

Cols • bleus

MARINE NATIONALE

LE MAGAZINE DE LA MARINE NATIONALE

N° 3111 — AVRIL-MAI 2023

PLANÈTE MER
**LES ENJEUX DE
LA MER BALTIQUE**
PAGE 30

IMMERSION
**BASE OPÉRATIONNELLE
DE L'ÎLE LONGUE**
PAGE 42



Outre-mer

DES TERRITOIRES STRATÉGIQUES

SANTÉ • PRÉVOYANCE
PRÉVENTION • ACTION SOCIALE
SOLUTIONS DU QUOTIDIEN



Bien plus
qu'une mutuelle

ÉLECTION DES DÉLÉGUÉS

ENGAGEZ-VOUS AUJOURD'HUI POUR LA MUTUELLE DE DEMAIN

Candidatez pour devenir délégué(e) de la première mutuelle de la Sécurité-Défense et de la deuxième de la fonction publique afin de construire une protection sociale fiable, portée par des valeurs fortes.



Du 1^{er} avril au 7 juillet,
scannez ce QR code
pour accéder au site
de candidature
uneo.webvote.fr

ÉDITO

« Outre-mer »



© R. MARTIN / MN

Capitaine de vaisseau
Sébastien Perruchio,
commandant du
SIRPA Marine

Peu de mots occupent une telle place dans le vocabulaire et l'imaginaire des marins. Mission, déploiement, séjour, affectation (campagne, pour les plus anciens), patrouilleur, base navale : accolés « outre-mer » à l'un de ces mots, et les yeux des marins brillent, qu'ils se souviennent ou qu'ils rêvent de cette France d'au-delà des mers.

Quoi de plus naturel ? La mer est aussi essentielle à ces départements, régions, territoires et autres collectivités – tous des îles à deux exceptions¹ près – qu'elle l'est aux marins. Elle est à la fois ce qui les sépare de l'Hexagone et ce qui les y relie. Elle est aussi, avec la France, ce que ces territoires si différents les uns des autres ont en commun.

Les marins qui y servent, y opèrent ou ceux, très nombreux, qui en sont originaires, le savent bien : la Marine mène outre-mer des missions difficiles, exigeantes, exaltantes, à la hauteur des atouts nombreux ou fragiles de ces territoires, des défis auxquels ils font face, des convoitises qu'ils suscitent. Police des pêches musclée au large de la Guyane ou agitée au large de Saint-Pierre-et-Miquelon, lutte contre les narcotrafiquants aux Antilles, contre l'immigration clandestine à Mayotte, tempête en route vers les îles Kerguelen, évacuation sanitaire depuis les plus isolées des îles polynésiennes, mission de souveraineté et de coopération depuis la Nouvelle-Calédonie... Des missions qui parlent aux marins, et que le durcissement de la compétition internationale rend toujours plus nécessaires.

D'une infinie variété, ces missions sont vitales pour les collectivités d'outre-mer. Elles requièrent le prépositionnement de moyens adaptés – frégates de surveillance, patrouilleurs, bâtiments de soutien et d'assistance, hélicoptères, avions de surveillance maritime, batellerie portuaire – dont le profond renouvellement a été amorcé et sera garanti par la Loi de programmation militaire en cours d'examen au Parlement. Elles exigent également la projection régulière de bâtiments de combat depuis les bases métropolitaines, et une coopération permanente et dynamique avec nos grands partenaires et les pays riverains.

Dans cette perspective, l'arrivée prochaine dans les forces du premier bâtiment ravitailleur de force *Jacques Chevallier*, dont la Marine procède actuellement à l'évaluation des caractéristiques militaires, et dont vous découvrirez le rôle majeur dans ce numéro, prend tout son sens. Une telle capacité est déterminante pour garantir l'allonge et l'efficacité d'une grande Marine hauturière.

Par le renouvellement d'une large part de ses capacités et par son engagement déterminé sur l'ensemble des mers et des océans, avec nos camarades des autres armées et grâce aux directions et services de soutien, la Marine se tient à la hauteur d'une mission centrale : maîtriser l'espace maritime et réduire la distance qui se tiennent entre l'Hexagone et l'outre-mer.

1. Guyane et Terre-Adélie.



**MINISTÈRE
DES ARMÉES**

Liberté
Égalité
Fraternité

Cols.bleus
MARINE NATIONALE

LE MAGAZINE DE LA MARINE NATIONALE

Rédaction : ministère des Armées, SIRPA Marine Balard parcelle Est Tour F, 60, bd du Général-Martial-Valin CS 21623 – 75509 Paris Cedex 15 **Site** : www.colsbleus.fr
Directeur de la publication : CV Sébastien Perruchio, commandant du SIRPA Marine **Adjoint du directeur de la publication** : CF Adeline Duc **Directeur de la rédaction** : CC Thomas Lefournel
Rédactrice en chef : Virginie de Galzain **Secrétaire de rédaction** : Philippe Brichaut **Rédacteurs** : ASP Margaux Bronnec, ASP Maxence Liddiard **Remerciements** : ESA **Conception-réalisation** : LUMINESS SAS (Mayenne) **Couverture** : © T. Trebern / MN **Der de couverture** : © M. Roussel / SIRPA / MN **Imprimerie** : Direction de l'information légale et administrative (DILA), 26, rue Desaix, 75015 Paris
Abonnements : Rachida Le Roux – Tél. : 01 49 60 52 44 **E-mail** : routage-abonnement@ecpad.fr **Publicité, petites annonces** : ECPAD, pôle commercial – 2 à 8, route du Fort, 94205 Ivry-sur-Seine Cedex – Karim Belguedour – Tél. : 01 49 60 59 47 **E-mail** : regie-publicitaire@ecpad.fr – Les manuscrits ne sont pas rendus, les photos sont retournées sur demande. Pour la reproduction des articles, quel que soit le support, consulter la rédaction **Commission paritaire** : n° 0211 B 05692/28/02/2011 **ISBN** : 00 10 18 34 **Dépôt légal** : à parution.



PEFC 10-31-2190





LOGISTIQUE

MAINTENANCE

ADMINISTRATION



arrêt sur image 6



© R. DUPUY / EMA

passion marine 16

Outre-mer : des territoires stratégiques



© T. TREBERN / MN

rencontre 28

Frédéric Brunquell : à la vie, à la mer



© FRÉDÉRIC BRUNQUELL (AUTO PORTRAIT)

30 planète mer

Mer Baltique, des enjeux stratégiques

33 vie des unités

- Ravitailler à la mer : une mission essentielle
- Gendarmerie maritime : une force indispensable
Reportage à Marseille

36 RH

- Nouvelle politique de rémunération des militaires : vers une adaptation de la solde du marin
- Civils de la Marine. Ensemble. Avec les marins

40 portrait

Capitaine de corvette Frédéric Prieur,
Commandant du CESSAN

42 immersion

Base opérationnelle de l'île Longue :
48 heures au cœur de la dissuasion



© ESA/NASA

46 histoire

Octobre 1973 : 50 ans après...
Les aspects navals de la guerre du Kippour

48 loisirs

Toute l'actualité culturelle de la mer et des marins



© A. NOTA / FANGC



instantané

L'AUGUSTE BÉNÉBIG À NOUMÉA

Après 20000 km à travers l'Atlantique et le Pacifique et trois mois en mer, le patrouilleur outre-mer *Auguste Bénébig* a accosté lundi 3 avril à Nouméa, son nouveau port base. Très attendue, son arrivée a été célébrée par une parade nautique au son des cornemuses sous l'œil des marins des forces armées en Nouvelle-Calédonie (FANC) rassemblés au poste de bande pour l'occasion. Présent à bord, l'amiral Pierre Vandier, chef d'état-major de la Marine, a été salué par 19 coups de canons tirés depuis l'îlot Brun de la base navale.



instantané

SOUDAN, LA LORRAINE ÉVACUE 400 PERSONNES

Le 25 avril, la frégate multi-missions à capacités de défense aérienne renforcées *Lorraine* a accosté à Port Soudan afin d'embarquer 400 ressortissants français et étrangers, conduits au port par un convoi terrestre des Nations Unies. Elle a appareillé le soir même vers Djeddah, où les évacués ont été débarqués le lendemain matin. Cette mission s'inscrit dans le cadre de l'opération Sagittaire décidée par le président de la République afin de faire face à la dégradation rapide de la situation sécuritaire au Soudan. Outre la *Lorraine*, l'opération Sagittaire a mobilisé 150 militaires français déployés sur place et plusieurs avions de transport de l'armée de l'Air et de l'Espace. À la date du 28 avril, ce sont plus de 900 personnes de 80 nationalités différentes qui ont été évacuées par les armées françaises.



Amers et azimuth

Instantané de l'actualité des bâtiments déployés

DONNÉES GÉOGRAPHIQUES

Source Shom

ANTILLES

ZEE : env. 126 000 km²

GUYANE

ZEE : env. 122 000 km²

CLIPPERTON

ZEE : env. 434 000 km²

MÉTROPOLE

ZEE : env. 297 000 km²

NOUVELLE-CALÉDONIE - WALLIS-ET-FUTUNA

ZEE : env. 1 500 000 km²

SAINT-PIERRE-ET-MIQUELON

ZEE : env. 8 700 km²

TERRES AUSTRALES ET ANTARCTIQUES FRANÇAISES

ZEE : env. 1 613 000 km²

POLYNÉSIE FRANÇAISE

ZEE : env. 4 800 000 km²

LA RÉUNION - MAYOTTE - ÎLES ÉPARSES

ZEE : env. 999 000 km²

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

1 OCÉAN ATLANTIQUE

PRÉPARATION OPÉRATIONNELLE
CMT Sagittaire • BSAM Garonne • PHM EV Jacobet
• BE Chacal • BE Lynx • BIN Glycine • BE Panthère

SURVEILLANCE MARITIME
FDA Chevalier Paul **A** • FREMM Normandie + 1 Caiman Marine **C** • FREMM Bretagne + 1 Caiman Marine
• PHM PM L'Her • BCR Somme • BSAOM Dumont d'Urville
• FS Germinal + 1 Dauphin • 1 Atlantique 2 • 1 Falcon 50 M

MISSION HYDROGRAPHIQUE
BHO Beautemps-Beaupré • BH Laplace

OPÉRATIONS DE GUERRE DES MINES
CMT Croix du Sud • CMT Pégase

3 MANCHE - MER DU NORD

SURVEILLANCE MARITIME
BSAM Loire • PSP Flamant • PSP Cormoran

PRÉPARATION OPÉRATIONNELLE
PSP Pluvier • BBPD Vulcain

5 OCÉAN PACIFIQUE

SURVEILLANCE MARITIME
BSAOM d'Entrecasteaux • FS Prairial + 1 Dauphin
• BSAOM Bougainville • PSP Arago

PRÉPARATION OPÉRATIONNELLE
FS Vendémiaire + 1 Dauphin

MISSION JEANNE D'ARC
PHA Dixmude + 1 Dauphin + 2 drones S100
• FLF La Fayette



29
BÂTIMENTS

13
AÉRONEFS

1 970
MARINS

LE 28 AVRIL 2023

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

BSAM Seine • FREMM-DA Alsace • FREMM Languedoc
• FDA Forbin • BRF Jacques Chevallier **B**

SURVEILLANCE MARITIME

PHM CDT Birot • BBPD Pluton • 1 Atlantique 2

OPÉRATIONS DE GUERRE DES MINES

CMT Orion • CMT Andromède

4

OCÉAN INDIEN

SURVEILLANCE MARITIME

FLF Courbet **E** + 1 Panther • FREMM-DA Lorraine
• FS Floréal + 1 Panther • BSAOM Champlain **D**

OCÉAN PACIFIQUE

Wallis-et-Futuna

Polynésie française

Nouvelle-Calédonie

Mayotte

OCÉAN INDIEN

La Réunion

Saint-Paul

Crozet

Kerguelen



A

© MN



B

© E. LEMESLE / MN



C

© S. LAURENT / MN



D

© MN



E

© MN

1



© L. LUGUÉ / MN

1. 19/04/2023 OBJECTIF : SAINTE-MÈRE-ÉGLISE

Largage d'un détachement de parachutistes du commando de Monfort et de la compagnie de fusiliers marins Le Goffic sur la commune de Sainte-Mère-Église. Une manœuvre réalisée dans le cadre de la phase 4 de l'exercice interarmées et multinational ORION (Opération de grande envergure pour des armées résilientes, interopérables, orientées vers le combat de haute intensité et novatrices).

2. 15/04/2023 30 ANS DE SERVICE

Actuellement en mission Jeanne d'Arc dans le cadre de son déploiement autour du monde, la frégate *La Fayette* a fêté le trentième anniversaire de son armement au large de l'Australie. Cette nouvelle classe de frégates était particulièrement innovante pour l'époque : furtivité, modularité, capacité de résistance aux chocs et aux avaries de combat, systèmes numériques. Son design avant-gardiste a inspiré un nouveau standard pour de nombreux bâtiments de combat dans le monde.

3. 19/04/2023 DÉPART MISSILE !

Le sous-marin nucléaire lanceur d'engins (SNLE) *Le Terrible* a procédé au lancement d'un missile balistique stratégique M51 au large du Finistère. Cet essai a été effectué sans charge nucléaire et dans le strict respect des engagements internationaux de la France. Il a permis de valider la capacité opérationnelle du système d'arme de dissuasion du SNLE et constitue un jalon important de son retour prochain dans le cycle opérationnel.



2

© MN



3

© J.-P. PONS / MN



4

© S. RICHARD / MN



5

© T. WALLET / MN

4. 05/04/2023 DEUXIÈME H160

Après le premier exemplaire livré en 2022, un deuxième hélicoptère H160 de la flotte intérimaire est arrivé sur la base d'aéronautique navale de Lanvéoc, sur les six destinés à la Marine. Il est mis en œuvre par le détachement du Centre d'expérimentation pratique et de réception de l'aéronautique navale (CEPA 10S). Son arrivée permet d'accélérer la montée en puissance et d'assurer la mise en service opérationnel de la Flottille 32F à l'été 2023.

5. 11/04/2023 PAS DE RETRAITE POUR LA GOÉLETTE

Après cinq mois d'arrêt technique majeur, la goélette *Belle Poule* est sortie du bassin et s'apprête à reprendre la mer. Les travaux ont principalement concerné sa structure : onze membrures et une soixantaine de jambettes ont été remplacées, et la coque intégralement changée. Ce type d'intervention d'envergure n'intervient que tous les quarante ans, prolongeant d'autant la solidité de la nouvelle colonne vertébrale du navire. Une sérieuse cure de jouvence pour cette jeune fille de 91 ans !

6. 30/03/2023 UN BRF À TOULON

La base navale de Toulon a accueilli le bâtiment ravitailleur de forces (BRF) *Jacques Chevallier* en provenance de Saint-Nazaire. C'est le premier exemplaire d'une série de quatre. Dotés d'une double coque, ils sont destinés à remplacer les bâtiments de commandement et de ravitaillement (BCR). Leur capacité d'emport en fret est presque doublée par rapport à celle de leurs prédécesseurs. Ils peuvent également faire face à des menaces asymétriques.



6

© C. LUU / MN

dixit ●

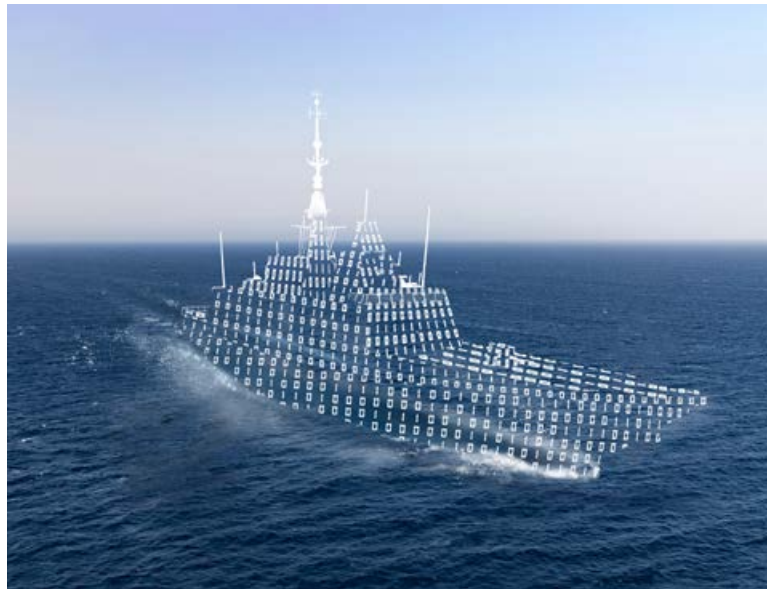
« Le *Charles de Gaulle* aura un successeur. Nous allons valider l'avant-projet détaillé avant la fin de ce mois d'avril, et enclencher sa réalisation fin 2025. Il reviendra au président de la République de lui donner un nom avant la fin de son quinquennat. »

Sébastien Lecornu,
ministre des Armées,
le 1^{er} avril 2023 

« Les armées françaises vivent et s'adaptent aux évolutions de l'environnement stratégique. Singulièrement, depuis plus de deux ans, les exigences de l'extension de la conflictualité nous obligent à adopter une vision plus large, à prendre en compte plus de paramètres. De plus, les conditions d'un affrontement de haute intensité requièrent que nous puissions concentrer nos efforts plus rapidement et de manière plus brutale pour montrer notre résolution. Ces défis sont considérables, et, au surplus, la guerre en Ukraine provoque un effet d'accélération. Les mutations de notre économie des moyens s'opèrent donc sous pression, mais elles sont indispensables pour conserver notre liberté d'action. »

Général d'armée
Thierry Burkhard,
chef d'état-major des
Armées, ordre du jour n° 33,
prononcé lors d'une prise
d'armes à l'état-major
des Armées le 21 avril 2023.

La donnée au sein de la Marine Un « carburant » multifonction



© N. TINEVEZ / MN

Le 12 avril, l'amiral Pierre Vandier, chef d'état-major de la Marine, a présidé un comité exécutif extraordinaire consacré à la donnée au profit de la communauté des « référents métiers Données » de la Marine nationale. Avec cette session dédiée à la population des capitaines de vaisseau, c'était le premier événement d'une série de trois qui ont pour objectif une acculturation plus large des marins aux enjeux du numérique. Avec la création du Centre de service de la donnée Marine (CSD-M) dès 2020, la Marine est une armée pionnière dans ce domaine. La donnée est un « carburant » essentiel pour tous les systèmes afin de gagner des marges de performance grâce à des aides à la décision, potentiellement à base d'intelligence artificielle (I.A). Elle est présente dans la plupart des domaines intéressant la Marine, des plus évidents comme la guerre électronique, la cyber défense ou encore les systèmes d'armes mais aussi dans ceux où elle pourrait sembler l'être moins : maintien en condition opérationnelle, formation et même ressources humaines. Par exemple, dans le domaine de la conduite des opérations, la collecte des données d'utilisation du sonar remorqué à immersion variable des frégates multi-missions dans différentes conditions de mer va permettre à Thales et Naval Group d'améliorer les techniques de déploiement et de récupération du sonar. En ressources humaines, l'exploitation des données permet l'optimisation du plan annuel de mutation et contribue même au traitement des rapports sur le moral.

À ce titre, deux rendez-vous d'importance ont récemment eu lieu entre le 30 mai et le 1^{er} juin : le forum « commandant Tissot » (en hommage au capitaine de frégate Camille Pépin Tissot, inventeur de la télégraphie sans fil maritime française) au profit de la communauté SIC, et le séminaire de supériorité informationnelle dans la guerre navale (SIGNAL) qui a pour ambition de mettre le numérique au service de la supériorité informationnelle et décisionnelle en opérations.

Drone Le *Commandant Birot* déploie ses ailes

Le 2 mai 2023, le patrouilleur de haute mer (PHM) *Commandant Birot* a mis en œuvre pour la première fois son système de mini-drone aérien embarqué de la Marine (SMDM). Lors de son dernier arrêt technique majeur, le *CDT Birot* a été équipé des installations fixes du drone. Il a également reçu deux drones, une catapulte, un filet de récupération ainsi que tout le matériel permettant la mise en œuvre et l'entretien de l'ensemble. Avec ce système, la capacité de renseignement du PHM sera largement étendue. Le drone est capable de filmer et photographier en temps réel et en continu des cibles éloignées d'une distance d'environ 25 nautiques. Il offre un potentiel opérationnel et une plus-value indéniable ; dans les missions dévolues à un patrouilleur de haute mer. Le panel de situations où le drone pourra faire la différence est vaste : établissement de la situation tactique sur zone, lutte asymétrique, surveillance des pêches, escorte d'unité précieuse, visite de bâtiment, etc. Il constituera, pour le PHM *Commandant Birot*, un atout majeur lors de ses prochaines missions.

le chiffre ●

19

C'est le nombre de nations qui ont participé à l'exercice Croix du Sud organisé par les armées françaises dans l'océan Pacifique, du 24 avril au 6 mai.

