www.colsbleus.fr

Cols•bleus
MARINE NATIONALE

LE MAGAZINE DE LA MARINE NATIONALE **N° 3100** — OCTOBRE 2021

PLANÈTE MER
YONG-MAN KWON
PAGE 30

VIE DES UNITÉS
EN PLEINE TEMPÊTE AVEC LA 33F
PAGE 34

Nos équipages

Les talents de la Marine

Nous sommes *là* pour agir

Santé, vie quotidienne, pouvoir d'achat

Il y a ceux qui parlent

et ceux qui font.

Sur le terrain,

Unéo fait la différence.

À vous d'en juger au 0970 809 709[1]

Document publicitaire. 1 - Du lundi au vendredi, de 8 h 30 à 17 h 30- appel non surtaxé. Crédit photo : ©Cindy MOTET/Marine Nationale/ECPAD/Défense. Unéo, mutuelle soumise aux dispositions du livre II du Code de la mutualité, inscrite au répertoire SIRENE sous le numéro 503 380 081 et dont le siège social est situé 48 rue Barbès - 92544 Montrouge Cedex – LaSuite – andCo

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

Unéo, la mutuelle des forces armées

TERRE - MER - AIR - GENDARMERIE
DIRECTIONS & SERVICES

Référencée Ministère des Armées

Adhérente MUTUALITÉ FRANÇAISE

Santé – Prévoyance

Prévention – Action sociale

Solutions du quotidien

unéo

Votre force mutuelle

Éditorial

La Marine, une hyperbole de talents !

© J. RAPPIN/MN

Capitaine de vaisseau **Éric Lavault**, directeur de la publication

Le premier système de combat d'un bâtiment, d'un sous-marin ou d'un aéronef, c'est son équipage.
L'efficacité de l'écosystème logistique, technique, opérationnel ou administratif qui soutient nos unités en opérations repose également sur des hommes et femmes, civils et militaires.
Sans leurs talents à tous, point de succès opérationnel, point de performances techniques ; pas de marine de combat ni de marine en pointe.
Le chef d'état-major de la Marine, l'amiral Pierre Vandier, a ainsi décidé de fonder le troisième pilier de Mercator sur les talents humains servant au sein de la Marine.

Mais au fait, qu'est-ce que le talent ?
Le talent peut être une compétence technique, un savoir-faire, un savoir-être, une aptitude, des qualités physiques ou morales. Il se patine ou gagne en tanins avec l'expérience et les années, il rayonne s'il est exploité avec audace, on le sublime dans la prise de risques.
Il mène alors à la Victoire qui seule compte.

Nos écoles sont des pépinières de talents.
La formation dispensée tout au long d'une carrière est un tuteur le long duquel le talent du marin s'épanouit, donnant pour fruits des compétences.
Chaque marin est comptable des talents dont il dispose. Il ne doit pas les laisser sommeiller, mais les faire fructifier. Il faut de la volonté pour progresser tout au long de sa carrière et ne pas s'endormir sur ses acquis.

L'efficacité d'un équipage reposera sur l'aptitude du commandant à exploiter les talents individuels de ses marins pour forger le collectif puissant qu'incarne l'esprit d'équipage.
Le talent, c'est la faculté de ce même commandant à diffuser, transmettre le sens de la mission au sein de son équipage. C'est son coup d'œil pour saisir une opportunité et prendre des risques pour le succès de la mission.

Le talent, c'est celui de l'enseigne de vaisseau qui, par son allant et sa faculté d'entraînement, motive son équipe de visite à poursuivre, malgré des heures de fouille infructueuse d'un *dhow* suspect, malgré la chaleur et le mal de mer dans une houle croisée.
Le talent de l'officier marinier supérieur, ce sont ses compétences techniques associées à son *leadership*, encadrant ses équipes avec fermeté, bienveillance et pédagogie pour mettre en œuvre les décisions de commandement et les ordres du chef de service.
Le talent, c'est celui du chef de compartiment machine qui va réparer le moteur de la frégate en faisant travailler ses bouchons gras toute la nuit dans une chaleur d'étuve pour tenir l'impossible délai que lui a donné le commandant.

Ce *Cols bleus* est l'occasion de vous présenter des talents : le courage du maître Frédéric, plongeur d'hélicoptère à la 33F, le volontarisme du maître Maxence du GPD Manche, ambassadeur MyJobGlasses.com, la ténacité d'un autre Frédéric, chef de l'équipe de visite du *Dixmude*, et bien d'autres encore.

Vous en êtes peut-être ?

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 Éric Lavault directeur de la communication de la Marine **Adjoint du directeur de la publication :** CF Julien Fort **Rédacteur en chef :** Hélène Perrin **Secrétaire de rédaction :** Philippe Brichaut **Rédacteurs :** EV1 Aude Bresson, ASP Clovis Canivenc **Infographie :** Charline Normand, ASP Nolwenn Tinévez, Lynce Lislet, Dominique Jaquard-Tasquer **Conception-réalisation :** JOUVE (Mayenne) **Couverture :** © S. Chenal / MN **4e de couverture :** © Radancy / Nis&For **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.

GMF 1er assureur des Agents du Service Public selon une étude Kantar TNS SoFia de mars 2021.
LA GARANTIE MUTUELLE DES FONCTIONNAIRES et employés de l'État et des services publics et assimilés - Société d'assurance mutuelle - Entreprise régie par le Code des assurances - 775 691 140 R.C.S. Nanterre - APE 6512Z - Siège social : 148 rue Anatole France - 92300 Levallois-Perret Cedex.
GMF ASSURANCES - Société anonyme au capital de 181 385 440 euros entièrement versé - Entreprise régie par le Code des assurances - R.C.S. Nanterre 398 972 901 APE 6512Z. Siège social : 148 rue Anatole France - 92300 Levallois-Perret. / LA SAUVEGARDE (R.C.S. Nanterre 612 007 674).

