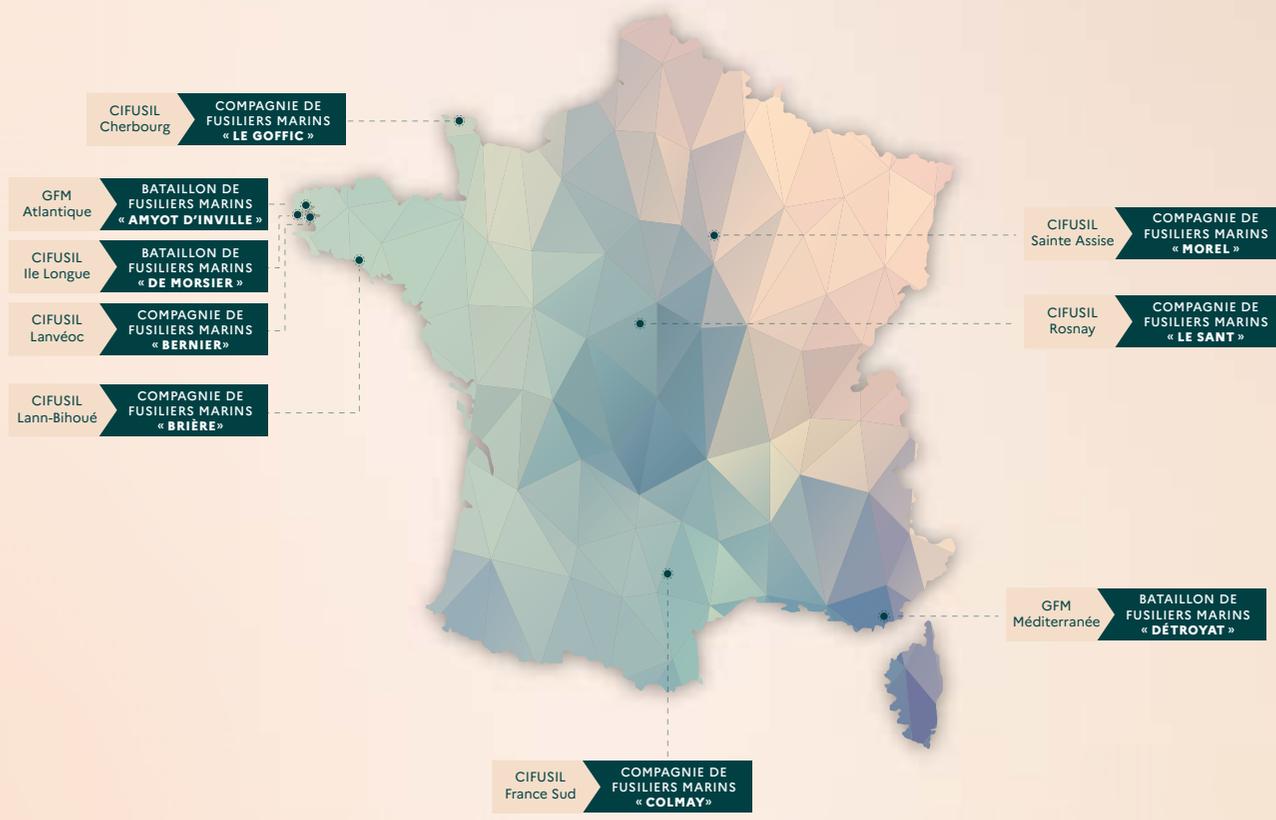
**R. P. :** Il y a eu plein de moments marquants ! Comme celui avec le bosco et les manœuvriers lors du ravitaillement en mer, une très belle rencontre avec des gens passionnés ; les pilotes lors du briefing et du « what if » en salle d'alerte, le pacha, l'amiral... Il y a une grande diversité à bord du *Charles de Gaulle*, mais il faut aller chercher l'information et rendre ça visuel car le porte-avions l'est énormément. Il suffit de poser les yeux quelque part pour s'émerveiller.

**T. :** J'ai eu un peu la même impression que lorsque j'ai visité Venise. Là-bas, partout où vous regardez, c'est différent. Sur le *Charles de Gaulle* c'est un peu la même chose et on a envie de tout dessiner, mais ça prend beaucoup plus de temps. Pour moi qui adore reproduire les détails et être dans la précision, c'est un régal. (C. C.)



# FUSILIERS MARINS

NOUVELLES APPELLATIONS DES UNITÉS

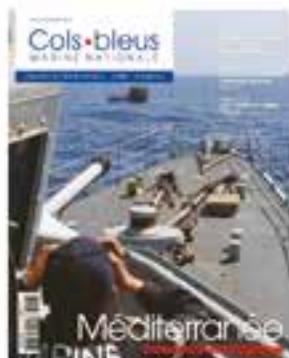


## ABONNEZ-VOUS !

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

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

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



Je souhaite recevoir une facture

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

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



ENGAGÉS  
POUR TOUS  
CEUX QUI  
S'ENGAGENT

# Assurer 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.