Devenir marin « LA » nouvelle appli

« Devenir marin », c'est l'appli que tout jeune candidat qui souhaite s'engager dans la Marine et tout stagiaire de préparation militaire marine doit avoir. Via un accompagnement progressif, elle permet notamment de découvrir la Marine et le quotidien du marin, de se préparer à intégrer l'institution en approfondissant ses connaissances et en s'entraînant physiquement. Disponible sur l'App Store ou Google Play !



© MN

Armada de Rouen Du 8 au 18 juin

La Marine sera bien présente à l'Armada de Rouen : cinq bâtiments y feront escale, le Bagad de Lann-Bihoué animera l'espace Marine. Vous pourrez également vous rendre à la boutique Marine nationale pour y retrouver tous les produits de la marque MN !

Bataillon de marins-pompiers de Marseille Effondrement rue de Tivoli

Le 9 avril à 0h47, les marins du bataillon de marins-pompiers de Marseille (BMPM) sont alertés pour une explosion au 17, rue de Tivoli dans le 5^e arrondissement de Marseille. C'est le début de quatre jours d'intervention pour le BMPM. Arrivés sur place en moins de cinq minutes, ils constatent que l'immeuble de quatre étages s'est effondré et que les numéros adjacents sont également menacés. Neuf personnes se sont réfugiées sur le toit terrasse de l'immeuble du 19 : elles ne peuvent sortir car le rez-de-chaussée est enseveli sous les gravats. Plusieurs actions sont menées simultanément : évacuer les neuf habitants à l'aide d'une plateforme élévatrice, mettre en sécurité la zone en faisant couper gaz et électricité et opérer un « ratissage de surface » sur les ruines du 17. Autrement dit, rechercher des occupants ensevelis en s'engageant dans les décombres. Une reconnaissance qui ne donne aucun résultat. Sur l'ensemble de la zone d'intervention, onze personnes ont été secourues dont deux évacuées à l'hôpital en urgence relative. Le commandant des opérations, anticipant une intervention longue, demande l'ouverture de deux complexes scolaires : l'un pour accueillir les habitants du secteur qui doivent être évacués, l'autre pour servir de base-vie aux marins-pompiers. Afin de porter assistance aux victimes sous les gravats, il demande le renfort de l'équipe opérationnelle spécialisée « appui robotisé », de deux unités spécialisées en recherche et sauvetage en milieu urbain et d'engins de travaux publics. L'incendie qui couve sous les décombres et la menace d'un effondrement des immeubles voisins entravent l'engagement des équipes. À 7h40, la zone d'intervention est évacuée. L'immeuble du 15, rue de Tivoli s'effondre sur les ruines de celles du 17. Toute la journée du 9 avril, les marins-pompiers vont lutter contre l'incendie tout en poursuivant les recherches. Dans la nuit du 9 au 10, grâce au travail des équipes cynotechniques, deux corps sont extraits des décombres. Quatre autres sont découverts dans la journée du 10. Les opérations de déblaiement et de recherche prennent fin le 13 sur décision du maire de Marseille. Au total, l'intervention aura sollicité l'engagement de 422 marins-pompiers et 104 engins.



© J. SIONNEAU / MN

en bref ●

CONCOURS D'ÉCRITURE AVIS AUX ANGLOPHONES !

Dans le cadre de l'*Indian ocean naval symposium* (IONS) présidé par la France depuis juin 2021, un concours d'essai en anglais est organisé. Le thème : la protection des ressources halieutiques. Notamment ouvert au personnel militaire et civil de la Marine, la date limite d'envoi est le 31 août 2023. Les prix seront remis lors du symposium IONS 2023. Pour plus d'information, écrire à : emm-symposiumions2021.contact.fct@intradef.gouv.fr

SAUVETAGE SPORTIF CHAMPIONNAT DE FRANCE MILITAIRE

Du 31 mars au 2 avril, le championnat de France militaire de sauvetage sportif, organisé par la Fédération française de sauvetage et de secourisme (FFSS), s'est tenu à Montpellier. 40 militaires ont pu se confronter aux 160 autres sportifs de haut niveau présents. La second maîtresse Lola, affectée au CIN Brest, s'est particulièrement illustrée en remportant trois titres de championne de France sur les épreuves du 100 m bouée tube, 100 m mannequin palmes et sur le 50 m mannequin.

CORYMBE FIN DE MISSION POUR LE PHM PM L'HER

Après 86 jours de mer et plus de 37 000 kilomètres parcourus, le patrouilleur de haute mer (PHM) *Premier Maître L'Her* a terminé son mandat au sein de l'opération Corymbe et a regagné Brest. Ces trois mois de mission ont vu s'enchaîner de nombreuses activités de coopération avec les marines riveraines du golfe de Guinée. Le PHM a également participé à la relocalisation et à l'assistance du pétrolier *Monjasa Reformer*, victime d'un acte de piraterie au large du Congo, et saisi plus de 4,7 tonnes de cocaïne sur un cargo au large des côtes africaines.

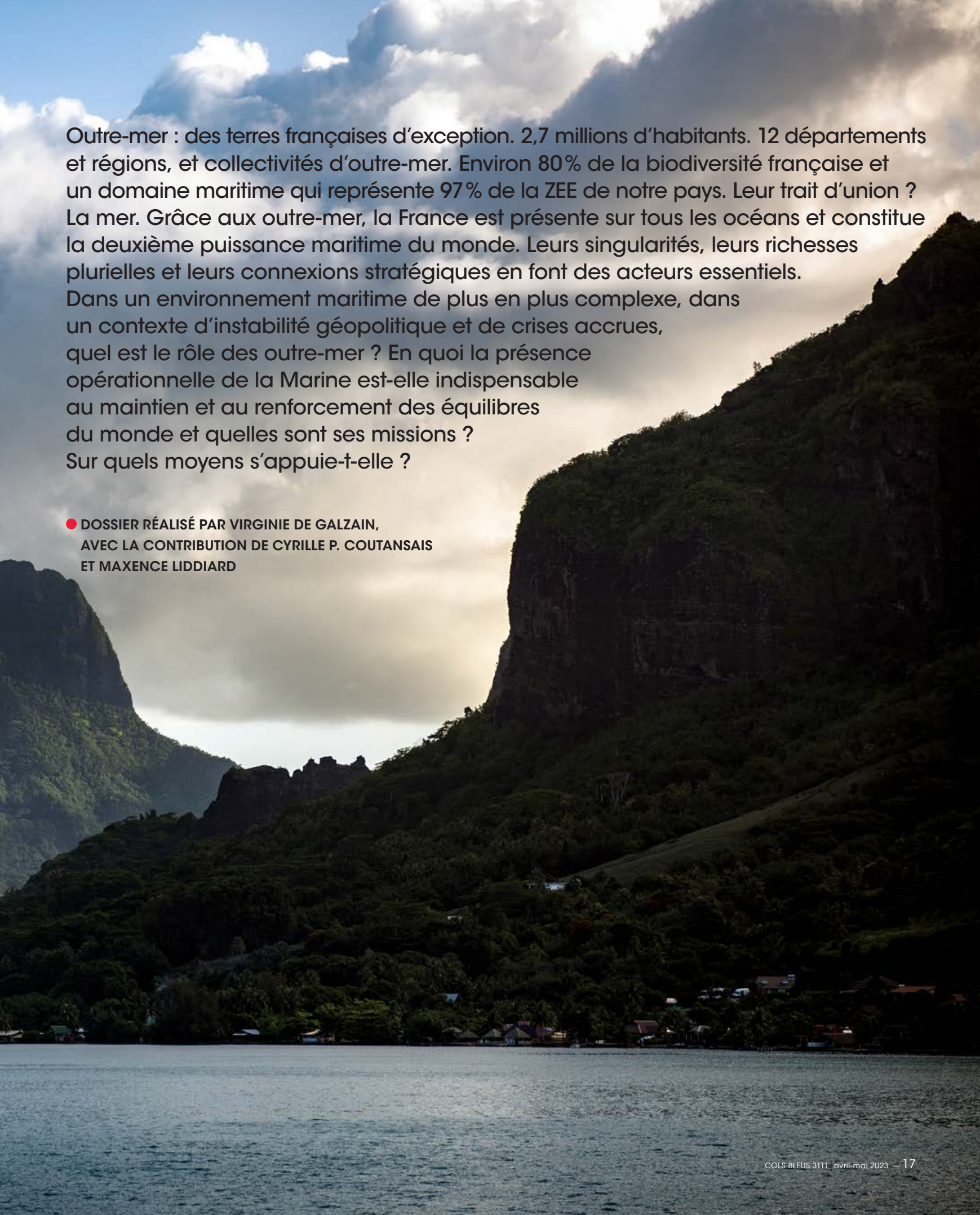
passion marine

OUTRE-MER



Des territoires stratégiques





Outre-mer : des terres françaises d'exception. 2,7 millions d'habitants. 12 départements et régions, et collectivités d'outre-mer. Environ 80% de la biodiversité française et un domaine maritime qui représente 97% de la ZEE de notre pays. Leur trait d'union ? La mer. Grâce aux outre-mer, la France est présente sur tous les océans et constitue la deuxième puissance maritime du monde. Leurs singularités, leurs richesses plurielles et leurs connexions stratégiques en font des acteurs essentiels. Dans un environnement maritime de plus en plus complexe, dans un contexte d'instabilité géopolitique et de crises accrues, quel est le rôle des outre-mer ? En quoi la présence opérationnelle de la Marine est-elle indispensable au maintien et au renforcement des équilibres du monde et quelles sont ses missions ? Sur quels moyens s'appuie-t-elle ?

● DOSSIER RÉALISÉ PAR VIRGINIE DE GALZAIN,
AVEC LA CONTRIBUTION DE CYRILLE P. COUTANSAIS
ET MAXENCE LIDDIARD

TERRITOIRES D'EXCEPTION

Outre-mer : les vigies de l'avenir

Les territoires ultramarins de la France sont vus bien souvent comme périphériques, loin, très loin d'un centre métropolitain, européen, où se jouerait l'essentiel de la destinée de notre pays. Et pourtant. Pourtant, les ferments de l'avenir, tous les grands défis que notre nation va devoir affronter dans les années à venir affectent, touchent d'ores et déjà ces « périphéries ». Reste à le voir et, pour ce faire, à changer déjà notre regard hexagonal.

UNE DYNAMIQUE ÉCONOMIQUE

Car loin de l'image réductrice et fréquemment véhiculée de territoires ultramarins paupérisés, la réalité est beaucoup plus contrastée. Il suffit pour s'en faire une idée de se pencher sur la livraison du 5 mai 2022 d'« Insee première ». On y apprend ainsi qu'entre 2000 et 2019, le PIB par habitant a crû de 0,7 % en moyenne par an en métropole mais de 1,8 % en Guadeloupe, 1,7 % en Martinique et 1,4 % à La Réunion, région qui a enregistré la plus forte hausse du taux d'emploi sur les vingt dernières années. En témoigne l'essor d'Exodata, spécialiste de la cyberdéfense né précisément sur cette dernière île en 2012 : apte à assurer des services 24 heures sur 24 dans toutes les régions du globe avec des interlocuteurs basés à La Réunion, aux Antilles, en Nouvelle-Calédonie et bientôt en Guyane, la société est désormais partie à la conquête de la métropole en rachetant Lolokai Conseil, société bordelaise proposant une offre de référence dans la supervision des réseaux. Avec, à la clé, un chiffre d'affaires supérieur à 15 millions d'euros en 2022, en croissance de 50 % par rapport à l'exercice précédent. Certes, la dynamique n'est pas présente dans l'ensemble des territoires ultramarins, la Guyane, avec une hausse du PIB par habitant de 0,2 %, ou Mayotte pondérant l'ensemble et expliquant au final que les régions ultramarines demeurent un tiers moins riches que leurs homologues de métropole. Il n'empêche, souligne l'INSEE que « *Les Antilles et La Réunion se rapprochent [en terme de niveau de vie] des autres régions métropolitaines* », laissant augurer d'un avenir bien différent de celui que l'on se plaît trop souvent à évoquer.

DES RESSOURCES D'AVENIR

Ces régions, grâce à leurs espaces maritimes, sont en outre riches d'une biodiversité marine à nulle autre pareille au point de concentrer 80 % de la biodiversité française. Dans ce cadre, le potentiel halieutique y demeure important, du moins dans son versant aquacole, pour l'heure peu exploité. La culture de l'ombrine tente de

s'y faire une place, la crevetticulture s'épanouit en Nouvelle-Calédonie tandis que le platax, poisson très apprécié des Polynésiens, s'efforce de renaître sur cette terre où il avait quasiment disparu du fait d'une surpêche lagunaire. Mais l'avenir ne se réduit pas au seul domaine halieutique, la faune et la flore marines apparaissant plus largement comme des ressources importantes pour la production de biens et services (santé, alimentation) et les biotechnologies au sens large. Pour prendre le seul exemple des algues, on estime le nombre d'espèces existantes entre 200 000 et un million, cette diversité biologique laissant présager une immense richesse en molécules originales. Un certain nombre de secteurs ne s'y sont pas trompés à l'image de la chimie qui a fait du jus d'algue un des engrais phare des jardineries, quand l'industrie s'intéresse aux biomatériaux à base d'algues. La santé n'est pas en reste, ces véritables « usines cellulaires » présentant un fort potentiel antibactérien, antiviral ou anticancéreux. L'agroalimentaire « raffole » quant à lui de leurs propriétés d'agents de saveur et de texture et s'efforce de faire apprécier leur saveur dans nos assiettes.

AUX AVANT-POSTES DES GRANDS DÉFIS STRATÉGIQUES

Si cette facette des territoires ultramarins est bien souvent méconnue de la métropole, il en est une autre, celle des défis que nous avons

à relever, qui est tout aussi ignorée et dont les outre-mer représentent les vigies depuis un certain nombre d'années déjà. Ainsi du réchauffement climatique et de ses effets. Si les grands incendies d'août 2022 ont créé un électrochoc en métropole, l'ouragan *Irma* qui a frappé Saint-Martin le 6 septembre 2017 avait déjà montré l'impact que pouvaient représenter les événements climatiques extrêmes. Idem concernant la question du narcotrafic par voie maritime sur laquelle le dernier rapport d'Europol, le 30 mars 2023, alerte les États membres de l'Union européenne quand les Antilles sont aux avant-postes depuis déjà de nombreuses années. On pourrait aussi mentionner les problématiques de pêche illégale, de trafic d'êtres humains, et là encore la Guyane, les Terres australes et antarctiques françaises et bien entendu Mayotte auraient bien des choses à



© S. PIEDNOIR / MN



© T. TREBERN / MN

Les outre-mer abritent près de 80% de la biodiversité française et de nombreuses ressources.

faire remonter à la métropole. Et que dire enfin du réarmement naval ? Si la guerre en Ukraine a provoqué un sursaut en Europe, une prise de conscience du nouveau cadre géopolitique et



stratégique dans lequel nous allons évoluer, il y a bien longtemps que Nouvelle-Calédonie, Polynésie ou Wallis et Futuna voyaient l'océan les environnant se couvrir de plus en plus de bateaux gris.

Autant acteurs que vigies de l'avenir, les outre-mer et leurs habitants offrent dans ce nouveau contexte stratégique un atout majeur. Car s'ils représentent historiquement un soutien indispensable, notamment pour déployer des forces en pouvant compter sur des points d'ancrage, de ravitaillement en vivres comme en carburant essentiels en cas de conflit, cet invariant se retrouve, de nos jours, démultiplié du fait de la globalisation et de l'ultra-dépendance à la mer de nos sociétés. Or, grâce aux 12 territoires d'outre-mer, la France peut compter sur un maillage hors pair avec une présence sur tous les océans du globe – à l'exception de l'Arctique, mais Saint-Pierre-et-Miquelon n'est pas si loin... Un moyen pour sa Marine nationale de s'appuyer, dans chaque zone, sur une base navale principale – éventuellement renforcée par des bases secondaires et des points d'appui – qui lui fournit un précieux soutien logistique. Cette présence permet en outre d'acquérir une connaissance plus fine de l'environnement et de nouer des liens précieux avec les marines riveraines.

Vigies de l'avenir, les régions ultramarines sont aussi un atout de premier plan pour notre nation. Ne reste qu'à les regarder comme telles.

CYRILLE P. COUTANSAIS

Directeur du département Recherches
du Centre d'études stratégiques de la Marine

© A. MANZANO / MN

Bases navales outre-mer : une autre dimension



© MN

Une base navale outre-mer est un véritable condensé de ce que l'on peut trouver en métropole : moyens portuaires, dépôts d'hydrocarbures et de munitions, hébergement pour les marins ou encore bureau de recrutement.

Situées à Mayotte, à La Réunion, en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française, en Martinique et en Guyane, elles assurent le soutien technique, logistique, administratif et humain des bâtiments et aéronefs français situés dans leur zone. Éloignées de la métropole, elles disposent d'ateliers militaires spécifiques dits de soutien outre-mer (AMSO) pour stocker, voire fabriquer les différentes pièces de rechange nécessaires à la maintenance des bateaux. À ce titre, des partenariats avec les industriels locaux sont noués pour se doter du matériel nécessaire. Une autonomie essentielle sur tous les plans : « L'éloignement de la métropole et de ses facilités impose une adaptation et une polyvalence permanentes ainsi que la recherche continue de solutions », précise le capitaine de frégate Matthieu Labat, commandant de la base navale de Dégrad des Cannes, en Guyane.

Les marins des bases navales outre-mer constituent une réserve pour renforcer les bâtiments en fonction de leurs missions, qui vont de l'action de l'État en mer (AEM) à la souveraineté en passant par des missions plus spécifiques comme la protection du Centre spatial de Kourou en Guyane. Elles sont par ailleurs des points d'appui essentiels pour mener des opérations comme le secours aux populations, la lutte antipollution ou la lutte contre les trafics illicites.

Les bases navales outre-mer assurent ainsi à la France présence et autonomie dans la conduite des opérations maritimes sur toutes les mers et tous les océans du monde.

ASP MAXENCE LIDIARD



© A. GROVER / MN

24 septembre 2017, Saint-Martin : déploiement du *Tonnerre* à la suite de l'ouragan IRMA.

PRÉVENIR, PROTÉGER, SÉCURISER

Opérer à 360°

Pour garantir à la France, dont les outre-mer, la poursuite d'un développement durable dans toutes ses acceptions ; pour permettre aux outre-mer de se déployer en tant qu'acteurs régionaux et internationaux, le respect du droit et de l'ordre maritimes sont essentiels, tout comme la liberté de navigation et une meilleure gouvernance des océans. Car la mer est un atout, une source de bénéfices pour tous. Grâce aux outre-mer, la France est présente sur tous les océans et possède une zone maritime de près de 11 millions de kilomètres carrés (voir carte p. 26-27). En océan Atlantique, avec les Antilles, la Guyane et Saint-Pierre-et-Miquelon ; dans l'océan Indien, avec La Réunion, Mayotte, les îles Éparses et les Terres australes et antarctiques françaises (TAAF) ; dans le Pacifique, via la Polynésie française, la Nouvelle-Calédonie, Wallis et Futuna et la petite île de Clipperton.

Avec la mondialisation, les opportunités, mais aussi les risques et les menaces, augmentent. En mer, il n'y a pas de frontière visible. L'espace maritime est l'objet de plus en plus de convoitises, de compétitions, de contestations de la souveraineté et d'un réarmement naval aussi quantitatif que qualitatif. Au regard de ces enjeux, la Marine est face à des défis sur tous les fronts, sur tous les océans. Ces défis relèvent aussi d'une responsabilité vis-à-vis des territoires français. 365 jours par an, elle opère ainsi pour défendre et protéger les habitants des outre-mer et les atouts de leur territoire, dès les fonds marins. Elle est déployée pour maîtriser la souveraineté de la France. Objectif ? La sécurité sous toutes ses facettes. Qu'il s'agisse de celle des populations face aux conséquences du changement climatique, à la hausse des phénomènes environnementaux extrêmes, aux effets des bouleversements géopolitiques et de la criminalité en mer ; de la sécurité des ressources halieutiques, énergétiques ou minérales qui sont d'autant plus importantes qu'elles sont d'intérêt stratégique mondial ; de la sécurité de ses capacités enfin. Par extension, la Marine contribue à stabiliser et à garantir les équilibres régionaux, nationaux et internationaux.