Cols•bleus
MARINE NATIONALE

actus 6

passion marine 16

Nos équipages, les talents de la Marine

rencontre 28

Capitaine de vaisseau Arnaud Tranchant,
commandant de la mission Jeanne d'Arc 21,

planète mer 30

Yong-Man Kwon ⚓,
Mettre l'armée en lumière

33 vie des unités

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

36 RH

e-Habillement,
commandez vos effets militaires depuis chez vous

Devenir officier,
le concours de l'École militaire de la flotte fait peau neuve

40 portrait

Enseigne de vaisseau de 1re classe Frédéric
Chef du service courant sur le PHA *Dixmude*

42 immersion

ARC21,
Manœuvres terrestres et aéronavales en mer de Chine orientale

46 histoire

Vauban et la mer,
le stratège naval,

48 loisirs

Toute l'actualité culturelle de la mer et des marins

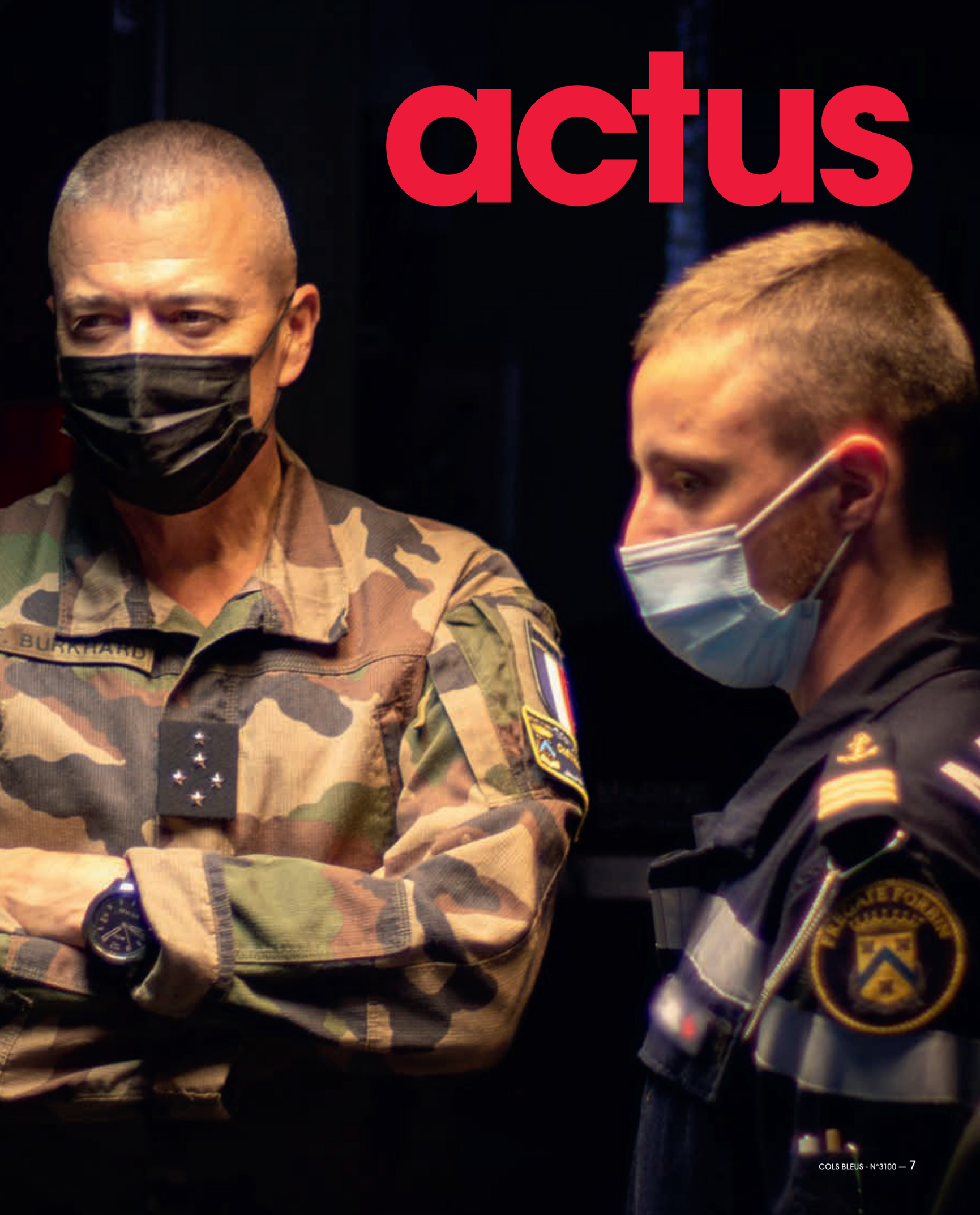
instantané

LE CEMA À LA RENCONTRE DES MARINS DU *FORBIN*

Le 25 juillet, le général d'armée Thierry Burkhard, chef d'état-major des Armées, s'est rendu en visite officielle à bord de la frégate de défense aérienne (FDA) *Forbin*. L'équipage revenait alors d'un déploiement de près de trois mois en Atlantique et en Méditerranée orientale, où il avait été engagé en soutien direct de l'opération Chammal de lutte contre Daesh.

© MN

actus



80

instantané

ÉVACUATION SANITAIRE

Le 25 août, un avion *Gardian* de la Flottille 25F a évacué un patient atteint par la Covid-19 depuis Mangareva jusqu'à Tahiti, les deux îles étant distantes de 1 642 km.
Les équipages de la Flottille 25F apportent un soutien précieux dans le domaine du secours à la personne en Polynésie française, zone regroupant des territoires très éloignés.

© T. TREBERN / MN

Amers et azimut

Instantané de l'actualité des bâtiments déployés

DONNÉES GÉOGRAPHIQUES

Source Shom

ANTILLES
ZEE : env. 138 000 km²

GUYANE
ZEE : env. 126 000 km²

CLIPPERTON
ZEE : env. 434 000 km²

MÉTROPOLE
ZEE : env. 349 000 km²

NOUVELLE-CALÉDONIE – WALLIS-ET-FUTUNA
ZEE : env. 1 625 000 km²

SAINT-PIERRE-ET-MIQUELON
ZEE : env. 10 000 km²

TERRES AUSTRALES ET ANTARCTIQUES FRANÇAISES
ZEE : env. 1 727 000 km²

POLYNÉSIE FRANÇAISE
ZEE : env. 4 804 000 km²

LA RÉUNION – MAYOTTE – ÎLES ÉPARSES
ZEE : env. 1 058 000 km²

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

39 BÂTIMENTS

6 AÉRONEFS

2 760 MARINS

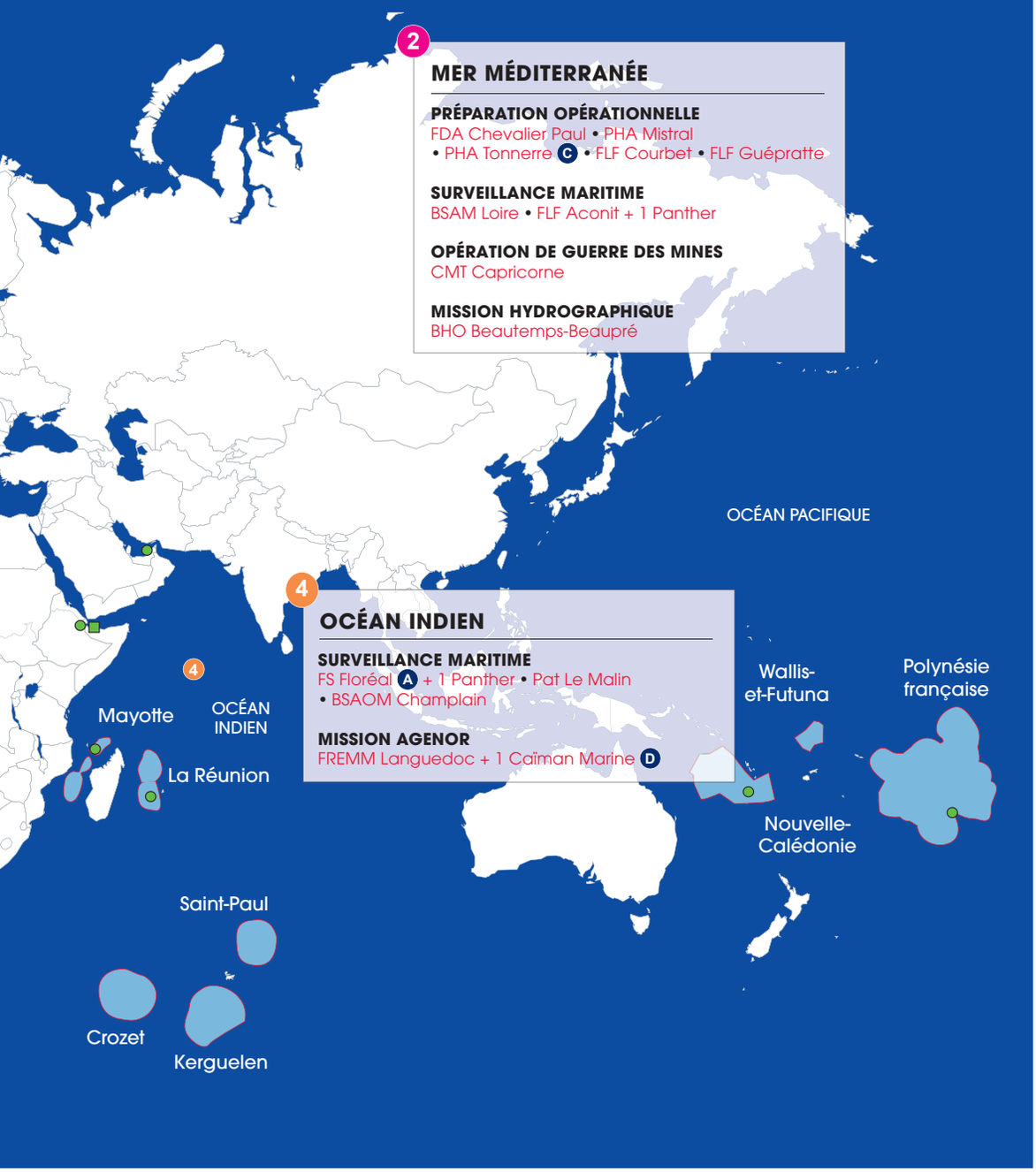
LE 14 SEPTEMBRE 2021

MISSIONS PERMANENTES

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

Équipes spécialisées connaissance et anticipation

Fusiliers marins (équipes de défense et d'interdiction maritime – EDIM)
Commandos Marine (soutien aux opérations)



© S. GHESQUIERE / MN

© R. LE HÉNAFF / MN

© R. BORDIER / MN

© A. AGOSTINELLI / MN

© R. BORDIER / MN

© J. GUÉGAN / MN

en images

1 22/07/2021
MARINE ET HANDBALL
La base navale de Toulon a accueilli l'équipe féminine de handball de la ville pour une préparation physique et mentale du combattant (PPMC) en vue de leur prochain championnat. La session a été encadrée par les moniteurs de sport de la Force d'action navale.

2 08/09/2021
RAIS HAMIDOU 21
L'équipage de la frégate algérienne *Erradii* participe à un entraînement sécurité « voie d'eau » au centre de formation pratique et d'entraînement à la sécurité (CFPES) de la base navale de Toulon. Cet entraînement s'inscrit dans le cadre de l'activité de coopération opérationnelle Raïs Hamidou 21 qui a permis aux équipages français et algériens de partager leurs savoir-faire et expériences.

3 09/09/2021
SNA DUGUAY-TROUIN
Cherbourg. Le vice-amiral d'escadre Jean-Philippe Chaineau, amiral commandant les Forces sous-marines et la Force océanique stratégique (ALFOST), remet le fanion à un membre de l'équipage, pendant la cérémonie de prise de commandement pour l'armement du SNA *Duguay-Trouin*, deuxième sous-marin de type Suffren.

4 30/08/2021
INAUGURATION
L'école élémentaire Cédric de Pierrepont a été inaugurée à La Seyne-sur-Mer en présence de l'amiral Pierre Vandier, chef d'état-major de la Marine. Cette cérémonie rendait hommage au premier maître, mort pour la France au Burkina Faso en mai 2019, aux côtés de son camarade le premier maître Alain Bertoncello.

© J. GUÉGAN / MN

5 01/09/2021
ALFUSCO
Le contre-amiral Pierre de Briançon a pris les fonctions d'Amiral commandant la Force maritime des fusiliers marins et commandos Marine (FORFUSCO) et commandant de la Marine à Lorient. Il succède au vice-amiral Christophe Lucas.

6 10/09/2021
COMGENDMAR
Le général Xavier Facquet a été officiellement installé dans ses fonctions de commandant de la gendarmerie maritime (COMGENDMAR) par le général de corps d'armée Bruno Jockers, major général de la Gendarmerie nationale, et par le vice-amiral d'escadre Stanislas de La Motte, major général de la Marine.

© R. LE HÉNAFF / MN

© Y. LETOURNEAU / MN

© C. WASSILIEF / MN

© MN

dixit

« La stratégie indopacifique, la stratégie et la présence de notre Marine nationale sont une démonstration très forte de la crédibilité de la France, puissance maritime pour sa zone et au-delà. »
M. Emmanuel Macron, président de la République, discours aux Assises de l'économie de la mer à Nice, le 14 septembre 2021

« Il nous faudra aussi regarder dans les profondeurs des mers et être capable d'y agir. Nous y sommes présents, mais il nous faut aller plus loin : il nous faut être plus performant. C'est dans ce contexte que j'ai demandé qu'une stratégie ministérielle de maîtrise des fonds marins soit élaborée avant la fin de l'année afin d'éclairer notre action dans ce domaine. »
Mme Florence Parly, ministre des Armées, Discours de rentrée, le 13 septembre 2021.

« C'est sous votre impulsion que vos marins développeront les qualités humaines et techniques nécessaires à l'établissement d'un véritable esprit d'équipage : le goût de l'effort, l'attention à l'autre, la recherche permanente de montée en compétences, la capacité d'engagement et la volonté de vaincre. »
Amiral Pierre Vandier, chef d'état-major de la Marine, *Lettre aux commandants*, le 2 septembre 2021.