Les risques et les menaces sont latents, persistants ou en développement : pêche illicite non déclarée et non réglementée (INN), narcotraffic, trafic d'êtres humains, piraterie, contestation de la souveraineté, armement naval. Dans les Antilles, le tourisme, l'agriculture, la pêche et les secteurs bancaires sont les



© P.M.A. AGOSTINELLI / MN

domaines d'activité principaux. Si les intérêts français ne sont pas directement menacés, la lutte contre le narcotraffic est une part importante des missions de la Marine dans cette zone maritime. Des missions cruciales à l'heure où le trafic de stupéfiants est en augmentation dans le monde et constitue une menace potentielle à sa stabilité. La Colombie, gros producteur de cocaïne, a des zones de rebond comme la République dominicaine ou l'Est de l'arc antillais. Les missions sont partagées avec des pays partenaires, de concert avec les États-Unis et les Pays-Bas présents dans la zone. À noter

également : le trafic d'armes et les migrations clandestines. Autre menace : des phénomènes climatiques extrêmes en hausse, et avec eux, une augmentation prévisible du secours aux populations auquel se préparer. Une attention est enfin portée à la situation locale comme aux ressources de certains États pour entretenir des relations adaptées.

En Guyane, département français grand comme la région Nouvelle-Aquitaine, la Marine lutte contre la pêche illégale aux formes parfois violentes ou face à des navires qui déploient des filets dérivants. Elle contribue ainsi à préserver

les ressources halieutiques et la biodiversité sur cette façade de l'Atlantique. Elle assure également la protection maritime du centre spatial guyanais (Kourou), véritable « port spatial » de l'Europe.

Dans les océans Indien et Pacifique, le déploiement de la Marine est d'autant plus important à conforter face aux menaces qui pourraient exposer certains territoires ultramarins. Les tensions autour de Taïwan constituent par exemple un enjeu géopolitique majeur en matière de stabilité. À ce titre, l'exercice *Joint Sword* d'encerclement de Taïwan par la Chine, du 8 au 10 avril 2023, a été très suivi.

L'étendue considérable qu'est le sud de l'océan Indien complexifie davantage les missions. Du côté de la Réunion, la lutte contre le narcotrafic, qui se termine vers le canal du Mozambique, est soutenue. Tout comme la lutte contre la surpêche INN. De plus, le nombre de routes maritimes et l'importance du trafic entre La Réunion et l'île Maurice, notamment, nécessitent une coopération forte pour détecter les activités et embarcations suspectes. Une île Maurice touchée en juillet 2020 par une marée noire inédite (échouement du *Wakashio*) qui rappelle les risques et menaces liés à la pollution. Une équipe d'experts et le bâtiment de soutien et d'assistance outre-mer (BSAOM) *Champlain* avaient alors été envoyés sur place. À Mayotte, outre le narcotrafic, la lutte contre l'immigration illégale demeure un enjeu phare. Les Terres australes et antarctiques françaises (TAAF) requièrent également une vigilance accrue. Avec une biodiversité hors norme et des ressources halieutiques vitales, la lutte contre la pêche INN, la protection des environnements sont primordiales. Basé à La Réunion, le patrouilleur polaire *L'Astrolabe* est armé, conduit et entretenu par la Marine qui effectue des missions d'action de l'État en mer, de souveraineté et de soutien logistique aux stations scientifiques gérées par l'Institut polaire français en Antarctique (*photo p. 20*).

Dans l'océan Pacifique, côté Polynésie, les enjeux sont à la fois locaux (protéger l'environnement et ses habitants) et régionaux. Pour mémoire, fin 2022, plusieurs bâtiments iraniens ont navigué à proximité immédiate de la Polynésie et ont été régulièrement suivis par de multiples vols de *Gardian*. La Marine coopère avec les États insulaires, les soutient et leur propose des formations. Côté Asie-Pacifique, elle mène de nombreux exercices conjoints avec des marines riveraines ; chaque escale est l'occasion de consolider des partenariats ou d'avoir des interactions avec d'autres pays. La défense de la liberté de navigation dans les eaux internationales est d'autant plus importante que les droits sont contestés. De plus en plus de pêcheurs viennent dans des eaux qui

ne sont pas les leurs, provoquant de vives tensions. En opérant pour la sécurisation de la zone, la Marine participe à apaiser les pays qui en font partie. L'envoi de navires prépositionnés et les déploiements de navires de premier rang depuis la métropole contribuent au signal stratégique vers nos compétiteurs.

Dans le Pacifique Nord, l'atoll de Clipperton est régulièrement l'objet de revendications de la part du Mexique. À 10 jours de navigation de la Polynésie, sa ZEE est riche de ressources halieutiques menacées par la surpêche et de ressources minières présentes sur les fonds marins à protéger.

La Marine se déploie également sur le versant ouest de l'Amérique Latine, et interagit par exemple avec le Chili. La lutte contre le narcotrafic y est importante, compte tenu des flux de l'Amérique du Sud vers l'Australie.

Bien que relativement préservée, la zone dans laquelle se trouve Saint-Pierre-et-Miquelon se tend pour des raisons environnementales et géopolitiques. La fonte des glaces pourrait permettre, à terme, l'emploi de nouvelles routes de communication et l'exploitation de ressources énergétiques et minières. L'Arctique restera probablement un théâtre secondaire pour la Marine, au vu des nombreuses autres zones d'opérations où elle est engagée. Il lui faut néanmoins y être régulièrement présente pour contribuer à notre capacité d'appréciation autonome et pour maintenir des savoir-faire spécifiques.

VIRGINIE DE GALZAIN



© MN



© F. BOGAERT / MN



© PM CASABONNE / MN



© T. TREBERN / MN



© T. TREBERN / MN

CRÉDIBILITÉ, EFFICACITÉ, RESPONSABILITÉ

Capacités et coopération

Outre-mer, la Marine est dotée de capacités d'intervention et de protection, et de ressources durantes et résilientes, qu'elles soient matérielles ou humaines. Ses enjeux sont multiples. Il s'agit de continuer à opérer loin et durablement au sein d'espaces immenses ; de se déployer à la fois dans un contexte de géopolitique dégradé, de « tyrannie des distances » et de conséquences liées au changement climatique. Il s'agit également de surveiller et de parvenir à savoir ce qui se passe en mer, en s'appuyant sur une palette de moyens complémentaires : autres armées et directions, par exemple.

Les outre-mer abritent les forces de souveraineté interarmées prépositionnées : les forces armées aux Antilles (FAA), en Guyane (FAG), en Polynésie française (FAPF), de la zone sud de l'océan Indien (FAZSOI) et de la Nouvelle-Calédonie (FANC) prêtes à se mobiliser en permanence. Pour poursuivre leurs missions opérationnelles, les moyens et bâtiments déployés (voir carte p. 26-27) conjuguent forte polyvalence et complémentarité. Pour faire face aux nouveaux défis, la Marine s'adapte, met à niveau et modernise ses capacités existantes tout en préparant leur renouvellement via de nouveaux programmes. Et ce, avec une utilisation accrue des nouvelles technologies, dont le

numérique et les satellites, couplée à un renforcement des formations et des compétences des marins.

Navires adaptés aux opérations de défense de notre souveraineté et de lutte contre les trafics illicites, les six frégates de surveillance (FS) peuvent mettre en œuvre un hélicoptère avec un tireur embarqué et des embarcations rapides. D'ici à fin 2025, elles seront toutes équipées de systèmes de minidrones aériens embarqués pour la Marine (SMDM), notamment dans le cadre de la lutte contre les activités illicites et illégales en mer. Ces capteurs vont améliorer les capacités aériennes de surveillance, de détection et d'identification. D'autres systèmes innovants de détection sont en projet. Les frégates de surveillance font l'objet d'un programme de renouvellement appelé corvettes hauturières.

Présents dans chacun des territoires d'outre-mer, les bâtiments de soutien et d'assistance outre-mer (BSAOM) disposent de fortes capacités de transport logistique et d'accueil de passagers. Ils assurent notamment des missions de lutte contre la pollution et de remorquage en haute mer, de souveraineté, de secours et d'assistance aux populations.

Quant aux patrouilleurs, ils sont particulièrement utiles dans la lutte contre la pêche illégale et les trafics. Pour faire face à certaines situations, ils peuvent également accueillir à leur bord un renfort de forces spéciales avec embarcation.

Outre trois patrouilleurs Antilles-Guyane (PAG) dont le dernier a été admis au service actif en 2020, ce sont six nouveaux patrouilleurs outre-mer (POM) qui assureront des missions de souveraineté et de sauvegarde maritime, et renforceront la présence de la Marine en océans Indien et Pacifique. Le premier d'entre eux, l'*Auguste Bénébig* (chaque POM portera le nom



© T. TREBERN / MN

d'un Compagnon de la Libération ultramarin, *NDLR*), entre au service actif en 2023. Inscrits dans un plan global de renouvellement des capacités outre-mer, conçus pour naviguer loin et longtemps, dotés de capacités de détection augmentées (SMDM, radar de veille air léger et interrogateur IFF/identification ami ou ennemi, système d'identification optronique jour/nuit), ces bâtiments modernes peuvent rester un mois en mer en autonomie. Ils remplaceront les patrouilleurs anciennement en service, dont le dernier P400 désarmé en 2023.

Concernant les aéronefs, le programme d'Hélicoptère interarmées léger (HIL) prévoit de remplacer les Dauphin et les Panther par des Guépard Marine à partir de 2030. En attendant ses 49 Guépard à l'horizon 2037, la Marine s'équipe d'une flotte intérimaire (Dauphin N3 pour l'outre-mer). Indispensables, ces hélicoptères permettent d'étendre la capacité de détection et d'intervention (y compris armée) des frégates de surveillance et sont, par exemple, utilisés dans le cadre de la police des pêches et de la lutte contre les trafics illicites. D'autres programmes sont en cours, dont le programme AVSIMAR qui prévoit 12 avions de surveillance et d'intervention maritime de type Falcon 2000 « Albatros ». En complément, le service de surveillance de l'espace maritime français et de données satellitaires TRIMARAN (CLS) permet d'optimiser les missions de surveillance des pêches et d'action de l'État en mer.

FACE AUX ENJEUX : LA NÉCESSAIRE COOPÉRATION

Grâce aux départements et territoires d'outre-mer, le nombre d'États riverains de la France par la mer est très important. Dans son livre *Géopolitique des outre-mer*, Fred Constant précise : « *Les outre-mer offrent à leur métropole la possibilité d'entretenir des relations transfrontalières avec des pays très éloignés de leur base "continentale" (...) Perçue comme un pays européen, la France est en réalité un État beaucoup plus étendu et ramifié qu'il n'y paraît, en raison de ses outre-mer qui l'inscrivent de fait dans des*

géographies régionales multiples ». Mais face aux risques et menaces, l'interopérabilité et la coopération sont fondamentales.

La France est par exemple le seul pays de l'Union européenne à faire partie de la zone Indopacifique, grâce à ses territoires ultramarins. Une réalité qui rend sa voix et son action, tout comme celles de la Marine nationale, primordiales. Ainsi, la France a pris la présidence du Symposium des marines de l'océan Indien (IONS) en la personne de l'amiral Pierre Vandier, chef d'état-major de la Marine, à la suite de son homologue iranien. Une position qui permet d'accroître la coopération en matière de sûreté maritime. De mettre en place des relations de confiance et des partenariats avec les marines riveraines dans leur zone. De renforcer le niveau et l'intensité opérationnels, tout en partageant informations et capacités. Fin août, à Lima, se tiendra le *Western Pacific Naval Symposium* qui promeut également la sûreté maritime.

Dans l'ouvrage précité, Fred Constant rappelle également combien « *les outre-mer constituent des bases logistiques irremplaçables pour l'exécution des exercices interarmées programmés chaque année* », voire partenariaux ou interalliés. Réguliers et récurrents, ces exercices sont indispensables pour travailler en étroite coordination, renforcer la connaissance des acteurs et l'interopérabilité, partager les responsabilités et démultiplier la capacité et l'efficacité opérationnelles.

À titre d'exemple, du 24 avril au 6 mai, a eu lieu l'exercice interarmées et interallié CROIX DU SUD 2023. Organisé par les FANC, il a réuni cette année les armées de 19 pays et près de 3000 militaires et civils. Objectif : préparer une intervention sécurisée d'assistance et de secours aux populations après une catastrophe naturelle, en soutien aux autorités locales. Tous les deux ans, l'exercice de recherche et de sauvetage de grande ampleur MARARA agrège des partenaires régionaux, voire américains (îles Cook, Nouvelle-Zélande, Australie, Samoa, Tonga...). À un autre niveau, l'exercice FER DE LANCE, organisé pour la première fois en 2022, a mobilisé en Guyane les forces armées françaises en mer, à terre et dans les airs, dans le cadre d'un exercice de gestion de crise majeure.

Enfin, au large du golfe d'Aden, l'opération ATALANTE, menée par l'Union européenne depuis 2008, porte ses fruits dans le cadre notamment de la lutte contre la piraterie et le narcotrafic.

La France hexagonale et les outre-mer sont interdépendants. Singuliers et complémentaires, sources de richesses multiples et enjeux d'avenir, les outre-mer sont des acteurs et des relais irremplaçables de notre pays. Ils parti-



Au premier plan, l'*Auguste Bénébig*, premier patrouilleur outre-mer d'une série de six.

cipent aussi à l'influence et à l'importance de la France sur le plan national et international. La France est ainsi l'un des rares pays à disposer d'une présence militaire globale. Dans ce contexte, une nécessité pour la Marine : garder un temps d'avance, renforcer ses capacités et anticiper pour planifier et conduire des opérations dans la durée. En jeu : une meilleure gouvernance des océans et par extension la participation au maintien et au renforcement des équilibres du monde.

VIRGINIE DE GALZAIN

ALLER PLUS LOIN...

- *Géopolitique des outre-mer*, de Fred Constant. Éditions Le cavalier bleu, 2022.
- *Les outre-mer au cœur de la stratégie maritime nationale*, rapport 2021-2022, de P. Folliot, A. Petrus, M-L. Phinera-Horth (délégation sénatoriale aux outre-mer). Éditions du Sénat.
- *La France d'outre-mer : terres éparses, sociétés vivantes*, de Jean-Christophe Gay. Éditions Armand Colin, 2021.
- *L'Empire des mers : atlas historique de la France maritime*, de Cyrille P. Coutansais. CNRS éditions, réédition 2022.
- *Osons la mer*, de Christian Buchet. Éditions Le Cherche-Midi, 2022.
- *Les Défis d'outre-mer*, Cahier français de la Documentation française, 2023.



© V. COISSINI / MIN

REGARD SUR... LES OUTRE-MER

Par Nicolas Vial

“ Quand j’ai accepté l’invitation du commandant Steven Caugant pour embarquer sur *L’Astrolabe*, j’ai cru que la mission serait en Antarctique. Quoi de plus normal pour un brise-glace de la Marine nationale ? Ce périple devait nous conduire de La Réunion aux îles Éparses, Europa, Juan de Nova, Glorieuses et Tromelin, outre une grande escale à Madagascar et un passage éclair à Mayotte.

(...)


Bien que je n’en connaisse pas la finalité, la perspective de naviguer un mois sur *L’Astrolabe* m’attire immédiatement. Cette proposition me rappelle les expéditions scientifiques des siècles précédents. Telles que la campagne d’Égypte de Bonaparte, La Pérouse sur le premier *Astrolabe*, *Dumont d’Urville*, *Charcot* et le *Pourquoi Pas ?* Dessiner en mer n’est pas toujours simple. J’attends deux jours avant d’ouvrir mes flacons d’encre de Chine, de peur de les renverser.

Chaque îlot français possède une ZEE d’un rayon de 360 km. Grâce à cette ZEE, la France est un pays où le soleil ne se couche jamais... Les eaux territoriales des îles Éparses représentent une immense réserve naturelle de poissons, de tortues et d’oiseaux. Le patrouilleur polaire a entre autres pour ordre de protéger ces eaux en contrôlant la pêche illégale. (...) Perchés tout en haut du navire, avec une vue à 360°, nous appréhendons bien la rotondité de la Terre. On s’habitue vite à l’immensité. Ce n’est qu’après, une fois de retour sur la terre ferme, que celle-ci vous manque.

L’Astrolabe est le seul navire appartenant à la fois aux Terres australes et antarctiques françaises, à l’Institut polaire français Paul-Émile Victor, mais aussi au ministère de la Défense. (...) À terre, lors de nos pérégrinations dans la végétation luxuriante, comme des enfants perdus retrouvant enfin un lien familial, nous sommes rassurés dès que nous apercevons au loin le bateau rouge, notre maison.

La pirogue... Cette embarcation de construction peu onéreuse ne demande que peu d’outils. Avec sa voile latine, c’est sans doute le voilier le plus répandu de l’océan Indien.

Si je devais résumer mon expérience en quelques mots, je le ferais en parlant de l’esprit d’équipage. En effet, nous (peintres de la Marine) sommes montés à bord étrangers à ce groupe bien huilé formant l’équipage du navire. Certains marins se sont demandé qui nous étions, pourquoi nous étions plus grands qu’eux, alors que nous n’avions pas l’air de travailler. Nous avons appris à nous connaître et à nous apprécier. Pour tout dire, à la fin, les adieux ont été émouvants. Très chaleureux.

DESSINS ET TEXTES NICOLAS VIAL ,
peintre officiel de la Marine

Extrait de *Un brise-glace sous les Tropiques*,
éditions du Chêne, 2022, 104 pages.



PAROLES D'ULTRAMARINS

Le cœur battant de la Marine

Connaissances des territoires, des coutumes et des habitants, sensibilité accrue aux enjeux locaux... Les marins d'outre-mer sont sur tous les bâtiments. Car si servir outre-mer est un incroyable démultiplicateur de compétences, de missions opérationnelles et de rencontres, cela fait aussi partie d'un parcours pour continuer à évoluer dans la Marine. Incarnations d'engagements forts et de détermination, Andréa, Klarina, Sullyvan et Marie-Hélène vous invitent à les suivre.

**Matelot de 1^{re} classe (MO1) Andréa**

• 24 ans. Équipage volontaire (EQUIV), Nouméa (Nouvelle-Calédonie)



En 2014, je quitte la Nouvelle-Calédonie avec ma sœur jumelle pour rejoindre un pôle espoir volley-ball en métropole. En 2018, je pars aux États-Unis pour pratiquer le volley dans une université. J'étudie trois ans avant que la COVID-19 ne m'oblige à rentrer sur l'île en 2020. Là, je rencontre une amie engagée dans la Marine, qui me parle de son expérience. Je tente ma chance en 2022 comme volontaire. La Marine permet de s'affirmer en tant qu'individu, autant professionnellement que personnellement. C'est aussi l'occasion d'apprendre la vie d'un militaire et surtout, d'embarquer : je suis partie un mois jusque'en Nouvelle-Zélande à bord du *Vendémiaire*. J'ai adoré l'ambiance à bord où j'ai pu découvrir la vie embarquée, ce que sont un bateau et la vie en équipage. Je suis ensuite allée à bord du *D'Entrecasteaux* autour de la Nouvelle-Calédonie. J'y ai découvert le métier de manœuvrier qui m'attire énormément car on est toujours sur le terrain, toujours actif, les premiers présents dès qu'il se passe quelque chose. Pour l'avenir, j'hésite avec la spécialité de navigateur timonier (NAVIT) qui me permettrait de continuer à pratiquer l'anglais. Ma famille est à Nouméa et une partie est à Wallis. Originaire de la Nouvelle-Calédonie, je connais la mer, les zones où pêcher et chasser. J'ai renouvelé pour deux ans mon volontariat. Avec un bac et une licence en Justice criminelle obtenue aux USA, je poursuivrai sûrement vers Maistrance.

Matelot de 2^e classe (MO2) Klarina

• 27 ans. Bureau recrutement Marine, Dégrad des Cannes (Guyane)



Avant de m'engager comme volontaire dans la Marine, j'ai travaillé 12 ans dans le civil : cinq ans en tant que secrétaire, puis quatre comme assistante d'éducation, trois dans l'agriculture et en CDI en auto-école.