Séisme en Haïti

Opération Tellure

© C. MOTET / MN

Du 18 au 21 août, la frégate de surveillance (FS) *Germinal*, basée à Fort-de-France en Martinique, a intégré l'opération Tellure pour porter assistance au peuple haïtien sinistré à la suite d'un séisme de magnitude 7,2 sur l'échelle de Richter survenu le 14 août. Présente dans le dispositif général des forces françaises de souveraineté présentes aux Antilles, la frégate a transporté 47 tonnes de fret humanitaire en Haïti. Elle a également assuré l'acheminement de 25 militaires du 33e régiment d'infanterie de Marine (RIMa). Le 21 août, à leur accostage à Port-au-Prince, l'équipage de la frégate et les renforts du 33e RIMa ont déchargé 14 tonnes de biens de première nécessité, 18 tonnes d'eau et 15 tonnes de fret de la collectivité territoriale de la Martinique. Cette manœuvre logistique participait à l'aide internationale portée également par les États-Unis, la Grande-Bretagne, le Canada et les Pays-Bas. Outre cet apport logistique, l'équipage de la frégate, celui de son *Panther* et le détachement de l'armée de Terre ont réalisé plusieurs missions de reconnaissance au profit de la *Joint Task Force - Haïti* et de la *Joint Force Maritime Component Commander* en charge de coordonner les moyens militaires engagés dans cet effort international. Ils ont en effet vérifié l'état des installations portuaires et des fonds marins sur les points de débarquement des ports de Miragoâne et de Saint-Louis du Sud, vérifications qui ont permis d'évaluer la possibilité d'acheminer du fret humanitaire par voie maritime.

© C. MOTET / MN

France Cyber Maritime

Convention de coopération

© E. LEMESLE / MN

À l'occasion des Assises de l'économie de la mer, à Nice les 14 et 15 septembre, la Marine nationale et l'association France Cyber Maritime ont signé une convention de coopération dans le domaine de la lutte contre les menaces cyber touchant le secteur maritime et portuaire. L'association a pour mission de contribuer à un monde maritime numérique plus sûr ; à cette fin, elle met en œuvre un *Maritime Computer Emergency Response Team*, centre de veille, d'analyse, d'alerte et de recueil des incidents cyber du secteur maritime et portuaire. Son objectif est de favoriser le partage d'informations sur ces incidents pour permettre aux acteurs du secteur d'anticiper au mieux les nouvelles menaces. La convention se concrétisera par l'établissement d'un lien direct entre l'association et Alcyber, l'autorité de coordination cyber de la Marine, en charge d'orienter ensuite vers les centres experts du domaine. Elle associe également étroitement le *Maritime Information Cooperation & Awareness Center (Mica Center)*, centre d'expertise français dédié à la sécurité maritime.

le chiffre

2 300

C'est le nombre de marins ayant fait leur rentrée dans l'un des 15 centres de formation de la Marine.

In memoriam

Premier maître Adam Tahri

Le premier maître Adam Tahri affecté au groupe de plongeurs-démineurs de l'Atlantique est décédé le 17 septembre 2021 lors d'un exercice de maintien de qualification sur le site de plongée de Pennou-Pell en grande rade de Brest. Entré à l'École de maistrance en 2014, le premier maître Tahri a effectué une première partie de carrière en tant qu'électrotechnicien et a servi sur plusieurs bâtiments de combat. En 2020, il s'oriente vers la spécialité de plongeur-démineur. Après une année de formation et de sélection, il rejoint le groupe de plongeurs-démineurs de l'Atlantique à l'été 2021. Doté de qualités humaines et professionnelles indéniables, il disposait de l'entière confiance de ses chefs. Son professionnalisme, sa vivacité d'esprit et son comportement militaire irréprochable ont souvent été soulignés. Le premier maître Adam Tahri était âgé de 27 ans. La Marine nationale partage la tristesse de sa famille et de ses proches.

© MN

Opération interalliés

La *Croix du Sud* en chasse aux mines

© L. LUGUÉ / MN

Depuis 1996, chaque année, des opérations interalliées, baptisées HOD pour *Historical Ordnance Disposal*, sont conduites en Manche et mer du Nord pour neutraliser les munitions historiques que recèlent encore les fonds marins de ces théâtres de conflits anciens. Du 10 au 17 août, le chasseur de mines tripartite (CMT) *Croix du Sud* a participé à l'édition 2021 au sein du *Standing Nato Mine Countermeasure Group 1* (SNMCMG1), un groupe rassemblant différentes nations de l'Otan ayant pour objectif de neutraliser ces munitions historiques qui représentent un danger pour la navigation. Le CMT était accompagné de deux navires militaires allemands, d'un bâtiment letton et d'un américain. Durant cette semaine de chasse aux mines, l'équipage de la *Croix du Sud* a découvert, identifié et neutralisé deux mines de type LMB (*Luft Marine Bomb*) représentant 1 688 kg d'équivalent TNT. Le déploiement a aussi été l'occasion pour l'équipage de s'entraîner à des actions comme la lutte contre les sinistres à bord ou le ravitaillement à la mer. Ces opérations HOD participent directement à la sécurisation des fonds marins de la Manche et de la mer du Nord, ainsi qu'à la sécurité de la navigation.

© L. LUGUÉ / MN

en bref

ANTILLES
OPÉRATION RÉSILIENCE

Le nombre d'hospitalisations liées à la Covid-19 ayant rapidement augmenté en Guadeloupe et en Martinique durant l'été, le préfet de la zone de défense et de sécurité Antilles a demandé le concours du bâtiment de soutien et d'assistance outre-mer (BSAOM) *Dumont d'Urville* pour sécuriser les capacités hospitalières antillaises. Du 11 au 28 août, l'équipage du BSAOM a donc assuré deux rotations de transport de fret entre la Guyane et la Martinique, pour acheminer sept iso-conteneurs, soit plus de 200 m³ d'oxygène liquide.

© C. MOIET / MN

COMMANDANT BIROT
SECOURS EN MÉDITERRANÉE

Dans la nuit du 10 au 11 août, le patrouilleur de haute mer *Commandant Birot* a porté assistance au yacht *Reine d'Azur*, aux côtés d'autres moyens de secours de la société nationale de sauvetage en mer (SNSM), des marins-pompiers et de la gendarmerie maritime. Le yacht était en feu et à la dérive au large de Port-Cros. Après avoir secouru les personnes qui se trouvaient à bord, les marins sont parvenus à éteindre le feu en début d'après-midi.

TRANSAT JACQUES VABRE
MARINE ET VOILE

Le 7 novembre sera lancée la quinzième édition de la transat Jacques Vabre, une course à la voile en double dont la Marine est partenaire. Elle reliera Le Havre à Fort-de-France en Martinique.

JEUX OLYMPIQUES
DES MARINS ET DES MÉDAILLES

Quatre marins se sont distingués lors des jeux Olympiques de Tokyo en revenant avec une médaille. L'or pour le QM2 Hugo Boucheron en aviron deux de couple, l'argent pour le SM Charline Picon et le QM1 Thomas Goyard en planche à voile RS X, et enfin le bronze pour le QM1 (R) Camille Lecointre en dériveur 470.

© S. GHESQUIÈRE / MN

NOS ÉQUIPAGES

Les talents de la Marine

Pour relever ses défis stratégiques actuels et futurs, la Marine mise sur des équipages formés, engagés et combatifs. Développer les compétences techniques, la force morale, le leadership, le savoir-être et la culture du résultat est plus que jamais une nécessité. À l'heure où la menace d'engagements de haute intensité se fait chaque jour plus tangible, la Marine sait pouvoir compter sur les 39 000 talents qui la servent.

DOSSIER RÉALISÉ PAR HÉLÈNE PERRIN, PHILIPPE BRICHAUT ET L'EV1 AUDE BRESSON.

Au service de la mission

Des équipages qui gagnent

Témoignage

CV Gwenegan,
commandant en second de la FREMM *Bretagne*, équipage B

© C. CHARLES / MN

COLS BLEUS : Qu'attend-on d'un chef ?
CAPITAINE DE VAISSEAU GWENEGAN : Quelles que soient les spécificités de chaque unité, on peut résumer cela en trois points : réflexion, relation et action. Réflexion, c'est-à-dire ouverture d'esprit, imagination, par opposition à ce que pourrait être une manière mécanique de commander. Cette dimension est indispensable pour prendre et conserver l'initiative au combat, hors des procédés balisés lorsque cela est nécessaire. Relation au sens de l'écoute : un chef doit avoir une bonne capacité à entendre, faire preuve de bienveillance, mais aussi un certain pouvoir de conviction – le leadership – envers ses supérieurs comme ses subordonnés. Action, courage et loyauté enfin, notamment lorsqu'on est amené à prendre des décisions difficiles. J'ajouterais, et cela vaut pour le chef comme pour l'ensemble de l'équipage, avoir la culture du résultat. On parle bien ici de conflit, de compétition. La Marine a besoin d'équipages qui gagnent.

C. B. : Comment se construit-on en tant que chef ?
CV G. : Via son parcours académique tout d'abord, au cours duquel on acquiert un savoir être et savoir-faire au contact de l'encadrement, civil et militaire. Par l'expérience ensuite, soutenue par l'accompagnement. Et enfin grâce à sa réflexion personnelle. Notre métier est d'abord nourri par l'expérience, notamment celle des situations délicates, nécessitant des prises de décision sur le plan opérationnel, dans des situations de maintien en condition de matériels ou lors du commandement de l'équipage. Même si elle est difficile à quantifier, l'expérience est intrinsèquement liée aux années d'embarquement. Nourrie par de nombreux conseils, l'autonomie de décision du chef est un élément clé. Le travail à la mer se fait en équipage, mais le chef doit être capable de prendre seul les bonnes décisions au bon moment.
Un officier se construit aussi par comparaison et par contraste, avec ses chefs, ses pairs et les experts, notamment les officiers mariniers sur lesquels il s'appuie. C'est s'approprier une manière d'agir qui a montré sa pertinence, ou au contraire être conscient que l'on n'est pas en phase ou pas capable d'agir comme on l'a vu faire pour adopter sa propre façon de faire. Enfin, un autre point me semble essentiel : l'accompagnement. C'est au commandant de faire grandir ses officiers, et plus généralement ses cadres. Le commandant se doit d'avoir une vision à long terme : éduquer, faire progresser les officiers, c'est préparer la Marine de demain. Celui qui commandera un bateau demain est aujourd'hui un enseigne de vaisseau qui doit être accompagné, guidé par son chef.

C. B. : Qui sont les acteurs qui façonnent la carrière d'un chef ?
CV G. : D'abord l'officier lui-même ! Puis viennent ses chefs. Et enfin la Direction du personnel militaire de la Marine, qui construit des parcours, en tenant compte des impératifs de la Marine, des aspirations et du potentiel de chaque marin. Tout cela se fait de façon progressive : on commande en général un petit bateau avant d'en commander un gros ; on est commandant en second avant d'être pacha. Tout ce processus de sélection a un objectif clair : faire en sorte que le commandant d'une frégate multi-missions, par exemple, soit en mesure de tirer avec succès un missile de croisière naval dans un contexte complexe lorsque la situation l'exigera.

C.B. : Comment développer et renforcer le leadership des marins ?
CV G. : Le leadership est plus que jamais une nécessité, pour répondre à l'impératif de résultat qui est le nôtre. Le contexte sanitaire actuel et les contraintes liées à la Covid-19 accroissent encore ce besoin de leadership. Le commandant doit aussi prendre en compte les évolutions sociétales, notamment la place grandissante accordée à l'individu et à son accomplissement personnel. Il faut valoriser l'individu dans le collectif, répondre aux attentes des marins, sans perdre de vue l'intérêt général et les objectifs opérationnels. Avec le durcissement de la situation internationale et le retour probable du combat de haute intensité, il faut, plus que jamais, que chacun donne le meilleur, développe au maximum son potentiel. C'est ce que je constate en pratique : un investissement fort de nos marins.

C. B. : Quel commandant souhaitez-vous être ?
CV G. : Pour moi, le commandant a trois leviers de responsabilité : ne pas baisser l'exigence ; nourrir les aspirations de ses cadres ; soutenir leur développement.
Pour ce faire, un chef doit faire preuve de franchise. Il doit savoir donner des marges de manœuvre à son équipage : à la confiance accordée répondent alors des responsabilités. Un commandant doit aussi savoir entendre des difficultés ou des propositions innovantes, quitte parfois à décaler temporellement une exigence, mais sans jamais revenir dessus : baisser la hauteur de la marche n'est jamais une option ! ●

PA-Ng : 300 experts en 2036

La décision du président de la République, le 8 décembre 2020, de doter la France d'un remplaçant au porte-avions *Charles de Gaulle* structure en profondeur la Marine et les armées françaises et confirme la volonté de préserver notre autonomie stratégique jusqu'à l'aube du XXIIe siècle. Au sein de son groupe aéronaval, le porte-avions de nouvelle génération (PA-Ng) à propulsion nucléaire sera un outil endurant et polyvalent qui assurera les missions de maîtrise de l'espace aéromaritime, de projection de puissance et de dissuasion.
Sa conception et sa réalisation s'accompagnent d'une montée en puissance inédite sur le plan RH. En effet, le défi est considérable : tant par la taille d'équipage (1 100 marins, ce qui représentera 12 % de l'effectif de la flotte de surface en 2036) que par la diversité et la spécificité des compétences requises, notamment sur les volets aéronautique navale et chaufferie nucléaire. Et, contrairement à l'équipage du *Charles de Gaulle* lors de sa création, les marins ne seront pas issus d'unités désarmées. Il faut donc dès maintenant les recruter, les former et les aguerrir. Parmi les marins qui rejoignent cette année l'institution, certains serviront sur le PA-Ng : un formidable levier de motivation et de fidélisation. Les futurs cadres du PA-Ng, ces quelque 300 experts qui officieront à bord, sont, quant à eux, déjà dans la Marine.