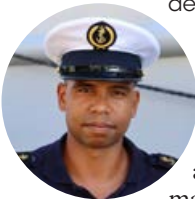
Mon travail est à terre, au bureau de recrutement Marine. Je réalise des entretiens téléphoniques avec de potentiels candidats, leur explique quel type de contrat ils peuvent avoir selon leurs diplômes. Faire connaître la Marine exige de la pédagogie et du travail. Depuis que je suis là, je suis intervenue dans des classes de collèges et de lycées de toutes les communes. J'ai également embarqué quatre jours sur la *Charente* comme traductrice en portugais.

Être native du territoire m'aide énormément ! Je connais la mentalité, les codes des jeunes et je sais comment les aborder, m'adapter à eux, notamment lors d'interventions quand certains ne parlent pas français – en Guyane, on parle aussi portugais, néerlandais, surinamais. Pour ceux qui hésitent à s'engager, il existe des contrats de deux ans : tu voyages, tu rencontres de nouvelles personnes et surtout, tu te fais ton propre avis. C'est important de voir par soi-même les métiers qui existent au sein de la Marine.

Je souhaite faire une formation élémentaire métier (FEM) matelot bureautique (MOBUREAU) puis aller au brevet d'aptitude technique (BAT). Je veux continuer dans la Marine le plus longtemps possible.

Second maître Sullyvan

• 34 ans. Manœuvrier, base navale de Port des Galets (La Réunion)



Originaire du Sud de La Réunion, j'ai vécu à Mayotte où mes parents travaillaient. En 2009, après une expérience dans la marine marchande et le civil, je m'engage pour un an comme volontaire manœuvrier. J'ai alors fait 4,5 mois de mission ATALANTE puis 1,5 de mission en Terres australes et antarctiques françaises : soit la moitié du temps embarqué ! Voir les paysages à travers les reportages, c'est une chose. Les vivre par soi-même en est une autre. Cela enrichit,

fait changer de regard. La Marine permet de devenir polyvalent. À l'issue de mon année de volontariat, en 2010, je me dirige vers la spécialité fusilier marin. Après une formation élémentaire métier (FEM) à Lorient, je suis affecté 5 ans au groupement de fusiliers marins (GFM) de Toulon. En 2015, je me réoriente vers la spé de mes débuts : manœuvrier. Après mon BAT à l'école de Manœuvre, je suis affecté sur différents bateaux : *La Glycine*, *Le Borda* et *Le Buffle*, puis le *Floréal*. Je travaille à la base navale de La Réunion depuis avril. C'est le territoire dans lequel on se sent le moins dépaycé par rapport à la métropole. Sur la base où je suis magasinier, je participe notamment à assurer le bon fonctionnement des infrastructures portuaires comme à mener des missions anti-pollution.

Maître principal Marie-Hélène

• 42 ans. Comptable logisticien (COMLOG), base navale de Fort-de-France (Martinique)



En tant que COMLOG, je gère le magasin en charge de distribuer du matériel et des pièces de rechange aux unités de la Marine. Par ailleurs, je sais aussi qu'être affecté outre-mer n'est pas toujours simple. Étant originaire de l'île, je n'hésite pas, quand je le peux, à aider les familles de marins affectées avec mes contacts et à donner des bons plans. J'essaie de transmettre ma passion aux jeunes ! Outre-mer, en tant que quartier-maître et matelot de la flotte, il est assez fréquent d'embarquer plusieurs semaines, de voir du pays, de faire partie de l'équipage avec les contraintes, comme avec les bons côtés ! Cela peut susciter des vocations : un de mes volontaires mécaniciens voulait devenir technicien de maintenance aéronautique (porteur). Entrée comme volontaire en 2004, j'ai suivi le BAT Fourrier (aujourd'hui COMLOG) à Maistrance en 2005 avant d'être notamment affectée trois ans sur le *Charles de Gaulle*. En 2010, je suis allée au BS* (6 mois) avant d'être affectée 3,5 ans sur le porte-hélicoptères amphibie (ex BPC) *Tonnerre*. J'ai travaillé à La Réunion de 2014 à 2017 et à bord de la frégate anti-sous-marine (FASM) *Jean de Vienne* de 2017 à 2018. Ensuite, direction Toulon et un poste en état-major jusqu'en 2020, année où j'ai rejoint la Martinique...

PROPOS RECUEILLIS PAR L'ASP LIDDIARD

* Brevet supérieur.

LA MARINE NATIONALE ET À PARTIR DES OUTRE-MER

CAPACITÉS

POLYNÉSIE FRANÇAISE (PAPEETE)



1 Frégate de surveillance - FS



1 Bâtiment de soutien et d'assistance outre-mer - BSAOM



2 Remorqueurs portuaires côtiers - RPC



1 Patrouilleur - PAT



1 Patrouilleur côtier de gendarmerie



3 Falcon 200 - Gardian



3 Dauphin



1 Détachement de fusiliers marins

GUYANE (CAYENNE)



2 Patrouilleurs Antilles Guyane - PAG



1 Embarcation remonte filets - ERF



2 Vedettes côtières de surveillance maritime (VCSM)

MAYOTTE (DZAOUZI)



2 Vedettes côtières de surveillance maritime (VCSM)

LA RÉUNION (PORT DES GALETS)



2 Frégates de surveillance - FS



1 Bâtiment de soutien et d'assistance outre-mer - BSAOM



1 Patrouilleur - PAT

ANTILLES (FORT-DE-FRANCE)



2 Frégates de surveillance - FS



1 Patrouilleur Antilles Guyane - PAG



1 Remorqueur portuaire côtier - RPC



1 Patrouilleur côtier de gendarmerie



1 Bâtiment de soutien et d'assistance outre-mer - BSAOM



1 Panther



1 Dauphin



1 Détachement de fusiliers marins

NOUVELLE-CALÉDONIE (NOUMÉA)



1 Frégate de surveillance - FS



1 Patrouilleur outre-mer - POM (dès juillet 2023)



1 Bâtiment de soutien et d'assistance outre-mer BSAOM



1 Vedette côtière de surveillance maritime (VCSM)



2 Falcon 200 Gardian



1 Dauphin



1 Détachement de fusiliers marins



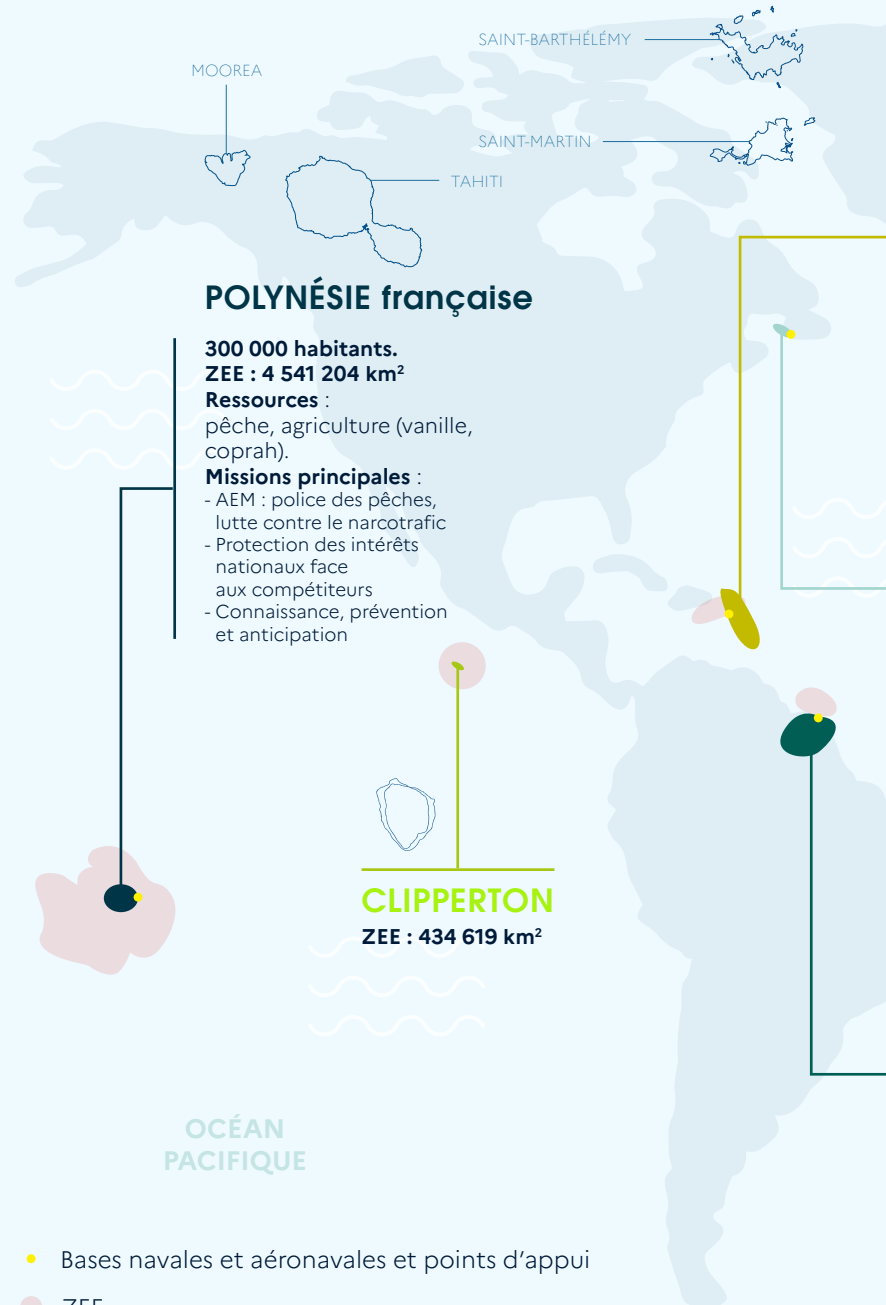
1 Patrouilleur polaire - PP



1 Panther

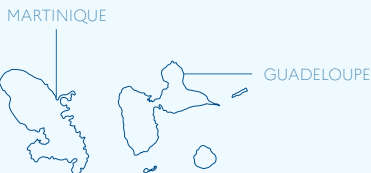


1 Détachement de fusiliers marins



L'action de l'État en mer (AEM) :

44 missions (sur 45) dont la souveraineté et la protection des intérêts nationaux, la lutte contre les trafics illicites, la sauvegarde des personnes et des biens, la sûreté et sécurité maritime, la protection de l'environnement.



ANTILLES

744 000 habitants.
ZEE : 126 148 km² dont 2665 km² pour Saint-Martin et Saint-Barthélémy
Ressources : agriculture (banane, rhum, canne à sucre), raffinerie, aquaculture

Missions principales :
- AEM : lutte contre le narcotrafic
- Protection des intérêts nationaux face aux compétiteurs
- Connaissance, protection et anticipation

SAINT-PIERRE-ET-MIQUELON

ZEE : 8734 km²
Mission principale :
- Police des pêches



GUYANE

285 000 habitants.
ZEE : 121 746 km²
Ressources : minerais (or, bauxite, tantalite...) Industrie spatiale.

Missions principales :
- Souveraineté
- AEM : police des pêches, lutte contre le narcotrafic
- Lutte contre l'orpaillage illégal
- Participation à la sécurité du Centre spatial guyanais
- Connaissance, prévention et anticipation



MAYOTTE

280 000 habitants.
ZEE : 63 176 km²
Ressources : agriculture (riz, banane, manioc, noix de coco, citronnelle, vanille, cannelle), pêche.

Missions principales :
- Souveraineté
- AEM : lutte contre l'immigration clandestine
- Connaissances, prévention et anticipation



LA RÉUNION

863 000 habitants
ZEE : 311 426 km²
Ressources : agriculture (canne à sucre, vanille), pêche.

Missions principales :
- Souveraineté
- Lutte contre la piraterie
- AEM : lutte contre le narcotrafic
- Protection des intérêts nationaux face aux compétiteurs
- Connaissance, prévention et anticipation



NOUVELLE-CALÉDONIE

271 000 habitants
ZEE : 1 240 601 km²
Ressources : extraction minière (nickel), élevage bovin.

Missions principales :
- Souveraineté
- AEM : police des pêches, lutte contre le narcotrafic
- Protection des intérêts nationaux face aux compétiteurs
- Connaissance, prévention et anticipation



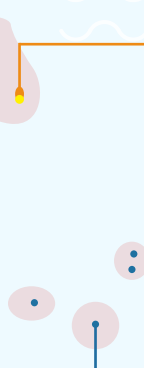
WALLIS-ET-FUTUNA

ZEE : 256 742 km²



ÎLES ÉPARSES

Tromelin, îles Glorieuses, Juan de Nova, Bassas da India et Europa
ZEE : 623 921 km²



TERRES AUSTRALES

TAAF : Crozet, Kerguelen, Saint-Paul, Amsterdam hors îles Éparses et Terre Adélie
200 habitants
ZEE : 1 613 164 km²
Ressources : extraction minière (guano, phosphate).
Missions principales :
- Souveraineté
- AEM : police des pêches
- Connaissance, prévention et anticipation

te contre les activités maritimes
tection de l'environnement.

À LA VIE, À LA MER

Frédéric Brunnquell

Ce sont les hommes des tempêtes. Neuf mois par an, ils jouent leur vie au grand large, en Atlantique Nord. Derniers héritiers des terre-neuvas, ils ne pêchent plus la morue mais le merlan bleu, transformé à bord du chalutier *Roty II*, ce monstre des mers de 90 mètres. 55 hommes qui vont affronter un ouragan, des vents à 140 kilomètres/heure et des vagues de plus de 15 mètres. À bord : Frédéric Brunnquell. Réalisateur de documentaires, écrivain, il a embarqué pour raconter avec justesse leur histoire, leur vie en mer.

COLS BLEUS : Avant d'être un livre, *Hommes des tempêtes* est un documentaire. Quel a été le moteur de cette aventure humaine ?

FRÉDÉRIC BRUNNQUELL : J'ai une vraie admiration pour ces marins-pêcheurs qui ont fait de ce métier leur vie, qui partent neuf mois par an en mer. La première fois que j'ai vu le *Roty II* (Compagnie des pêches de Saint-Malo), je travaillais sur les terre-neuvas dans le cadre d'un autre documentaire. Je voulais le voir ! Voir ce dernier chalutier sorti des chantiers polonais dans les années 1970.

C. B. : Pourquoi cette urgence d'écrire un livre après le documentaire ?

F. B. : J'avais encore beaucoup de choses à raconter : des émotions, qui étaient ces hommes, l'intimité de leur vie dans des conditions inimaginables. Ils ont beaucoup de pudeur tout en étant « bruts ». Les mots permettent d'aller indirectement plus loin, là où une caméra peut être bloquante. De plus, les écrits restent (*silence*)... Le soir de l'embarquement était très particulier, les marins étaient pris dans la douleur de l'arrachement.

C. B. : Comme souvent, votre enquête est une chronique sociale d'hommes cabossés par la vie. Là, pas de salaire, pas de congés payés : le poisson, la mer décident de leurs conditions de vie à terre... C'est aussi une magnifique galerie de portraits.

F. B. : Montrer les réalités de vies rudes demeure mon fil conducteur. Jean-Pierre a vécu jeune en maison de correction. Il m'a raconté à quel point il était fier d'être là, combien la mer avait été la chance de sa vie : il a une Jaguar, une maison, est sorti de sa cité. Paco, lui,

« Même cabossés, ces hommes continuent de travailler. Ils partent, ramènent du poisson, gagnent chèrement leur vie et sont reconnus là où la société les a parfois rejetés. »

Tandis qu'il passait les écluses de Saint-Malo, j'ai regardé ces gars sur le pont et je me suis dit : « *Ce sont les mêmes que les terre-neuvas, je veux embarquer* ». J'avais également lu de nombreux ouvrages d'Anita Conti (première femme océanographe française et photographe, NDLR). J'ai rencontré le capitaine, Alain, qui a fini par me dire oui après une après-midi de discussion. C'est fort de tout cela que j'ai embarqué.

Moi, j'arrivais avec mon matériel et on m'a installé dans un endroit surnommé le « ghetto ». J'avais la sensation d'être un intrus. C'était un 3 janvier. Il faisait glacial. Le lendemain, au moment de l'appareillage, le travail a repris le dessus. Je ne me doutais pas de ce qui nous attendait : deux mois dantesques au cœur de plusieurs tempêtes et surtout d'un ouragan. Avec un besoin : me faire accepter par les 55 marins, trouver ma place dans cet équipage. Ma perception de la mer et de la navigation a été transformée : quand on est plaisancier, on va d'un point A à un point B. Les pêcheurs, eux, traversent des éléments parfois déchainés pour tourner autour du poisson. On est dans un univers clos avec des espaces scindés : la passerelle où beaucoup n'ont pas le droit d'aller, le pont, l'usine, la cuisine... Tous se côtoient sans vraiment se parler. Entre eux, j'étais comme un lien : celui qui allait les voir pour s'intéresser à eux, les écouter. Au fur et à mesure, ils ont compris que je les comprenais, que ce que je faisais allait être utile.

était en mer quand il a perdu son fils dans un accident. Une douleur intolérable. Il ne pouvait plus retourner à terre après cela. Même cabossés, ces hommes continuent de travailler. Ils partent, ramènent du poisson, gagnent chèrement leur vie et sont reconnus là où la société les a parfois rejetés. Et puis, on est loin des ennuis, du quotidien et l'on pense au retour, à l'après : on rêve sa vie ! Tous scellent cet équipage qui œuvre pour revenir la cale pleine. Et chacun donne le meilleur. Ils ne sont pas amis et ce n'est pas ce qu'ils viennent chercher. Mais ils se respectent. Ils doivent vivre ensemble dans beaucoup de promiscuité, des cabines communes. Chacun a une fonction précise, est et reste à sa place. Les bouchons gras (mécanos) connaissent parfaitement leur machine et ne vont pas aller sur le pont. Le bosco maîtrise les manœuvres. Et lorsqu'un drame arrive, comme la crise cardiaque de Marek, tous sont mobilisés. Mais une fois évacué, la mission reprend le dessus : le pathos n'a pas sa place.



© FRÉDÉRIC BRUNNQUELL (autoportrait)



C. B. : Quand l'océan « dans son inhumanité triomphe », que représente le bateau, ce « Léviathan des mers » ?

F. B. : Être à bord du *Roty II*, c'est faire un saut temporel.

Dans ce vieux navire rouillé de 90 mètres, il y a un vieux moteur, peu de modernisation, pas de confort, des toilettes et des douches rouillées elles aussi, des odeurs de poisson et de gasoil, de clope irrespirable. Je voyais la mer avec ce spectacle incroyable que les marins ne semblaient plus voir. Malgré cela, il protège, tel un vaisseau mère. Et dans ce Léviathan, il y a un trait d'union : la cuisine de Jean-Pierre, le seul espace de chaleur, de douceur, de lien entre des hommes devenus tous égaux quelle qu'était leur nationalité.

C. B. : On découvre aussi un personnage clé : Alain, le capitaine. Celui entre les mains duquel on met sa vie, sa survie. Le seul maître à bord.

F. B. : Anita Conti disait d'un capitaine qu'il ne se fatiguait pas dans son corps mais dans sa tête. Il doit maintenir la cohésion, naviguer, trouver le poisson. En effet, il a la vie de ses hommes entre les mains. Il est à la barre d'un 90 mètres en Atlantique Nord, dans de nombreuses tempêtes. Il est à la limite de ce que des humains et un bateau peuvent faire et subir. Tout est sur le fil, *border*.

On est en tension physique permanente pour ne pas glisser, ne pas tomber ni se blesser. Mais le marin accepte le danger avec une forme de fatalisme. Quand le *Roty* est tombé en panne dans la tempête, la cale pleine de poissons, tout le monde était calme. Idem en plein ouragan : on reste dans la cabine, on écoute de la musique rock ou on va dans la cuisine avec Jean-Pierre et Franck, qui font des crêpes et des galettes ! On est dans un autre monde. La dimension sociale est au cœur de mon travail car je suis fasciné par les chemins de vie, les stratégies mises en œuvre par certains pour survivre. La société, ce sont eux. Et montrer ces vies donne une autre lecture de la société, permet de mieux la comprendre.

C. B. : L'océan invite à réfléchir sur la condition humaine, à nous poser cette question : quelle est notre place dans ce monde ?