© L. BERNARDIN / MN

Un marin
Des talents

Détecteur anti-sous-marin, navigateur timonier, mécanicien naval, opérateur de maintenance aéronautique, personnel navigant tactique, marin-pompier, technicien de conduite et de maintenance nucléaire... Tous participent aux missions de la Marine. Tous sont formés et accompagnés avec rigueur, car assurer la maintenance en mer d'un aéronef, nourrir un équipage de 500 personnes ou établir des liaisons de transmission de données à l'autre bout du monde, ça ne s'improvise pas.

© Y. LETOURNEAU / MN

Le premier maître Julien et le maître principal Aurélie.

IDENTIFIER

À travers 50 métiers répartis en 12 domaines, une multitude de talents permettent à la Marine de remplir ses missions. Il y a ceux qui relèvent du savoir-faire, comme les compétences techniques, et ceux qui relèvent du savoir-être, comme le leadership. Si certains sont aisément identifiables grâce aux différents certificats ou diplômes, d'autres sont toutefois plus difficiles à repérer, alors même qu'ils se révèlent être très précieux : la maîtrise d'une langue rare, une appétence pour le développement informatique... « *La Marine est engagée aujourd'hui dans une démarche pour cartographier au mieux les talents dont elle regorge* », explique le CF Amaury, chef de la cellule « carrière, emploi » au bureau Équipages de la flotte et marins des ports (PM2).

FAIRE ÉCLORE

Le premier maître Julien et le maître principal Aurélie forment, au sein de la Force de l'aéronautique navale, un duo complémentaire de gestionnaires. Si l'un est issu de la spécialité GESTRH, l'autre a commencé sa carrière comme membre d'équipage sur hélicoptère Lynx. Ils ont ainsi ensemble une vision aiguisée tant de la réglementation que de la réalité et des évolutions des métiers de leurs marins. « *On va à leur rencontre pour vraiment les comprendre et être attentifs à leur proposer la carrière la plus riche possible. On va chercher, par exemple, à positionner un marin BS sur le poste qui lui ouvrira le BM.* » Le tout en prenant en compte les besoins de la Marine : « *On ne peut pas accéder aux demandes si elles ne permettent pas aux unités de remplir leurs missions* », précise le MP Aurélie. Grâce à cette connaissance fine, la Marine peut proposer, selon ses besoins, des parcours évolutifs et une spécialisation vers des métiers d'experts.

SINGULARISER

« *On cherche à offrir au marin une fluidité dans son parcours ainsi qu'une reconnaissance des compétences acquises* », indique le CF Amaury. Si le choix initial d'un métier où d'une spécialité est déjà large, les marins ont de plus la possibilité de faire évoluer leur profil tout au long de leur carrière grâce à la valorisation des compétences acquises, mais aussi en empruntant les passerelles existant entre les spécialités. Les QMF peuvent, par exemple, postuler à tous les brevets d'aptitude technique existants. Il est possible pour tout marin de postuler à une autre spécialité que la sienne à un même niveau de brevet. Certaines filières spécifiques, comme le renseignement ou les métiers de l'image sont accessibles par certificat, par exemple. Certaines unités, comme les forces spéciales mer ou les structures interarmées, accueillent en leur sein des marins qui, sans changer de spécialité, mettent leurs compétences au service de missions particulières... La Marine a donc un parcours professionnel à offrir à chacun, quels que soient son domaine de prédilection, son niveau scolaire et ses aspirations à exercer un métier exceptionnel ou ordinaire dans un cadre hors du commun.

Info +

Numériser pour mieux gérer

La DPMM développe progressivement des outils numériques pour faciliter la gestion et pour mieux communiquer vers les marins. Ainsi, un outil d'aide à l'élaboration du PAM outre-mer, visant à mieux faire correspondre les aspirations des marins avec les postes disponibles, est en cours de développement. Ne se substituant pas à l'expertise des gestionnaires, il est destiné à leur faciliter la tâche et à libérer du temps pour l'analyse. Dans le domaine de la communication, après la mise en place de la web application « le Cipal Socrate », une modernisation de la forme des GNP et de leur support de consultation est en phase d'élaboration et devrait voir le jour au premier semestre 2022.

Le saviez-vous ?

La Marine, c'est :

+ de 10 métiers de quartier-maître et matelot de la Flotte

+ de 35 spécialités/métiers de niveau BAT et BS

+ de 55 domaines de brevets de maîtrise

Témoignages

Quartier-maître Ralph, boulanger, FLF *Guépratte*

© V. ECHARD / MN

Huit années dans la restauration civile m'ont donné envie de vivre autre chose et je n'ai pas été déçu ! Après deux premières affectations en cuisine sur PHM et frégate, je suis rapidement allé en stage pâtissier puis boulanger, juste avant de partir en opération Agénor. La boulangerie était un domaine que je ne connaissais pas du tout, c'est maintenant une passion. J'y ai beaucoup d'autonomie : je fais mes recettes, je teste, je découvre. Et c'est un vrai plaisir d'avoir les retours positifs de l'équipage. Dans le civil, l'objectif est d'attirer le client. À bord, il faut que l'équipage puisse accomplir sa mission. La valeur du travail n'est pas la même. Sa pratique non plus. Plein de petits détails font que mon métier en mer est unique ! Réussir une pesée malgré le mouvement du bateau, cuire des baguettes dans le milieu humide des mers du Sud, cuisiner pour tout un équipage dans un espace réduit... Heureusement, on apprend les astuces en formation. Ce sont des compétences que je n'aurais jamais acquises dans le civil.

Maître Vincent, chef d'équipe, compagnie de fusiliers marins Le Goffic

Je recherchais un métier pas ordinaire. Mes 17 années de Marine ont totalement répondu à mes attentes. J'ai pu voir du pays, faire notamment une campagne à Tahiti à bord de la FS *Prairial*. J'ai participé à l'exercice RIMPAC, à des opérations de police des pêches. Sur le *Nivôse*, j'ai aussi pris part aux opérations de lutte contre le narcotrafic au sein de la CTF150. Chef de l'équipe de protection, je montais en premier à bord des boutres pour les sécuriser et permettre aux autres de me rejoindre. On ne sait jamais sur quoi on va tomber, ni ce qu'on va trouver. On a beau avoir mécanisé, s'être entraîné et savoir ce qu'on a à faire, on a toujours un peu d'excitation au moment où une opération de visite est déclenchée. Et lorsqu'on trouve quelque chose, ce qui n'est pas évident car les trafiquants cachent souvent la drogue dans des recoins insoupçonnés du bateau, que l'on doit alors fouiller avec soin, c'est un véritable aboutissement de notre formation et de notre entraînement. Ils sont rares les métiers qui m'auraient offert de vivre ce genre d'expérience.