F. B. : Bien que Parisien d'origine, j'ai commencé à naviguer dès que j'ai pu, et je continue. Les marins que j'ai rencontrés ne voient presque pas la mer, au propre et au figuré. Ils ne la regardent plus vraiment, même s'il reste des moments de grâce... On est dans

l'inhumanité de l'océan qui rappelle à l'homme qu'il n'est pas fait pour vivre sur l'eau. On ne tient que grâce au bateau qui crame 12 tonnes de gasoil par jour. Comment est-ce possible ? Comment aimer cela ? Il me semble que l'on y retrouve une place, SA place. Être seul au monde donne une humilité salvatrice. Le pêcheur doit être attentif à tout ce qui se passe, à la météo, au vent, aux signes que la nature envoie. Anita Conti a toujours suivi les marins-pêcheurs, pas les autres... Pourquoi, selon toi ? Faire partie de leur monde se mérite, et avoir été adoubé par eux est pour moi une fierté

immense. Ils ont lu le livre, l'ont offert, s'y sont reconnus... Lors d'une récente séance de dédicace, un ancien terre-neuvas m'a serré dans ses bras et m'a dit : « *Ça y est, tu es un affranchi* », ce qui veut dire « *Tu es des nôtres* ». Il avait près de 80 ans et je ne le connaissais pas. Ça m'a bouleversé. Dans le même temps, je suis en train de relire les épreuves d'un nouveau livre à paraître en septembre, des nouvelles qui magnifient le quotidien modeste de femmes et d'hommes que j'ai croisés. Une autre histoire de vie. Des histoires qui ne me quittent pas.

PROPOS RECUEILLIS PAR VIRGINIE DE GALZAIN



À lire

Hommes des tempêtes, de Frédéric Brunnuquell. Éd. Grasset (19 €) et Pocket (8 €).

MER BALTIQUE

Des enjeux stratégiques

Six fois plus petite que la mer Méditerranée, la mer Baltique est au cœur d'enjeux géostratégiques et environnementaux. Séparée de la mer du Nord par les détroits danois et caractérisée par ses grands golfes (Botnie au nord, Finlande à l'est et Riga au sud-est), elle ne compte que neuf pays riverains. Située sur la zone de fracture entre la Russie et l'OTAN, elle constitue surtout un bon révélateur des tensions entre Ouest et Est, exacerbées depuis le 24 février 2022, qui marque le début de la guerre en Ukraine.

UN ESPACE HISTORIQUEMENT STRATÉGIQUE

Historiquement, la mer Baltique a toujours été un lieu d'échanges, comme en témoigne son rôle commercial dominant au Moyen Âge. Mais elle est également une zone de friction avec la Russie, pour laquelle elle est une priorité depuis le XVI^e siècle. Pendant la guerre froide, l'espace baltique appartient principalement au bloc de l'Est avec la République démocratique allemande (RDA), la Pologne et les républiques baltes de l'URSS. La Finlande et la Suède restant neutres, les forces de l'OTAN se retrouvent reléguées au sud-ouest jusqu'à l'effondrement de l'URSS. Les pays baltes sont alors les premières des quinze républiques soviétiques à proclamer leur indépendance dès le printemps 1990. La Russie (ex-URSS depuis la chute de l'Union soviétique le 25 décembre 1991, *NDLR*) perd brutalement sa domination sur la mer Baltique et ne conserve que l'accès à la mer par Saint-Petersbourg au fond du golfe de Finlande et l'oblast de Kaliningrad, qui devient *de facto* enclavé entre la Lituanie au nord et à l'est, et la Pologne au sud.

DES ENJEUX ÉCOLOGIQUES IMPORTANTS

La période qui suit la guerre froide est à nouveau favorable à la coopération économique. Ainsi, le commerce maritime, majoritairement tourné vers le transport d'hydrocarbures et de conteneurs, double en quinze ans, passant de 400 à 800 millions de tonnes en volume. Avant l'épidémie de Covid-19, la mer Baltique concentre plus de 8 % du commerce maritime mondial. Le développement du trafic maritime, des infrastructures portuaires et énergétiques (champs éoliens, câbles électriques, gazoducs), la présence de zones d'exercices militaires ou de munitions historiques aboutissent progressivement à une saturation de l'espace, nécessitant une coordination croissante pour y concilier les usages.

Si les nombreuses activités humaines qui s'y développent permettent l'essor de l'économie et du commerce, elles ne sont pas sans conséquence sur l'environnement. En effet, quasiment



Janvier 2023, le central opération de la frégate multi-missions *Aquitaine* (extrait de « 24 heures en mer Baltique, au large de la guerre » dans *Le dessous des cartes*, Arte).

fermée et peu profonde, la mer Baltique est très sensible à la pollution en raison du faible renouvellement de ses eaux (estimé à une trentaine d'années). Ce phénomène aggrave la désoxygénation du milieu et provoque l'asphyxie des écosystèmes aquatiques et littoraux. Afin de diminuer l'exposition de ces derniers aux émissions polluantes des navires, la mer Baltique et la mer du Nord sont devenues les deux premières zones de contrôle d'émissions en oxydes de soufre et d'azote d'Europe.

KALININGRAD : UNE EXCLAVE RUSSE DANS UN ESPACE DEVENU OTANIEEN

Les élargissements successifs de l'OTAN et de l'Union européenne (UE) en 1997 et 2004 ont transformé en profondeur les rapports de force. De fait, sur les neuf pays qui la bordent, huit appartiennent aujourd'hui à l'UE (Allemagne, Danemark, Suède, Finlande, Pologne, Estonie,

Lituanie et Lettonie) dont sept à l'OTAN¹, renforçant le sentiment d'encerclement de la Russie qui a dénoncé ces élargissements. L'exclave de Kaliningrad devient une source de tension croissante. Elle présente un intérêt stratégique important en raison de ses ports libres de glace toute l'année, ce qui n'est pas le cas dans le golfe de Finlande. Elle abrite surtout la flotte de la Baltique, et Moscou y a positionné des missiles en tout genre : sol-sol, sol-air S400 et antinavires *Bastion*, ainsi que des missiles balistiques *Iskander* qui peuvent porter une charge nucléaire. L'exclave fait ainsi peser une menace directe sur les pays avoisinants et sur l'accès au sud-est de la mer Baltique. C'est une des raisons justifiant une présence renforcée de l'OTAN, des missions de police du ciel y étant notamment menées depuis 2004 (*Baltic air policing, enhanced Air Policing* depuis 2014). Des exercices réguliers sont conduits de part

et d'autre, avec une volonté de signalement stratégique (exercice de grande ampleur *Zapad* tous les quatre ans côté russe). À la suite de l'invasion de la Crimée en 2014, des bataillons multinationaux ont été positionnées dans les pays baltes et en Pologne (*Enhanced Forward Presence*).

Après le début de l'offensive russe en Ukraine, la présence des forces de l'OTAN s'est encore renforcée.

ENJEUX ÉNERGÉTIQUES ET GUERRE EN UKRAINE

La région est surtout le symbole de la dépendance de l'Europe à la Russie, qui lui fournissait 150 milliards de m³ de gaz par an, notamment à travers le gazoduc Nord Stream, long de 1200 km, reliant la Russie à l'Allemagne depuis 2012.

Nord Stream 2 devait doubler les capacités d'exportation de gaz russe par la voie sous-marine en Baltique, auquel il faut ajouter le projet de terminal GNL *Baltic LNG* depuis la région de Saint-Pétersbourg. Illustrant la détermination à s'affranchir de cette dépendance, les États baltes ont été les premiers à stopper leur importation de gaz russe. Dès 2012, la Lituanie faisait le choix du gaz naturel liquéfié et le mouvement s'est accéléré depuis le début de l'offensive. Le gazoduc *Baltic Pipe* reliant le réseau de transport norvégien à la Pologne a été officiellement inauguré le 7 septembre 2022, le jour du sabotage des gazoducs Nord Stream 1 et 2. Surtout, le GNL a remodelé les échanges internationaux de gaz. L'Allemagne, qui ne possédait pas de terminaux de regazéification avant le conflit, a inauguré son troisième en janvier, dont un est situé à Lubmin, en mer Baltique.

La protection des infrastructures énergétiques sous-marines et du flux maritime de GNL est donc plus que jamais un enjeu stratégique majeur pour l'approvisionnement énergétique de l'Europe.

De son côté, la Russie a perdu 50 % de ses services de lignes maritimes régulières, mais a augmenté ses exportations de pétrole brut par voie maritime. Dans sa dernière doctrine navale publiée le 31 juillet dernier, la Russie établit la Baltique au deuxième rang de ses priorités stratégiques après l'Arctique, au même niveau que la mer Noire ou la Méditerranée orientale. Elle dit vouloir favoriser le développement du transport maritime, ainsi qu'assurer l'accès à Kaliningrad grâce à l'exploitation d'une ligne de ferry. Sans surprise, le renforcement des forces armées est aussi un des objectifs poursuivis.



ENJEUX SÉCURITAIRES : UN HAUT NIVEAU DE TENSION

Les évolutions depuis le début du conflit ukrainien montrent que le niveau de tension reste élevé dans la région : le blocage lituanien du transit de marchandises russes vers Kaliningrad a un temps fait craindre une action de la Russie sur le corridor de Suwałki, long de 70 km, qui relie la Biélorussie à l'exclave. Lors de la présence de navires amphibies russes, l'armée suédoise a renforcé sa présence sur l'île de Gotland, dont l'emplacement central est stratégique. Enfin, signe marquant du changement d'époque, la Suède et la Finlande sont sorties de leur neutralité pour demander officiellement leur adhésion à l'OTAN en mai 2022.

La concrétisation de ce projet pourrait pousser Moscou à marquer son opposition via différentes actions, au moins par des démonstrations de force. Si les risques d'extensions horizontales du conflit ukrainien sont relativement contenus à ce jour, des actions hybrides ne sont pas à exclure. Dans l'alternance régionale entre période d'échanges et de défiance, l'agressivité

russe semble être durablement installée avec, en permanence, comme épée de Damoclès au-dessus de la stabilité de la région, le risque de dérapage, volontaire ou non.

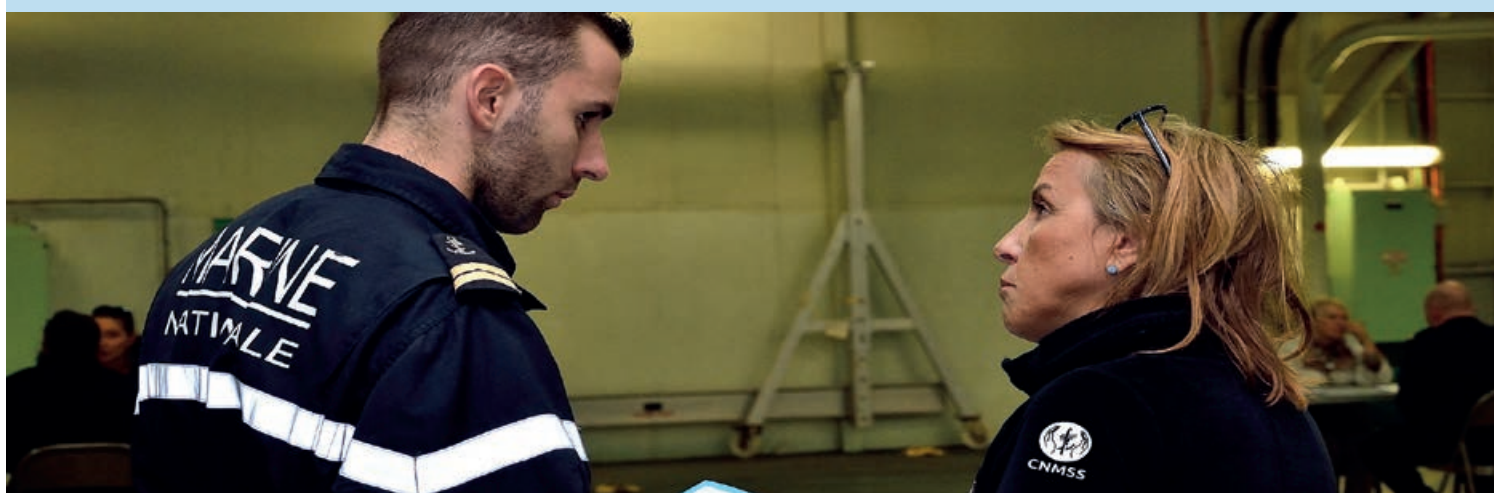
Dans ce contexte, la Marine participe activement aux opérations de l'OTAN. Elle déploie régulièrement dans la région des moyens, navales et aériens (frégates, chasseurs de mines, ATL2...). Cet engagement contribue à la réassurance de ses partenaires et alliés dans la région, ainsi qu'à la fonction stratégique « connaissance et anticipation », par l'observation de l'activité sur zone en général et des mouvements russes en particulier. La France affiche ainsi une posture ferme et solidaire de ses alliés tout en évitant l'escalade.

CF ALEXIS

1. Huit, sous réserve que la Suède adhère à l'OTAN.

La CNMSS au plus près de sa population protégée

Parallèlement au développement de son offre numérique, la Caisse nationale militaire de sécurité sociale veille à maintenir un accompagnement de proximité pour ses bénéficiaires. Partenaire du dispositif ATLAS, elle est physiquement présente au cœur des unités pour les militaires soutenus et leurs familles. Attentive aux situations de fragilité, elle porte une attention particulière à l'accompagnement des publics rencontrant des difficultés et déploie un ensemble de dispositifs visant à faciliter leur accès à l'information et à l'offre de services.



Une présence sur le territoire métropolitain et à l'outre-mer

Partenaire du dispositif ATLAS et engagée en faveur du Plan Famille, la CNMSS est désormais présente au cœur des unités sur l'ensemble du territoire national et à l'outre-mer.

Grâce à la formation des agents d'accueil et à la mise à disposition de divers supports d'information dans les guichets ATLAS, les soutenus bénéficient du même niveau d'information et d'accompagnement que s'ils se déplaçaient dans les locaux de la sécurité sociale des militaires.

Des stands sont régulièrement animés, dans les espaces ATLAS, pour sensibiliser les militaires et les familles sur l'importance de la prévention en santé, et des rencontres sont organisées en visioconférence avec les agents d'accueil des ATLAS.

Ces rendez-vous constituent des moments d'échange privilégiés entre la CNMSS et ses relais d'information. Ils permettent de diffuser de l'information et de faire remonter d'éventuelles problématiques locales telle que la difficulté d'accès aux soins dans certaines régions.

Un accompagnement personnalisé

Consciente des difficultés que peuvent rencontrer certains assurés fragilisés par la maladie, le handicap ou par une situation de rupture numérique, la sécurité sociale des militaires propose à ses ressortissants un nouveau pôle d'accompagnement en santé. Ce service offre aux assurés un accompagnement attentif et adapté à la spécificité de chaque situation.

La CNMSS veille également à l'accessibilité de son offre de service en faveur des personnes en situation de handicap. Alors que la plateforme de services bénéficie depuis janvier d'une solution d'accessibilité qui permet au public sourd et malentendant de communiquer avec les opérateurs téléphoniques, le nouveau site internet déployé en mai favorise l'accessibilité numérique des informations au public malvoyant grâce à sa conformité avec le référentiel général d'amélioration de l'accessibilité (RGAA).

RAVITAILLER À LA MER

Une mission essentielle



© F. BOGAERT / MN

28/03/2023 : premier ravitaillement à la mer pour le BRF *Jacques Chevallier* avec le BCR *Marne* en mer Méditerranée.

Déployé dans le cadre de la mission Antares puis de l'exercice interarmées Orion, le bâtiment de commandement et de ravitaillement (BCR) *Marne* a effectué sa dernière mission au sein du groupe aéronaval (GAN) après 36 ans de service. Un bâtiment de soutien essentiel et stratégique qui permet au GAN et à près de 3000 marins de se déployer loin, longtemps et en autonomie dans des contextes opérationnels de plus en plus incertains. Zoom sur les coulisses d'un ravitaillement hors norme.

Un coup de sifflet retentit ! Le lance-amarre a tiré, le ravitaillement à la mer (RAM) peut débuter. Sur le pont des treuils, les mécaniciens de la cargaison s'activent. La second maître Chloé, « sytariste »*, envoie les câbles et les manches de carburant vers la frégate de défense aérienne (FDA) *Forbin* avec l'aide des manœuvriers. Des gestes qu'elle connaît par cœur après trois ans passés sur la *Marne*. Treuillistes, mécaniciens, électriciens, navigateurs : le BCR est une fourmilière où chacun des 157 marins a une mission précise. Pendant près de quatre heures, les bâtiments vont devoir maintenir le même cap à la même vitesse à distance constante. Les équipages n'ont pas le droit à l'erreur. Une prouesse qui exige de tous une organisation agile et une attention de chaque instant.

UNE LOGISTIQUE D'ENVERGURE

« La première étape est d'établir le plan de ravitaillement de la flotte », commence le lieutenant de vaisseau Clément, commandant adjoint navire (COMANAV). Ce programme permet de définir quand vont être ravitaillés les navires du GAN, hors imprévus. Très complexe, ce plan nécessite parfois de longues discussions avec les états-majors embarqués et le porte-avions ainsi que les bâtiments qui l'escortent. Et ce, pour interférer le moins possible avec la mission.

Il faut également prévoir les arrêts logistiques de moins de 24 heures (LOGSTOP) dans un port. Objectif : s'approvisionner en carburant. Un combustible d'autant plus contrôlé que sa qualité diffère d'un port à l'autre. « Si le carburant est dans les limites de "tolérance" imposées pour le Charles de Gaulle, nous devons en discuter pour décider de l'embarquer ou non », explique le COMANAV. Pour sécuriser, des contrôles sont à nouveau effectués la veille du ravitaillement et pendant. Les LOGSTOP sont aussi l'occasion de charger en vivres, matériels voire pièces de rechange, et de récupérer le courrier tant attendu à bord.

LA PRÉPARATION D'UNE MANŒUVRE À HAUTS RISQUES

De jour ou de nuit, un ravitaillement peut parfois concerner trois bâtiments. Deux jours avant,

le ravitailleur fixe un point de rendez-vous et se coordonne avec l'unité à ravitailler. L'organisation est millimétrée, tant au niveau du hall manœuvre que dans le choix du cap et de la vitesse pour garantir stabilité des navires et sécurité des équipages. Les bâtiments (plusieurs milliers de tonnes, 157 mètres pour le BCR et 261,5 pour le « Charles ») vont naviguer à environ 40 mètres de distance : les marins en passerelle doivent redoubler de vigilance pour éviter qu'ils ne s'écartent et que les câbles ne s'arrachent, ou, qu'ils n'entrent en collision. La communication entre les unités est permanente : « On ne prendra jamais de risques. Il nous est déjà arrivé de débiter un RAM et de ne pas aller au bout car les conditions météo se dégradent », insiste le commissaire Simon.

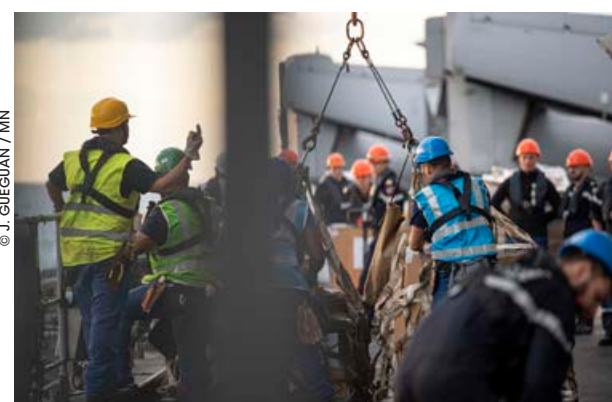
Les opérations et les techniques de RAM sont complexes, et rares sont les marines qui les maîtrisent. Une nouvelle page s'ouvre avec le *Jacques Chevallier*, premier d'une série de quatre bâtiments ravitailleurs de forces (BRF). Un bâtiment avec une capacité d'emport presque doublée qui s'inscrit dans le renouvellement d'une flotte de pointe. L'enjeu : répondre à de nouvelles exigences opérationnelles comme aux évolutions du groupe aéronaval.

EV2 MARGAUX BRONNEC

* Nom donné aux marins qui assurent la tension automatique du gréement.



© MN



© J. GUÉGUAN / MN

GENDARMERIE MARITIME : UNE FORCE INDISPENSABLE

Reportage à Marseille



En mer comme à terre, la gendarmerie maritime participe à la sauvegarde des intérêts maritimes de la France : action de l'État en mer, sûreté maritime et portuaire, missions de police judiciaire et renseignement. À Marseille, le peloton de sûreté maritime et portuaire (PSMP), la vedette côtière de surveillance de gendarmerie maritime et la brigade de surveillance du littoral sécurisent le port et ses approches. *Cols bleus* a suivi pendant deux jours ces gendarmes de la mer.

« *Gendarme par vocation, marin par passion.* » Telle est la devise de la gendarmerie maritime, une formation spécialisée de la gendarmerie nationale. Placée sous l'autorité du chef d'état-major de la Marine, elle est la cinquième force de la Marine. Objectif : protéger les intérêts vitaux de la France et garantir la sûreté maritime et portuaire. « *Nous sommes tous entrés dans la gendarmerie, mais nous avons choisi la maritime* », raconte le major Alain, commandant de la brigade de gendarmerie maritime de Marseille.

AVEC LE VCSM DE GENDARMERIE MARITIME

Ce jeudi matin, six gendarmes de la gendarmerie maritime de Marseille embarquent à bord de la vedette côtière de surveillance maritime (VCSM) *Huveaune*. Direction les îles du Frioul ! Avec ses jumelles, le maréchal des logis chef (MDC) Maxime repère un pêcheur d'oursins. Après avoir pris contact avec le Centre national de surveillance des pêches (CNSP), les gendarmes obtiennent quelques informations

le concernant et l'autorisation de le contrôler. L'équipe met le semi-rigide à l'eau et se dirige vers lui. Tandis que la gendarme adjointe volontaire Léa pilote le Zodiac, le MDC Valentin monte à bord pour contrôler les papiers et la cargaison. La vérification à peine terminée, l'équipe d'intervention repart en direction d'un petit navire de plaisance. « *Droit devant ?* », demande Léa. « *Oui, tu arrives sur l'arrière, on va se mettre à couple* », confirme Valentin. En arrivant, les gendarmes constatent que l'immatriculation du bateau n'est pas conforme. Le plaisancier, qui risque jusqu'à 1 500 euros d'amende, grogne un peu avant de signer le PV. Les forces de l'ordre doivent faire face à de nombreuses autres infractions : « *Habituellement, cela concerne surtout le défaut de matériel de sécurité à bord ou de détention du permis côtier* », explique le major Alain. D'abord préventives, parfois répressives, ces actions ont pour enjeu de sécuriser les usagers de la mer.

Au sein de cette unité, les neuf gendarmes ont pour mission la sauvegarde maritime. Depuis Marseille, ils peuvent opérer de Port-de-Bouc jusqu'à la frontière italienne, une large zone qui couvre trois départements du Sud-Est de la France. « *Parfois, on peut partir plusieurs jours, voire plusieurs semaines, quand on est appelés en renfort pour remplacer la vedette située en Corse* », ajoute le major. Contrôle des pêches et de plaisanciers, lutte contre les atteintes à l'environnement sont parmi les enjeux de leurs patrouilles. Les gendarmes

maritimes sont également mobilisés pour assurer la sécurité à bord de navires. À ce titre, des équipes peuvent également être déployées sur les navettes qui réalisent des trajets réguliers entre le port de Marseille et l'île du Frioul : contrôle de l'identité du capitaine et du nombre de passagers, des effectifs, de la présence du matériel de sécurité... L'identité des passagers peut aussi être vérifiée pour s'assurer qu'ils ne sont pas sur la liste des personnes recherchées.

AVEC LE PELOTON DE SÛRETÉ MARITIME ET PORTUAIRE

Le lendemain, rendez-vous à 8 heures avec le peloton de sûreté maritime et portuaire Marseille Joliette. Ce détachement a pour mission de détecter les menaces d'actes illicites sur les navires de commerce, les ferries, les navires de croisière, les ports et les installations portuaires. Dans la salle de réunion, le capitaine Frédéric, commandant du PSMP, donne le briefing de l'intervention : « *Aujourd'hui, nous allons réaliser un contrôle sûreté sur le roulier L***. Il effectue des lignes régulières entre Marseille et Tunis, un itinéraire propice aux trafics. Nous allons vérifier la régularité des passeports et des documents ainsi que la cargaison. L'équipe cynotechnique nous accompagnera pendant que les plongeurs inspecteront la coque.* » Chaque semaine, le peloton doit effectuer entre deux et trois contrôles de sûreté : de la simple vérification de documentation à une fouille complète du bâtiment, intérieure et extérieure. Ces visites ne sont pas faites au hasard : elles concernent



© A. GROVER / MN

© A. GROVER / MN



© V. ORSINI / MN

des navires identifiés et ciblés par la Cellule d'évaluation des menaces et analyse sûreté* (CeMAS), la Direction du renseignement militaire (DRM) ou la préfecture maritime. Et ce, en fonction des ports et de la marchandise transportée.

Après quelques minutes de route, les trois voitures de gendarmerie arrivent aux abords du quai de la Grande Bigue. Les dernières consignes sont données. Les équipes peuvent monter à bord. « *Les commandants ne refusent jamais une visite. Je me présente et leur explique que nous allons procéder à un contrôle. Aujourd'hui, il y a un petit temps de latence, histoire de réunir deux membres d'équipage pour nous guider* », poursuit le capitaine Frédéric. Les deux marins nous rejoignent. L'inspection commence. Le maître-chien et son tout jeune malinois, équipé de chaussons pour protéger ses coussinets des hydrocarbures, ouvrent la marche. Pendant ce temps, la MDC Noëlline vérifie les documents : liste des membres de l'équipage et des dernières escales, date du dernier exercice de sécurité, certificat international de sûreté du navire, etc. « *Une fois qu'on les a tous, on pose des questions imposées ou d'initiative liées à la sûreté, l'ambiance à bord par exemple* », explique-t-elle. Après deux heures de contrôle, fouilles et prise de vues, les gendarmes n'ont rien trouvé de suspect. Le L*** pourra appareiller le lendemain.

GARANTIR LA SÛRETÉ MARITIME ET PORTUAIRE

Dans ses missions quotidiennes, le PSMP de Marseille déploie également des équipes de protection embarquées sur un navire à passagers (EPNAP) sur des bateaux battant pavillon français, pour des liaisons Marseille-Corse par exemple. Lorsque le ferry est à six nautiques du port, les gendarmes le contactent par VHF : « *Gendarmerie maritime, nous allons effectuer une montée. Merci de descendre l'échelle de pilote* ». Une fois à bord, une première équipe se dirige vers la passerelle et une seconde vers le pont garage. Il s'agit de

sécuriser le navire aux approches de Marseille, ainsi que le débarquement des passagers et des voitures à l'arrivée.

La sûreté maritime et portuaire du grand port maritime de Marseille est garantie par 53 gendarmes de la gendarmerie maritime répartis sur les deux bassins du port (Est et Ouest). Une surface de plus de 10 700 hectares. Pilotes d'embarcation, plongeurs de bord, équipes cynotechniques, moniteurs en intervention professionnelle et officiers de police judiciaire assurent les missions. Récemment, une enquête d'ampleur a permis de démanteler un vaste trafic de vols en bande organisée dans les containers stockés sur les quais.

Une présence et une polyvalence d'autant plus importantes que c'est l'une des seules forces de police présentes sur l'eau. Une des clés de leur réussite ? « *La mobilité et le caractère aléatoire de nos contrôles* », conclut le lieutenant-colonel Franck, commandant de la compagnie de gendarmerie maritime de Marseille.

EV2 MARGAUX BRONNEC

* Les CeMAS sont implantées au sein de chaque groupement de la gendarmerie maritime à Cherbourg, Brest et Toulon.

NOUVELLE POLITIQUE DE RÉMUNÉRATION DES MILITAIRES

Vers une adaptation de la solde du marin

Le troisième et dernier volet de la nouvelle politique de rémunération des militaires (NPRM) verra le jour cet automne. Inscrite dans la loi de programmation militaire (LPM) 2019-2025, cette réforme a pour objectif de mieux s'adapter aux contraintes liées au statut du militaire et à sa vie professionnelle et personnelle, tout en rendant plus simple et compréhensible sa rémunération. Explications.

Déclinée en huit primes et indemnités, la NPRM s'articule en trois volets : les indemnités liées à la mobilité du militaire (2021), celles relevant de l'absence opérationnelle et de l'exercice du commandement ou de responsabilités (2022) et enfin les primes dépendant des qualifications militaires générales et des compétences exercées dans des milieux d'emploi spécifiques, ainsi que les indemnités compensant les sujétions inhérentes à l'état de militaire (2023).

Faire évoluer le système indemnitaire était nécessaire, tant pour améliorer sa lisibilité que pour réduire les coûts de gestion et assurer l'attractivité de certains emplois. Le déploiement s'est fait en trois temps afin de ne pas perturber le versement de la solde des militaires. Pour rappel, les grands principes de la réforme sont l'universalité, la neutralité des choix personnels et la simplification.

CE QUI CHANGE

Le changement commence en 2021 avec l'indemnité de mobilité géographique des militaires (IMGM) qui compense l'obligation de mobilité et les impacts sur leur vie personnelle et familiale (relations, logement, travail du conjoint, scolarité des enfants...). Dans son prolongement, trois nouvelles primes et indemnités sont entrées en vigueur en 2022 :

- l'indemnité de sujétions d'absence opérationnelle (ISAO) qui compense la contrainte d'absence du domicile pour raison opérationnelle, les activités de gardes, navales, aériennes et terrestres ou encore les renforts temporaires en outre-mer ;
- la prime de commandement et de responsabilité militaire (PCRM), qui valorise les différentes responsabilités tenues par les marins militaires, dès lors qu'ils occupent un poste de commandement ;
- la prime de performance (PERF) qui concerne plus particulièrement le parcours des ingénieurs, commissaires et officiers des affaires maritimes en charge des fonctions de conception, de direction et de contrôle dans les domaines techniques.

Quant au volet 2023, il est concentré sur les

contraintes fortes qui pèsent sur le logement (prise en compte des tensions sur le marché locatif, accès à la propriété) et l'évolution des organisations familiales (augmentation du célibat géographique, Pacs). Il valorise le parcours professionnel du marin.

CAS CONCRET

Prenons l'exemple du premier maître Matthieu, titulaire du BS, 12 ans de service. Pacsé depuis quelques mois avec un conjoint non militaire et sans enfant, il vit à Toulon depuis plusieurs années et est affecté sur le porte-avions *Charles de Gaulle*. Quels sont les effets de la NPRM sur sa solde ?

Une valorisation du passage en grade

Signe de reconnaissance de son parcours, la NPRM revalorise la rémunération de Matthieu via la prime de parcours professionnel (3PM). Une bonification qui encourage la progression de carrière, valorise l'escalier social et rétribue la montée en qualification.

Concrètement, cela se traduit pour lui par un cumul de trois balises*. Avec la balise 1, obtenue dès son BAT, Matthieu perçoit déjà un supplément de 5% de sa solde de base brute. Avec la balise 2, acquise automatiquement avec le BS ou le BST, sa solde brute sera encore majorée de 6%. Enfin, avec l'augmentation des contingents de balise 3, il pourra toucher 6%



“ La NPRM permet de mieux valoriser l'évolution professionnelle et de prendre davantage en compte les sujétions liées au statut de militaire.

– Vice-Amiral d'escadre Éric Janicot

supplémentaires dès 12 années de service. Soit un supplément cumulé de 17% de sa solde de base brute mensuelle.

Une meilleure reconnaissance de ses qualifications

Affecté sur porte-avions comme technicien aéronautique, Matthieu est éligible à deux compétences via la prime de compétences spécifiques militaire (PCSMil) :

- la compétence « forces de surface », qu'il perçoit en étant embarqué : ayant plus de 1200 jours de mer à son actif, il est titulaire du certificat de surfaciers confirmé (forfait majoré) qui lui donne droit à une prime mensuelle de 510 euros brut (contre 440 euros avec moins de 1200 jours de mer) ;
- la compétence « maintenance des aéronefs », qui concerne les marins mécaniciens d'aéronautique. À son poste, Matthieu a la respon-

sabilité de certifier la remise en service des aéronefs et des équipements, ce qui lui permet de percevoir la prime au niveau « expert » : soit 660 euros par mois.

Une prise en compte des contraintes personnelles

En plus de ces primes, Matthieu touche également des indemnités qui compensent les contraintes que sa famille et lui subissent. Tout d'abord, l'indemnité d'état militaire (IEM), qui reconnaît les devoirs, sujétions et frais inhérents à l'état militaire. Le délai de carence de deux ans pour les personnes pacsées est désormais supprimé, ce qui permet à Matthieu d'en bénéficier immédiatement à hauteur de 171 euros brut par mois. Enfin, locataire dans le secteur privé à Toulon depuis dix ans, il touche une indemnité de garnison (IGAR) mensuelle de 318 euros alors qu'il ne bénéficiait pas de la MICM. S'il devient propriétaire dans le futur, l'IGAR lui sera toujours versée. Dans deux ans, lorsqu'il sera au Plan annuel de mutation (PAM) et sera affecté à Brest, Matthieu bénéficiera d'une indemnité de mobilité géographique du militaire (IMGM).

Pour connaître, comme Matthieu, les effets de la NPRM sur votre solde, rendez-vous sur le simulateur en ligne sur le portail Intradef : <https://picasso.intradef.gouv.fr/nprm/militaire>

EV1 JEAN-CHRISTOPHE PRINGARBE ET ASP JULIA DUBUC

* À savoir : la 3PM se compose de quatre balises indemnitaires possibles et cumulables pour les officiers marinières et de deux niveaux non cumulables pour les officiers. Elles jalonnent les parcours professionnels et remplacent les anciennes primes de service, de qualification et de haute technicité pour les officiers marinières et correspondent aux titres de l'enseignement supérieur du 1^{er} et 2^e degré pour les officiers. Certaines balises restent soumises à un contingent qui a été augmenté pour les officiers marinières.



© R. MARTIN / IJMN

3 QUESTIONS AU VICE-AMIRAL D'ESCADRE ÉRIC JANICOT

Directeur du personnel de la Marine (DPM)

Amiral, les quatre dernières primes de la NPRM seront mises en œuvre en octobre 2023 : quelle est l'ambition du troisième volet ?

Le troisième volet de la NPRM concentre à lui seul les trois quarts des 100 millions d'euros supplémentaires dont bénéficieront annuellement les marins. À long terme, le travail de simplification des 176 primes offrira des bases de leviers indemnitaires pour les futures politiques RH. N'oublions pas que les principes structurant la NPRM reposent sur l'universalité des indemnités, l'égalité de traitement entre individus, ou encore la définition de ce qu'est un foyer familial.

Quelle sera la nouveauté de ce troisième volet ?

Principale évolution, l'indemnité de garnison (IGAR) sera perçue par tous les marins : locataires, propriétaires, célibataires, célibataires géographiques, pacsés ou mariés. Près de 34000 nouveaux ayants droit bénéficieront d'une indemnité pouvant s'élever à plusieurs centaines d'euros par mois. Pour les nouveaux arrivants en région parisienne, les locataires bénéficieront après octobre 2023 d'une majoration territoriale. La perception de l'IGAR sera pérenne et sans dégressivité temporelle, contrairement à la MICM. Pour les marins qui seraient pénalisés par ces nouveaux modes de calcul, ils bénéficieront – tant qu'ils resteront affectés dans le même arrondissement (au sens de l'IMGM) – d'une indemnité compensatrice transitoire (ICT) d'une durée maximale de neuf ans.

Quels sont les effets de la NPRM sur la politique RH de la Marine ?

La NPRM permet de mieux valoriser l'évolution professionnelle et de prendre davantage en compte les sujétions liées au statut de militaire. Une étude menée par les armées révèle que 97 % des militaires bénéficieront d'une hausse de leur rémunération mensuelle, hausse qui sera supérieure à 5 % pour la moitié d'entre eux. La situation des 3 % non avantagés fait l'objet de mesures compensatoires pour l'ICT. En 2026, une clause de revoyure permettra d'évaluer l'ensemble du dispositif.

Outre cette réforme, la DPM demeure engagée dans de nombreux combats au profit des marins et de la Marine, tant sur l'évolution des compétences de chacun que sur la valorisation du métier de marin pour relever nos prochains défis.





© V. CORSINI / MN

Que ce soit en infographie (à gauche) ou en logistique (à droite) par exemple, militaires et civils travaillent ensemble.

CIVILS DE LA MARINE

Ensemble. Avec les marins

Près de 2 800 civils font partie de la Marine et participent ainsi activement au soutien des forces. Depuis 2007, plus de 800 civils ont ainsi intégré ses rangs. Statuts, diversité des métiers, lieux d'affectation et mobilité, progression de carrière... Découvrez comment et pourquoi rejoindre la Marine en tant que personnel civil !

Que ce soit pour une alternance ou un premier emploi, un changement de poste, une évolution ou une reconversion professionnelle ; que vous soyez civil ou militaire, la Marine nationale vous ouvre ses portes !

DES VOIES D'ACCÈS VARIÉES

Bonne nouvelle, à tout moment de son parcours, et quel que soit son niveau scolaire, on peut choisir de rejoindre la Marine, ses femmes et hommes animés par un fort sens du service public et de l'engagement. Selon les besoins, les postes sont proposés sous différents statuts : fonctionnaire (titulaire, par voie de concours),

ouvrier de l'État ou contractuel (en CDI ou en CDD). Pour rejoindre la Marine, et selon le profil de chacun, il est possible de postuler à des offres d'emplois dits « d'exécution » sans condition de diplôme, à des emplois de cadres intermédiaires à partir du niveau BAC ou à des emplois de cadres à partir du niveau BAC +3. À noter : pour le personnel civil, la Marine recrute sans condition d'âge.

UN APPUI AUX OPÉRATIONNELS

Au sein d'une Marine de tous les talents, dans un contexte de changements géostratégiques qui impliquent de répondre aux enjeux opéra-

tionnels, l'action du personnel civil est essentielle. Par les missions exercées à terre au plus près des forces et au contact des marins, le personnel civil participe activement aux activités opérationnelles de la Marine. 95 % des civils sont ainsi employés sur les trois façades maritimes. Si la majorité d'entre eux sont localisés à Brest, Toulon et Cherbourg, certains travaillent également à Paris, Lorient, Bordeaux, Hyères, en Corse ou encore en outre-mer.

Les services de soutien de la Marine comme le Service de soutien de la flotte (SSF) et le Service logistique de la Marine (SLM) sont les plus importants employeurs de personnel civil.

Les civils y sont majoritairement logisticiens, ingénieurs, acheteurs ou mécaniciens. Les forces maritimes emploient également des civils dans des fonctions de maintien en condition opérationnelle, ingénierie ou logistique.

UNE GRANDE DIVERSITÉ DE MÉTIERS

Grâce à leurs compétences et expériences, les civils sont un atout majeur pour la Marine. L'essentiel est d'oser ! Les métiers proposés sont variés, parfois inattendus (*lire ci-dessous le témoignage de Fabien, fauconnier*) et correspondent à 28 spécialités différentes : RH, santé/sécurité au travail, finances... Les compétences et les expertises de la spécialité Systèmes d'information et de communication (SIC) sont actuellement particulièrement recherchées pour répondre à de nouvelles missions. À ce titre, des postes d'analyste cyber, de technicien d'exploitation ou encore d'architecte *Big data* sont ouverts sous statut fonctionnaire ou contractuel.

En fonction de la spécialité et de la localité, il est possible de développer un parcours de carrière en métropole et outre-mer.

CONSTRUIRE SON PARCOURS

Les civils de la Marine sont accompagnés dès leur recrutement et durant leur parcours de carrière par des Établissements de formation marine (EFM) majoritairement implantés au cœur des ports (Toulon, Brest et Cherbourg) au plus près des unités. Tout au long de leur carrière, ils peuvent suivre des formations et

être conseillés pour évoluer et développer leurs compétences pour acquérir de plus grandes responsabilités.

Attentive à la qualité de vie de tous ses marins, civils comme militaires, la Marine garantit un accès à la politique d'accompagnement social du ministère des Armées (logement, garde d'enfants...) et leur réserve des avantages, notamment via le site [Famillesdemarins.com](https://famillesdemarins.com) qui propose des offres à tarif préférentiel (loisirs, séjours de vacances, par exemple).