© MN

Maître Lucas, opérateur réacteur, SNA *Casabianca*, équipage bleu

© S. CHARMOILLAUX

Il y a peu d'entreprises qui nous prennent avec un bac et qui nous font sortir avec une Licence, une maîtrise voire un master. La Marine nous donne une vraie formation de qualité ; je suis entré à maistrance avec un bac pro, pour sortir du BAT avec la spécialité de mécanicien. J'ai continué avec un BS atomicien. On nous apprend de manière théorique et pratique le fonctionnement et le pilotage d'un réacteur nucléaire, comment réagir aux avaries, etc. À bord, en tant que patron chaufferie, je suis expert dans le pilotage de la réaction en chaîne, ce qui permet de moduler la puissance disponible selon les besoins. Une chaufferie nucléaire, c'est une machine très complexe mais extrêmement intéressante ! La diversité et l'esprit d'équipage que l'on trouve à bord n'ont rien à voir avec d'autres entreprises.

© J.P. PONS

Quartier-maître Quentin, barreur, SNLE *Le Téméraire*, équipage bleu

Quand on est à la barre d'un sous-marin nucléaire lanceur d'engins (SNLE), on ressent de la fierté. On sent, malgré notre jeune âge, la confiance que les autres nous donnent : on ne peut pas se permettre de faire des bêtises ou de ne pas assurer le quart. Pour conduire un sous-marin, il faut notamment tenir compte des évolutions de température et de bathymétrie. Un barreur doit savoir piloter tant en manuel qu'en mode de secours, si besoin. C'est un boulot qui peut paraître complexe, mais qui est à la portée de ceux qui s'en donnent les moyens. On a 3 mois de cours de pilote au préalable, puis une période sur simulateur et en mer avec la division entraînement. Avant, j'étais étudiant en BTS NRC (négociation relation client), rien à voir avec ce que je fais aujourd'hui. Mais je ne suis absolument pas déçu : il y a un vrai esprit d'équipage, du matelot à l'état-major. C'est évidemment impressionnant de se dire qu'on transporte 16 missiles nucléaires quand on est en mer. On ressent d'autant plus la responsabilité qu'il y a à faire ce métier-là.

La formation

Incubateur de talents

Les nouvelles menaces auxquelles la Marine doit faire face lui imposent de mettre en œuvre de nouveaux matériels, mais également d'investir de nouveaux domaines de lutte. Les métiers des marins doivent évoluer en parallèle. L'arrivée des frégates multi-missions (FREMM) a, par exemple, nécessité de faire évoluer certaines spécialités des opérations. L'ouverture d'un nouvel espace de conflit au sein du cyberespace oblige les marins à acquérir une capacité à la cyberdéfense. La maîtrise des fonds marins, où se développent les rapports de forces, devra aussi constituer un axe d'effort dans la formation des marins. Pour relever ces défis, les écoles de la Marine s'adaptent. Il faut non seulement former les marins aux métiers d'aujourd'hui, mais aussi les préparer à exercer ceux de demain. Si les outils pédagogiques sont nouveaux, la manière de former, elle aussi, évolue.

E-LEARNING

Les marins sélectionnés aux différents cours ont désormais l'habitude de s'y préparer en amont, comme au pôle écoles Méditerranée (PEM), grâce à la plateforme Atrium. Il ne s'agit pas réellement d'un enseignement à distance, mais plutôt d'une mise à niveau avant d'entamer la scolarité. Le e-learning s'invite aujourd'hui au cœur de cette dernière. Par exemple, certaines matières du cours du BS OPS/3D sont enseignées de cette façon. Mais attention, le e-learning, ce n'est pas assister passivement à un cours en « visio » ou encore regarder un « tuto ». Patrick, chef de projet *digital learning* du PEM le rappelle : « *L'enseignement à distance s'effectue aussi bien sur son PC, de chez soi, qu'en classe. Il permet aux élèves de construire leur propre formation, la classe est inversée. L'élève devient acteur de sa formation, l'instructeur, quant à lui, contrôle et évalue. Cet outil permet d'amener les élèves vers quelque chose de plus dynamique, certains travaux pratiques s'effectuent déjà en e-learning et nous souhaitons*

© P.D. COITAIS / MN

Septembre 2019, le vice-amiral d'escadre Guillaume Goutay, à l'époque commandant la Force de l'aéronautique navale et actuel directeur du personnel militaire de la Marine, présidait à la cérémonie d'inauguration de l'école des drones à Lann-Bihoué.

Info +

NPRM : récompenser l'engagement opérationnel et la progression des marins

Les mesures 2022 de la nouvelle politique de rémunération des militaires (NPRM) sont en cours de discussion au niveau interministériel. Elles devraient permettre une meilleure prise en compte indemnitaire des engagements opérationnels des marins, au travers de l'indemnité de sujétion d'absence opérationnelle (ISAO), et valoriser leur progression individuelle grâce à la prime de commandement et de responsabilité des militaires (PCRM).

aller plus loin. Par exemple, nous travaillons actuellement sur un projet de formation sur la partie théorique des techniques d'intervention opérationnelles rapprochées (Tior) à distance ».

SE FORMER TOUT AU LONG DE SON PARCOURS

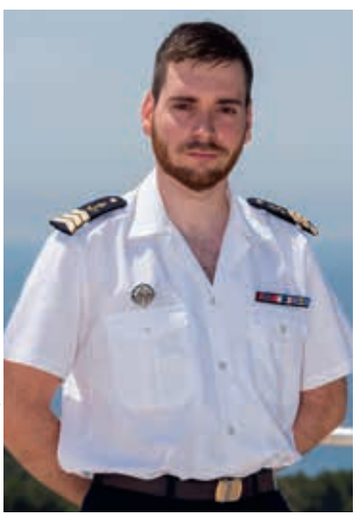
Si le socle de la formation s'effectue en école, le marin doit également se former tout au long de son parcours professionnel, pour acquérir des connaissances pointues dans ses différents domaines d'emploi. C'est le cas lorsqu'il rejoint une nouvelle affectation. Confronté à de nouveaux matériels, le marin doit alors, sur son poste de travail, acquérir les gestes métiers, en autonomie ou par la voie du compagnonnage. Lorsqu'il s'entraîne au sein de son service ou d'une force, il acquiert là aussi des savoir-faire techniques spécifiques. Ces connaissances et compétences peuvent maintenant être reconnues par l'institution, grâce à une démarche de validation des compétences acquises (VCA). Ce dispositif, interne à la Marine, permet l'attribution d'un brevet, d'un certificat, ou d'une mention militaire, fondés sur l'expérience et la valeur professionnelle du marin.