RECRUTEMENT : CE QU'IL FAUT SAVOIR

Être civil de la Marine, c'est évoluer dans un environnement stimulant, en assurant des missions indispensables à la réalisation du contrat opérationnel des armées. La Marine recherche en permanence de nouveaux profils. Suivez le guide !

Pour les civils

- Sur concours : en cas de succès, le choix du poste s'effectue selon le classement. Titularisation après un stage.
- Ouvrier d'État : en fonction des postes ouverts au recrutement, le candidat est recruté à l'issue d'une évaluation pratique.
- En tant que contractuel : en réponse à une annonce de CDD ou CDI.
- Bénéficiaire de l'obligation d'emploi : le candidat détenteur d'une reconnaissance en qualité de travailleur handicapé (RQTH) peut postuler aux offres d'emploi correspondantes.

S'il est retenu, il est recruté pour un an, puis titularisé après un oral devant jury.

Pour les militaires qui souhaitent devenir civils

- Via l'article L.4139-1 du code de la défense : sur concours administratif ou technique. En cas de succès, le choix du poste s'effectue selon le classement. Titularisation à l'issue d'un détachement d'un an.
- Via l'article L.4139-2 : avec une demande d'agrément validée par son gestionnaire, candidater à un poste via les sites d'offres d'emploi. Si le candidat est retenu, il est placé en détachement d'un an et intégré à l'issue.
- En tant que contractuel : le militaire candidate comme un civil à un poste en CDD ou en CDI publié sur les sites d'offres d'emploi.

LES SITES

- Civils de la défense : <https://contractuels.civils.defense.gouv.fr/offresdemploi>
- Choisir le service public : <https://choisirle.servicepublic.gouv.fr/>
- Mobilia (interne armées) : <https://mobilia.intradef.gouv.fr/recherche-postes>

DONNA FUKS

Anaëlle

25 ans, responsable et expert technique du laboratoire numérique à Brest (agent sous contrat)

« Bretonne d'origine, j'ai rejoint la Marine comme stagiaire puis apprentie. À l'issue de ma formation d'ingénieur, j'ai été recrutée en 2022 comme agent sous contrat au Laboratoire numérique de Brest, où je suis aujourd'hui expert technique et responsable de pôle. Tout en participant au développement d'applications pour la Marine, j'encadre les projets menés par les apprentis et les stagiaires. Cette expérience me permet de voir le regard des étudiants changer sur le monde militaire et de participer à la transformation numérique de la Marine. Avec des objectifs pragmatiques et des applications concrètes, la conduite de projets prend toute sa dimension au L@BNUM. »

Fabien

39 ans, fauconnier à Hyères (ouvrier d'État)

« Passionné de fauconnerie depuis mon plus jeune âge et fauconnier amateur depuis près de vingt ans, je cherchais à m'épanouir dans un métier qui me correspondait. Il était évident qu'un poste ouvert par la Marine nationale dans ce domaine était fait pour moi ! Après avoir réalisé un essai professionnel, j'ai vendu mon entreprise de marbrerie pour rejoindre l'équipe de la fauconnerie de la base d'aéronautique navale (BAN) de Hyères en 2022. Nos missions avec nos oiseaux de proie sont indispensables pour sécuriser la plateforme : en réintroduisant un prédateur, on évite en effet que des oiseaux de passage et sédentaires viennent se poser sur les pistes. C'est un métier exaltant et rigoureux, qui demande énormément d'investissement personnel pour avoir des rapaces opérationnels et expérimentés. »



© C. VALVERDE / MAF

Catherine

60 ans, chef de section Gestion du personnel à Cherbourg (fonctionnaire titulaire)

« J'ai rejoint la Marine en 1983 en qualité d'auxiliaire de bureau au sein du Centre d'essais techniques et d'évaluations de Cherbourg (Direction des constructions et armes navales/DCAN). Mon parcours m'a ensuite conduit vers le domaine des marchés publics et des appels d'offres, ce qui m'a permis de découvrir une autre facette des activités de la DCAN. Plus tard, je me suis orientée vers la gestion du personnel militaire au Centre administratif du port de Cherbourg, avant d'évoluer vers la gestion du personnel civil. Au gré de mes affectations, majoritairement dédiées à la gestion du personnel, j'ai pu appréhender la diversité et la variété des fonctions et apprécier le rapport à l'humain qui fait la richesse de mon métier. Après plus de quarante ans de service, je quitterai l'institution en gardant en mémoire la qualité des rencontres liées à mon engagement au profit du personnel. »



© O. NICOLAS / MAF

Dates clés

19 septembre 1986 : intégration de l'école de Maistrance, Brest

30 novembre 1990 : obtention du brevet de personnel navigant de l'aéronautique navale

23 mars 2011 : première mission de combat en tant que chef de mission à bord d'un E-2C Hawkeye en Libye (opération Odyssey Dawn)

25 août 2022 : prise de commandement du CESSAN

Meilleur souvenir

« Entre 2005 et 2012, j'ai été déployé plusieurs fois au-dessus de l'Afghanistan en missions opérationnelles, dont presque 10 mois en enchaînant avec la Libye en 2010. On était en contact avec les troupes au sol qui nous demandaient un appui aérien. On entendait tous les bruits au sol quand ils devaient se dégager des talibans, les tirs en rafale. Cela met la pression. Je pense aussi à la première mission de sauvetage, quand on voit l'expression de la personne sauvée. Ou en Falcon 50, quand on retrouve un bateau en perdition. On sauve des vies de façon inconditionnelle. »



© A. MONOT / MN

Le CC Prieur teste la capacité de reconfiguration d'un équipage lors d'un exercice d'évacuation.



© A. MONOT / MN

Capitaine de corvette Frédéric Prieur

Commandant du CESSAN*, base d'aéronautique navale de Lanvéoc-Poulmic

Toujours plus haut

37 ans de Marine. Modeste, déterminé et passionné. Telle est l'image du capitaine de corvette (CC) Frédéric Prieur lors de cet entretien. Un exercice difficile que celui de parler de soi, même au travers de son métier. Il incarne cette Marine qui permet d'exercer plusieurs spécialités, d'évoluer dans de nombreux environnements, d'avoir un parcours riche.

En 1986, il intègre l'école de Maistrance : « Entrer dans la Marine était un choix personnel. À l'époque, on était habillé en matelot ! J'ai ensuite postulé pour entrer dans l'Aéro. » Il pose le cours Électronicien de bord (ASMBO), qui consiste à apprendre à pister les sous-marins depuis un hélicoptère Lynx et fait une belle carrière, embarqué à la Flottille 34F comme

officier marinier. Mais au bout de 15 ans, il se remet en question. « J'adore la Marine. J'ai donc posé le concours officier (OSM concours) et suis devenu tacticien aéronautique (TACAE). » Il vole brièvement sur ATL2 avant de poursuivre sur Hawkeye et de faire notamment des missions de défense aérienne. « C'était nouveau pour moi et la Marine cherchait quelqu'un. » À ce moment de la discussion, il tient à cette mention : « Je suis marié et père de deux enfants que j'ai vu naître. Ma femme m'a toujours soutenu dans mes choix ». Il part donc à la 4F en 2004 : de nombreuses missions. Tandis que le porte-avions fait un arrêt pendant deux ans, il poursuit à la 24F sur Falcon 50 comme radariste navigateur. « J'étais beaucoup engagé dans l'action de l'État en mer, la lutte contre le trafic de drogue et la lutte contre l'immigration », ajoute-t-il. Entre 2009 et 2011, de retour à la 4F, il est déployé presque 10 mois

au large du Pakistan et au-dessus de la Libye. Une responsabilité importante : « On était en alerte maximale à cause de ce qui se passait en Libye. Quand je suis parti, je venais d'être qualifié chef de mission sur Hawkeye. Imaginez : premier vol opérationnel du théâtre. Le commandant adjoint opérations (COMOPS) m'a dit : "Tu vas le faire". Quelle pression. On me faisait confiance. C'était très gratifiant. Mais entre nous, je n'en menais pas large ». L'histoire continue : il est instructeur un an sur Hawkeye avant d'être responsable de la formation des TACAE et du personnel navigant technique.

2017 : changement de cap. Le CC Prieur se porte volontaire pour aller à Paris à l'EMO Marine (planification de moyens aéronautiques) puis au Commandement des opérations spéciales. « Je travaillais sur un plateau Europe/Afrique du Nord/

Asie et questions transverses comme J3". Et après le 24 février 2022, tout a pris une dimension plus importante ». Cinq ans plus tard, il souhaite revenir aux sources. Direction le CESSAN. « Avoir une telle place quand on a commencé matelot, avec un parcours comme le mien, cela compte ! Je suis convaincu que l'on est tous maîtres de notre avenir. » Et il l'est, changeant de métier et embarquant sur sous-marin, hélicos, frégates, porte-avions ! « Je me suis aussi remis en question au moment de "passer" officier. Car j'aurais pu "rester" dans les hélicos. Mais j'ai pris conscience que je pouvais aller plus loin. » À suivre...

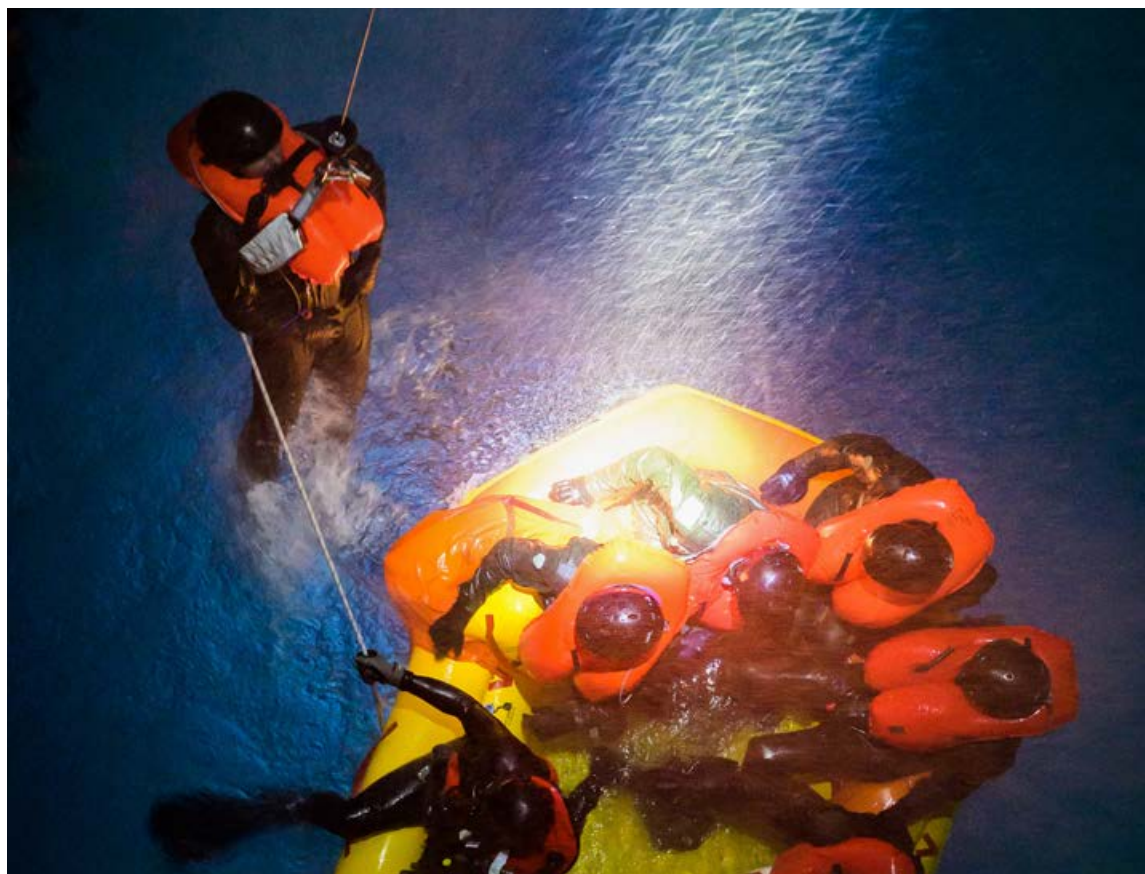
VIRGINIE DE GALZAIN

* Centre d'entraînement à la survie et au sauvetage de l'Aéronautique navale.
** Officier en charge de la conduite des opérations en état-major interarmées.

Focus Objectif survie

Créé en 1995, le CESSAN forme chaque année 1 200 stagiaires à survivre en mer suite à un accident d'aéronef : marins, terriens, aviateurs, gendarmes, personnel urgentiste civil... Après une formation théorique, la pratique a lieu en bassin et en mer. **Objectif** : savoir évacuer un aéronef et survivre. Les simulateurs reproduisent vents violents, nuit, pluie et orage. À bord d'une cabine reconstituant leur aéronef, les stagiaires sont immergés et doivent s'en extraire. Ils apprennent aussi à se dégager de leur parachute. En rade de Lanvéoc-Poulmic, ils déploient leur canot de sauvetage et déclenchent les fusées de détresse tout en devant résister aux vagues, au froid et au mal de mer. **Pour assurer ces entraînements**, 18 personnes travaillent au CESSAN. Parmi eux : sept plongeurs hélicoptère et deux plongeurs de bord pour l'instruction, et cinq techniciens pour la remise en condition opérationnelle du matériel.

ASP MAXENCE LIDDIARD



© A. MONOT / MN

BASE OPÉRATIONNELLE DE L'ÎLE LONGUE

48 heures au cœur de la dissuasion

Située en rade de Brest sur la presqu'île de Crozon, la base opérationnelle de l'Île Longue constitue le sanctuaire des sous-marins nucléaires lanceurs d'engins (SNLE) depuis 1970. Près de 2 500 personnes – militaires, civils et industriels de 280 sociétés – s'y côtoient chaque jour, pour assurer la mise à disposition d'un SNLE toutes les sept semaines. Missiles à têtes nucléaires, zones pyrotechniques et nucléaires et une capacité à être autonome en toutes situations : l'Île Longue a des airs de forteresse. À l'intérieur, la coordination de toutes ces activités est un défi permanent, indispensable et maîtrisé. *Cols bleus* vous fait découvrir cette base hors du commun.

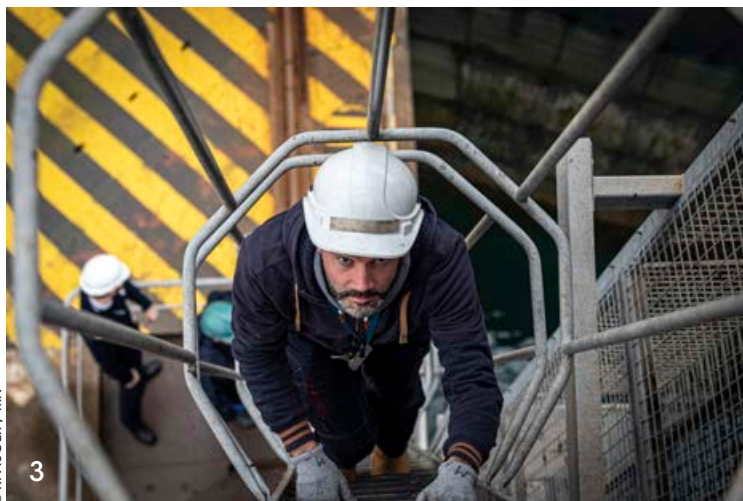




© J.-P. PONS / MN

1

1 50 ans de permanence à la mer : depuis 1972, au moins un sous-marin nucléaire lanceur d'engins français patrouille dans les mers et les océans. Une fois la mission terminée, ces monstres d'acier mettent le cap sur la base opérationnelle de l'île Longue (ILO), leur port base. À peine arrivé, l'impression d'être sur un navire surprend. Une métaphore chère au capitaine de vaisseau (CV) Christophe, commandant la base opérationnelle de l'île Longue : « À l'image d'une unité embarquée, l'ILO dispose de repères similaires à un navire. Sa machine est la zone industrielle, le système de combat est composé des zones pyrotechnique et nucléaire, les carrés se retrouvent dans la zone vie. Le poste de commandement de la base (PC ILO) est notre passerelle. En fin de compte, nous sommes ici à cheval entre une unité à terre et unité à la mer. »



© K. AUGER / MN

3



© K. AUGER / MN

2

2 Un site ultra-protégé 24 heures sur 24, 7 jours sur 7 ! Le bataillon de fusiliers marins de Morsier assure la sécurité du site. En patrouille à terre comme en mer autour de la base, ils sont armés et parés à intervenir en quelques minutes, de jour comme de nuit. Une unité de gendarmerie maritime filtre également les va-et-vient continus sur la base. Résultat : un dispositif de sécurité capable de maîtriser tout type d'incident majeur et inattendu. « Nous nous entraînons constamment pour être en mesure de passer du calme à la tempête en un rien de temps si une crise survient », confie le major Arnaud, gendarme à l'île Longue.

3-4 Des infrastructures hors norme. Fondées dans la roche, les infrastructures des bassins se dévoilent au fur et à mesure que l'on se rapproche par la mer. Les bassins accueillent les SNLE en entretien, avec les portiques de halage qui servent à guider le bateau noir jusqu'à sa position finale à l'intérieur du bassin. Il faut monter les barreaux sur une vingtaine de mètres en hauteur pour accéder à la cabine : de là, le chef de portique dirige les brins d'acier accrochés au sous-marin. « Maîtriser la conduite de ces portiques est une compétence extrêmement technique et unique en Europe, qui nécessite entre deux et cinq années de formation », insiste Mathieu, ancien officier marinier, désormais apprenti chef de portique.



© K. AUGER / MN

4



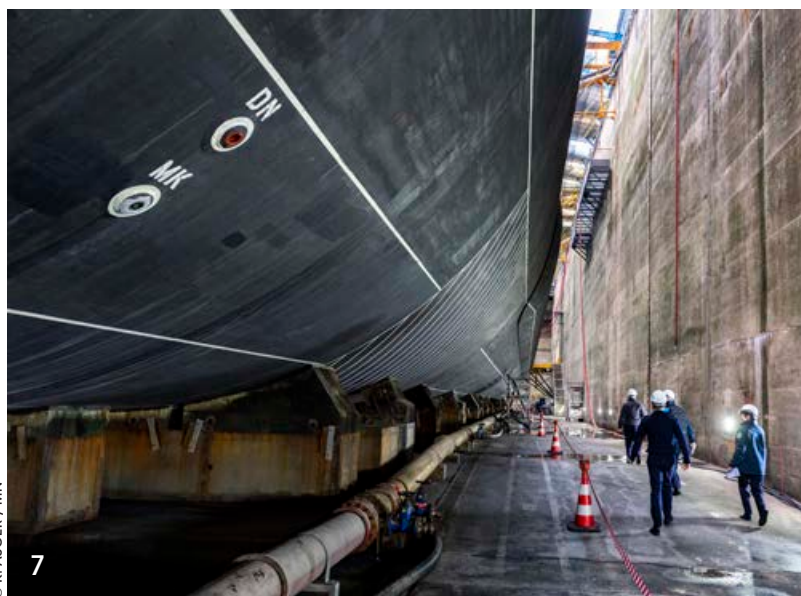
© L. BERNARDIN / MN

5



© L. BERNARDIN / MN

6



© K. AUGER / MN

7



© K. AUGER / MN

8

5-6-7 Une parfaite structuration. Une fois les 14000 tonnes d'acier posées sur la ligne de fins, le bassin se vide pour permettre l'entretien du sous-marin et faire d'éventuelles réparations. Remplissage et vidange, mise en route des moyens de servitudes électriques et nucléaires : l'activité des bassins ne s'arrête jamais. Sur l'ensemble du site, 1 000 marins militaires travaillent étroitement avec 1 500 industriels de 280 entreprises différentes. « Nous coordonnons les milliers d'activités et les 160 chantiers d'infrastructure de façon très précise, complète le CV Christophe. Sur cette base, ce sont les marins qui mènent les opérations, ce qui fait de l'île Longue une base opérationnelle. »

8 Au cœur des opérations. Face à son écran d'ordinateur, la second maître Leelee, adjointe au chargé du bureau des ressources humaines (RH), raconte. Entrée dans la Marine via l'école de Maistrance, l'île Longue est sa première affectation. Son enthousiasme est communicatif. « En plus de ma mission RH, qui me permet de travailler sur une incroyable diversité de spécialités, j'effectue du quart au poste de commandement. J'assiste l'officier de garde dans la surveillance de la base. On s'engage aussi pour ça : pour être au plus proche des opérations ! C'est vraiment très enrichissant. »



© K. AUGER / MN

9



10



11

© A. AGOSTINELLI / MN

9-10 Secours, prévention, intervention. Les chaufferies nucléaires comme l'armement des SNLE en missiles stratégiques peuvent présenter des risques spécifiques en cas d'accident. À ce titre, la brigade des marins-pompiers est en permanence prête à intervenir face à des événements à caractère nucléaire, radiologique et chimique. « *Nous sommes les seuls à devoir faire face à ces trois risques sur un espace aussi restreint, c'est passionnant* », précise le quartier-maître Antoine, marin-pompier de l'île Longue. D'autre part, le Service de protection radiologique du site (SPRS) s'assure du suivi et du contrôle quotidien des activités nucléaires, grâce aux nombreux instruments répartis en deux laboratoires, aux mains de militaires et de civils spécialisés.

11 Un entraînement vital. Tous les deux ans, chaque sous-marinier se rend au centre d'entraînement au sauvetage individuel (CESI) situé à l'île Longue, pour suivre une formation à l'évacuation par sas. « *S'entraîner au sauvetage individuel leur permet de savoir évacuer si la survie à bord de leur sous-marin devient impossible* », explique le maître Damien, instructeur au CESI. Seul centre de cette nature en France, il forme les marins affectés sur SNLE ainsi que sur sous-marins nucléaires d'attaque (SNA) « *C'est également pour nous l'occasion de rappeler les risques encourus lors d'une évacuation individuelle, tels que l'hypothermie ou les barotraumatismes* », précise le maître principal Maxime, instructeur lui aussi.

12 Une autonomie totale. Avant de quitter la base, nous prenons le temps de discuter avec le « pacha ». Assis à une table ovale dans son bureau situé au bâtiment de commandement, le CV Christophe ajoute : « *Comme vous avez pu le constater, cette base est unique. Notamment parce qu'elle doit être autosuffisante afin d'assurer la continuité de la dissuasion nucléaire française. Nous disposons entre autres d'importantes réserves d'eau douce et de carburant et nous produisons nous-mêmes notre électricité, pour subvenir à nos besoins en cas de crise.* » L'entretien s'achève. Plus que dix minutes pour grimper à bord du transrade pour Brest. Clap de fin.

ASP MAXENCE LIDIARD



12

© K. AUGER / MN

OCTOBRE 1973 : 50 ANS APRÈS...

Les aspects navals de la guerre du Kippour

En juin 1967, Israël remporte une victoire éclair contre ses voisins arabes lors de la guerre des Six Jours, qui lui permet d'occuper le plateau du Golan et la péninsule du Sinaï jusqu'au canal de Suez. Mais si l'État hébreu y gagne en profondeur stratégique, il doit désormais défendre une longueur bien plus grande de littoral. Six ans plus tard, un nouveau conflit israélo-arabe prend une dimension navale plus marquée où les premiers missiles mer-mer jouent un rôle décisif : la guerre du Kippour.



Patrouilleur égyptien de classe Osa tirant un missile SSN-2 Styx.

Dès le cessez-le-feu de 1967, s'ouvre une période de guerre larvée marquée par des incidents frontaliers.

En mer, le plus important d'entre eux a lieu le 21 octobre 1967 alors que le vieux destroyer israélien *Eilat* navigue à quatorze nautiques au large de Port-Saïd. Il est attaqué depuis la rade par trois vedettes lance-missiles égyptiennes qui tirent une salve de six missiles SSN-2 *Styx*. Surprise, leur cible est touchée par trois projectiles et coule, bilan 47 morts et 91 blessés parmi les marins. Cette première destruction d'un bâtiment de combat par missile surface-surface n'est pas simplement un choc pour la petite marine israélienne, mais un avertissement pour toutes les flottes de guerre. Désormais, la puissance de feu n'est plus corrélée à la taille, et de très petites unités peuvent l'emporter en allonge (portée

d'armes) et en « punch » sur des navires beaucoup plus lourds.

ISRAËL INNOVE SUR MER

Mais cette leçon va davantage profiter à Israël qu'à ses adversaires. Fortes de leur supériorité numérique et confiantes dans l'armement moderne que leur fournit l'Union soviétique, les marines égyptienne et syrienne restent attentistes. À l'inverse, la composante navale des forces armées israéliennes (ou Tsahal) *Heyl Ha' Yam*, adapte rapidement ses programmes et sa doctrine pour prendre en compte la nouvelle menace. En fait, l'intérêt du pouvoir « égalisateur » du missile (capacité à égaliser le rapport de force entre grandes et petites unités) est identifié dès la fin des années 1950 lorsqu'est lancé le programme *Luz*, une famille de missiles à guidage optique qui doit

comprendre une version mer-mer. La perte de l'*Eilat* en fait désormais une priorité, avec, comme nouveau paramètre, l'engagement de nombreux petits patrouilleurs rapides. Ce nouveau missile, nommé *Gabriel*, est plus petit, guidé par radar et capable de voler au ras des flots. Durant sa mise au point, les unités qu'il doit armer entrent également en service, parfois de façon rocambolesque. Ainsi, sur les douze vedettes de 250 tonnes *Saar III* en construction à Cherbourg, seules cinq sont livrées avant l'embargo sur les armes que Paris décrète envers l'État hébreu en 1967. Deux autres vedettes profitent d'essais en mer pour s'enfuir, et les cinq dernières sont dérobées dans leur rade normande lors d'une opération spéciale. Ces « vedettes de Cherbourg » constituent le fer de lance de la flotte israélienne avec quelques unités de type *Reshef* construites localement. Mais le principal problème tactique de cette petite flotte est l'allonge moindre du *Gabriel* par rapport aux *Styx*, ce qui expose longuement les unités au feu ennemi avant qu'elles ne puissent tirer. Pour les défendre dans cet intervalle de vulnérabilité, des contre-mesures électroniques capables de brouiller les missiles sont adoptées. Cette combinaison du *Gabriel*, des vedettes rapides et des brouilleurs justifie une doctrine d'emploi agressive visant à l'engagement à courte portée au missile et au canon.

DU 6 AU 25 OCTOBRE 1973 : LA GUERRE DU KIPPOUR

Après six années de préparation méthodique, l'Égypte et la Syrie déclenchent l'offensive qui va leur permettre de récupérer leurs territoires occupés et de mettre fin à une série d'échecs face à l'État hébreu : c'est la guerre du Kippour, livrée du 6 au 25 octobre 1973. Le conflit dans son ensemble se divise en une première phase d'offensives arabes victorieuses, marquée par le franchissement par surprise du canal de Suez et l'attaque vigoureuse du Golan, suivie d'une phase de contre-attaque israélienne jusqu'en territoire égyptien. Même si la valeur

tactique des troupes israéliennes finit par faire la différence, ce conflit reste beaucoup plus équilibré que les précédents, sur terre comme dans les airs.

En mer, en revanche, la marine israélienne domine largement en dépit d'un rapport de force défavorable. Avant même le début des hostilités, ses développements tactiques incitent l'état-major égyptien à ne pas engager ses grandes unités à proximité des côtes. L'ascendant moral est donc déjà du côté israélien, et les premiers combats l'accroissent encore. Durant ce conflit, les opérations sont livrées essentiellement sur le littoral pour bloquer l'accès aux ports adverses, bombarder les infrastructures côtières, ou faire peser la crainte d'un débarquement sur le flanc de la ligne de front.

La façade maritime méditerranéenne est le principal théâtre des opérations. La flotte israélienne adopte d'abord une posture défensive. Mais devant l'inaction des marines arabes, elle prend rapidement l'initiative de deux raids nocturnes. Le premier, au large de Lattaquié dans la nuit du 6 au 7 octobre, se heurte d'abord à une vedette lance-torpilles et à un dragueur de mines, puis provoque la sortie de quatre vedettes lance-missiles syriennes : tous ces bâtiments, sauf l'une des vedettes, sont coulés au missile ou au canon, sans pertes pour les assaillants qui leurrent avec succès une dizaine de missiles. Puis, dans la nuit du 8 au 9 octobre, le dispositif au large de Damiette est mis à l'épreuve à son tour, avec des résultats similaires : trois vedettes lance-missiles égyptiennes sont détruites tandis que les unités israéliennes ont esquivé, leurré ou détruit une quinzaine de *Styx*. Après ces deux engagements, la *Heyl Ha' Yam* garde entièrement l'initiative. Elle multiplie les bombardements côtiers en visant particulièrement les infrastructures pétrolières pour provoquer une sortie adverse, obtenant des succès variables face à l'artillerie côtière, aux vedettes ou à l'aviation. Un autre mode d'action mis en œuvre est l'insertion de nageurs de combat à Port-Saïd à partir du sous-marin *Dolphin*. Mais sur le plan opérationnel, le principal résultat obtenu est l'interdiction d'éventuelles opérations amphibies, tout en reportant cette menace sur l'adversaire : une garantie appréciable alors que la situation sur les fronts terrestres est tendue à l'extrême.

En comparaison, la mer Rouge est un théâtre secondaire, ne serait-ce que parce que le débouché maritime d'Israël sur cette façade se limite au port d'Eilat, au fond du golfe d'Aqaba. En nette supériorité sur cette façade maritime, la flotte égyptienne met en place un blocus, mouille des mines et effectue des raids commandos sur la côte du Sinaï. Dépourvus de moyens navals importants,

les Israéliens entretiennent une posture agressive par la multiplication de raids nocturnes de nageurs de combat dans le golfe de Suez visant l'infrastructure pétrolière ou des objectifs militaires. Ainsi, dans la nuit du 21 au 22 octobre, ils s'infiltrèrent dans le port d'Hurghada pour y incendier une vedette lance-missiles.

UNE ÈRE NOUVELLE POUR LE COMBAT NAVAL

Alors que la contre-offensive israélienne en territoire égyptien menace Le Caire, la fin des hostilités intervient le 25 octobre. Cherchant à éviter une défaite humiliante à ses alliés arabes, Moscou fait pression sur Washington pour obtenir d'Israël le respect du cessez-le-feu décrété par l'ONU. À cette occasion, le déploiement en Méditerranée d'un nombre de navires de la flotte Rouge supérieur

à celui de la VI^e Flotte américaine marque beaucoup les esprits.

Ainsi, si la guerre du Kippour voit les premiers combats entre flottes équipées de missiles, ceux-ci ne sont livrés qu'entre petites unités dans des conditions nautiques et tactiques qui leur sont favorables. Si la doctrine de la marine israélienne passe avec succès l'épreuve du feu, c'est sa capacité à identifier l'innovation utile et à l'adapter à ses forces qui est décisive. Ce faisant, elle révèle toute l'importance de la guerre électronique pour la défense des flottes contemporaines, ouvrant une nouvelle variante de l'éternel duel de l'épée et du bouclier, opposant cette fois-ci conduites de tir et contre-mesures.

DOMINIQUE GUILLEMIN
SERVICE HISTORIQUE DE LA DÉFENSE



■ | Papa ou maman embarque

Immersion en eaux profondes...

Un papa sous-marinier part en déploiement pour de longs mois. Avant son départ, Constance, Erwan et Jeanne glissent un étrange et mystérieux cadeau dans son sac... À travers cet amusant récit illustré, Hélène Boiteau-Rabaud, femme d'ancien sous-marinier, traite avec justesse de l'absence d'un parent durant une mission et de la vie qui continue de s'organiser à la maison. Ce livre est le premier tome de sa collection « Équipe des téméraires », des albums destinés aux enfants dès l'âge de 5 ans pour découvrir les coulisses de la vie militaire. N'hésitez plus : une partie des droits de cet ouvrage est reversée à l'Entraide Marine ! (M. L.)

Mystérieux cadeau à bord du sous-marin !, d'Hélène Boiteau-Rabaud. Éditions du Lau, 54 pages, 12 €.



■ | 5000 ans d'Histoire

Un défi : raconter la mer

La mer est présente sur 70 % de la surface du globe. Un vaste espace qui, au fil du temps, a beaucoup évolué. Aborder ces changements, c'est le défi que se sont lancé 50 historiens sous la direction d'André Zysberg. Ils retracent 5000 ans d'Histoire, de la mythologie à nos jours, à travers l'évolution de la navigation : de la guerre menée par les pirates jusqu'à Pearl Harbor en passant par de grands explorateurs tels que les Vikings et Dumont d'Urville, ou encore le rôle majeur des ressources halieutiques. Une lecture agrémentée d'un atlas de 28 cartes pour mieux comprendre les enjeux passés et actuels : voyages, conquêtes et découvertes, vie en mer et flux maritimes, migrations et enjeux de survie planétaire. Plongez-vous dans cet ouvrage documenté par les plus grands spécialistes et découvrez l'histoire des mers et des océans sous divers prismes, ou comment l'Homme n'a eu de cesse de tisser des liens avec ce patrimoine commun de l'humanité. (M. B.)

La Mer, 5000 ans d'Histoire, sous la direction d'André Zysberg. Éditions Les Arènes, L'Histoire, 2022, 640 pages, 29,90 €.

👁️ | Cité de la Mer de Cherbourg

Deux expos pour tous !

Deux expositions inédites sont à découvrir cet été à Cherbourg. Unique en Europe : après avoir passé 70 ans au fond de l'Atlantique, 43 nouveaux objets provenant du Titanic sont dévoilés à la Cité de la Mer de Cherbourg au sein de l'exposition *Objets oubliés, histoires retrouvées*. Un jouet d'enfant, de la vaisselle en cristal ou encore un portefeuille, héritages du destin tragique des passagers du plus célèbre des paquebots. Autre trésor visible, l'exposition gratuite *La Mer au cœur*, qui rassemble une trentaine de photos de grands photographes engagés : Sebastião Salgado, Yann Arthus-Bertrand et Jean Gaumy. Un hommage à l'environnement marin à préserver absolument, sa beauté, sa force et ses limites. (M. L.)

Cité de la Mer, Cherbourg. Objets oubliés, histoires retrouvées, jusqu'en mars 2024. Tarifs : adultes : 19 €, enfants (5-17 ans) : 14 €. Gratuit pour les moins de 5 ans. La Mer au cœur : jusqu'au 25 août 2023, Grande Halle. Accès gratuit. www.citedelamer.com



© CITÉ DE LA MER CHERBOURG



© YANN ARTHUS-BERTRAND

Les Nageuses

Réussir malgré tout

Elles sont dans le « Top 100 2023 » des personnes les plus influentes du magazine *TIME*. Leur parcours a inspiré le film *Les Nageuses*. Sara et Yusra (Mardini) sont deux sœurs syriennes. Nageuses professionnelles, elles décident de fuir leur pays en guerre pour rejoindre l'Allemagne.

Accompagnées de leur cousin, elles vont traverser la mer Égée massées dans une embarcation de fortune. Après une traversée périlleuse, les deux jeunes femmes atteignent l'Allemagne. Nageuse de talent, Yusra décide de reprendre son entraînement grâce à Sven, un coach allemand. Son objectif : gagner l'or pour son pays. À force de persévérance, Yusra se qualifie dans l'équipe des athlètes réfugiés pour participer aux Jeux olympiques de Rio. Lors du 100 m papillon, elle dédie sa course à tous les naufragés. Ce récit reflète le courage des personnes qui s'engagent dans ces périples au péril de leur vie. Il fait écho aux enjeux maritimes actuels et au « business » des traversées de la mer, à l'engagement des marins investis dans des opérations de sauvetage. (M. B.)

Les Nageuses, un film de Sally El Hosaini.
Disponible sur Netflix, 134 minutes.



Vaincre en mer

Anticiper le combat naval de demain

Un mot d'ordre : s'imposer face à l'ennemi. *Vaincre en mer au XXI^e siècle* est le fruit d'un important travail de recherche académique mené par deux officiers de Marine. Du positionnement des unités à l'emploi d'armes stratégiques, en passant par l'état d'esprit à adopter, cet ouvrage de référence destiné au grand public décrypte la tactique navale sous toutes ses formes. À travers un riche corpus d'exemples de batailles navales historiques, les auteurs retracent la dynamique du combat en mer depuis quatre siècles. Ils donnent à comprendre la planification et la conduite de l'action tactique, le rôle du commandement, les ressorts de la victoire, le sens de la force morale. Ils invitent à réfléchir sur l'impact de la robotique, nouvel âge de la conflictualité, sur la vocation d'une marine de combat à l'heure où l'hypothèse du combat naval est plus que jamais présente. (M. B. et M. L.)

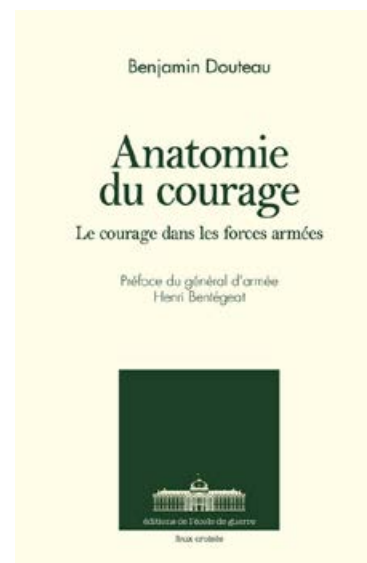
Vaincre en mer au XXI^e siècle : la tactique au cinquième âge du combat naval, de Thibault Lavernhe et François-Olivier Corman.
Édition des Équateurs, 637 pages, 31 €.

Forces armées

Anatomie du courage

Face aux épreuves qui nous touchent depuis maintenant quelques années, nous invoquons volontiers le courage. Au sein des armées, de nombreuses réflexions portent sur la notion de force morale. Dans ce contexte, l'auteur s'est interrogé sur cette qualité fondamentale : qu'est-ce que le courage ? Comment traverse-t-il les âges ? Quel est notre rapport au courage ? Sommes-nous en mesure, aujourd'hui, dans la société civile comme dans le monde militaire, de le mobiliser à la hauteur des enjeux actuels ? C'est à l'ensemble de ces questions que cet essai tente de répondre. Pour Benjamin Douteau, officier de Marine : « Cette réflexion m'apparaît d'autant plus actuelle qu'à la question de l'importance des forces morales au combat, le surgissement du conflit ukrainien est venu nous donner des réponses. » (V. de G.)

Anatomie du courage : le courage dans les forces armées, de Benjamin Douteau.
Éditions de l'école de Guerre, 2023, 134 pages, 15 €.



Le saviez-vous?



BAIGNOIRE

Sur les navires de surface de la Marine, on ne trouve pas de baignoire, même dans la chambre du commandant. L'eau douce devant être fabriquée à bord par distillation d'eau de mer, il ne serait pas très économique de l'utiliser pour prendre des bains. Les marins se contentent de prendre des douches. Toutefois, à bord de chaque sous-marin on trouve bien une « baignoire », mais elle n'est jamais garnie d'eau douce et l'eau de mer qui y pénètre est rarement chaude. En effet, « baignoire » est le surnom donné à la fosse de veille. C'est la partie supérieure du massif du sous-marin où sont postés les veilleurs et le chef du quart lors des navigations de surface. Elle est appelée ainsi à cause des paquets de mer qui s'y accumulent lorsque la mer est formée.

PHILIPPE BRICHAUT

ABONNEZ-VOUS !

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

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

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

Je souhaite recevoir une facture



		1 an (6 n° + HS)	2 ans (12 n° + HS)
Tarif normal	France métropolitaine	17,00 €	34,00 €
	Dom-Com	26,00 €	56,00 €
	Étranger	35,00 €	67,00 €
Tarif spécial*	France métropolitaine	15,00 €	30,00 €
	Dom-Com	25,00 €	52,00 €

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

SANTÉ · PRÉVOYANCE · ASSURANCE · RETRAITE

PROTÉGER
INTERVENIR
DÉFENDRE

VOS VALEURS
NOUS ENGAGENT

Groupe **AGPM**

Assureur distributeur
des offres sélectionnées
par **Tégo**

SANTÉ · PRÉVOYANCE · ASSURANCE · RETRAITE



agpm.fr



AGPM Assurances - Société d'assurance mutuelle à cotisations variables régie par le Code des assurances - SIRET 312 786 163 00013 APE 6512Z

AGPM Vie - Société d'assurance mutuelle à cotisations fixes régie par le Code des assurances SIRET 330 220 419 00015 APE 6511Z - Rue Nicolas Appert, 83086 TOULON CEDEX 9



C'est l'été



Rendez-vous sur boutique.marinenationale.gouv.fr