DE NOUVEAUX OUTILS POUR RÉPONDRE À DE NOUVEAUX BESOINS

Paradoxalement, les menaces nouvelles auxquelles la Marine risque d'être confrontée l'amènent à renforcer l'enseignement de techniques anciennes. Ainsi, avec la prolifération des techniques de brouillage des satellites de géolocalisation, l'enseignement de la navigation astronomique des chefs du quart a été renforcé.
Cette technique, mise au point au XVIIIe siècle, est enseignée à l'École navale grâce à des lunettes 3D : c'est le projet EARVI (enseignement de l'astronavigation par la réalité virtuelle immersive), actuellement à l'essai. À Saint-Mandrier, l'école de plongée a dû faire face à la fois à une augmentation des besoins en plongeurs de bord et à l'évolution de la réglementation sur la plongée, qui limite le nombre de remontées journalières pour diminuer le risque d'accident. Il faut désormais former davantage en moins de plongées.
Un simulateur a donc été mis au point au PEM, en collaboration avec Capgemini et la startup CLARTE. Cet outil permet aux élèves de mécaniser les gestes nécessaires pour contrôler leur vitesse de remontée et ceux permettant de prêter assistance à un plongeur en détresse. L'école des fusiliers marins investit également le segment puisqu'elle étudie l'utilisation d'un simulateur d'hélicoptère pour les formations secourisme et commandos. Il permettra d'immerger l'élève dans un environnement de combat au sein duquel il pourra répéter des gestes techniques comme le chargement/déchargement de blessés ou l'aérocordage. ●

Témoignages

Maître Jean-Thomas, élève de la première promotion du brevet supérieur (BS) opérations surface, branche 3D

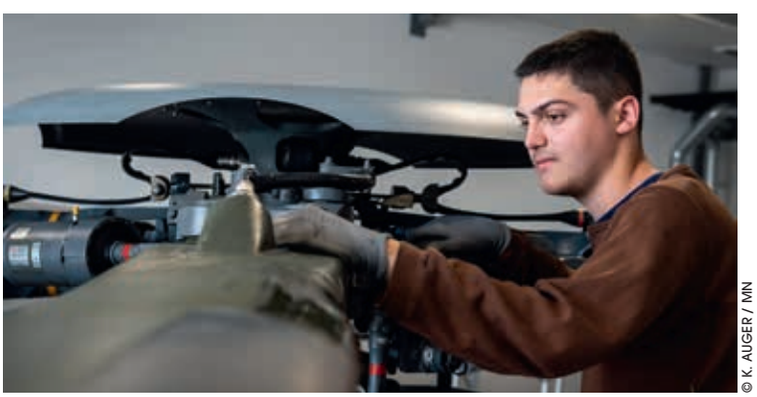


© J. BELLENAND / MN

J'ai rallié le PEM en février dernier pour entamer mon BS. Cependant, les cours avaient commencé bien en amont puisque j'ai suivi ceux de météorologie, de codage ou encore de connaissance technique sur les radars en e-learning. Cet enseignement préalable et à distance, suivi à domicile ou à bord lors de mon affectation précédente, selon la sensibilité des matières, m'a permis d'acquérir les connaissances académiques nécessaires pour suivre les cours dispensés tout au long du BS OPS/3D. Ce nouveau BS reprend les fondamentaux du BS OPS surface classique, mais avec la 3D en plus. Nous sommes, par exemple, formés à la compréhension et à l'appréhension de la dimension aéromaritime des opérations. Ce sera un plus pour ceux d'entre nous qui voudront passer le certificat de contrôleur d'aéronef. Nous sommes également formés à l'utilisation élémentaire des drones au centre d'entraînement et de formation de l'aéronautique navale (CEFAé) de Lann-Bihoué. Pour les appareils à voilure tournante, nous recevons une formation pratique ; pour ceux à voilure fixe, elle s'effectue sur simulateur. À quelques jours de la fin de mon cours, j'estime que l'alliance de la formation à distance et de la formation dispensée à l'école nous a permis d'acquérir des connaissances solides qui nous permettront d'assumer notre rôle de chef d'équipe à bord des bâtiments de combat sur lesquels nous allons être affectés.

Second maître Maxime, porteur à la Flottille 33 F

J'ai embarqué en avril dernier à la 33 F après mon brevet d'aptitude technique (BAT) de maintenance porteur aéronautique. Petite particularité, celui-ci n'a duré que 3 mois au lieu de 14 ! J'ai en effet bénéficié d'un cursus adapté appelé « EMAR 66 », en lien avec la « partie 66 de la réglementation sur la navigabilité ». La navigabilité est une norme relative à la mise en œuvre des aéronefs. Les techniciens aéro doivent être formés en fonction de celle-ci pour pouvoir intervenir sur un aéronef. Après un bac pro maintenance aéro au sein d'un lycée partenaire de la Marine, j'ai suivi la mention complémentaire « PART 66 » pendant un an. En août 2020, j'ai intégré l'École de maistrance et fin janvier 2021, le détachement de l'école de l'aéronautique navale (EAN) de Rochefort pour y suivre mon BAT. Je me suis engagé pour travailler sur Caïman Marine, et c'est chose faite puisque je suis à la 33 F. Je suis employé à la piste et, depuis septembre, j'ai aussi intégré une équipe de maintenance. J'espère ainsi pouvoir effectuer des visites de 150 heures (*visites systématiques effectuées au bout de 150 heures de vol, Ndlr*) sur l'appareil. Techniquement, c'est plus intéressant que le travail de « pistard ». À l'avenir, je souhaite obtenir des postes avec plus de responsabilités, mais je ne veux pas d'un travail de bureau. Je souhaite garder le plus longtemps possible les « mains dans la ferraille ».



© K. AUGER / MN

Emploi

Une Marine ouverte sur le monde civil

Marine nationale, une marque employeur

« *Rares sont les métiers qui vous emmènent aussi loin* ». Une signature qui incarne la promesse d'emploi de la Marine : une diversité de métiers accessibles au plus grand nombre, une formation rémunérée et qualifiante, et de multiples possibilités d'évolution de carrière dans un environnement maritime hors du commun. Elle permet à la Marine de se différencier sur un marché de l'emploi concurrentiel et de toucher des jeunes Français qui n'identifiaient pas a priori la Marine comme employeur.

Pour plus de lisibilité, la Marine a structuré son offre en matière d'emploi en répartissant les métiers qu'elle propose en 12 grands domaines d'activité : opérations navales, aéronautique navale, navigation et manœuvres, mécanique et maintenance, protection, sécurité, soutien, restauration, informatique, cybersécurité, nucléaire et plongée.
Ils permettent aux candidats potentiels de se projeter dans l'institution quels que soient leurs diplômes et centres d'intérêt professionnels.

Marins, tous recruteurs !

Depuis 2020, la Marine recrute 4 000 marins, âgés de 16 à 30 ans, de niveau 3e à bac +5, dans plus de 50 métiers. Un enjeu structurant pour la Marine qui doit pouvoir compter sur des équipages jeunes et combatifs.
La Marine recherche donc les « bons talents », ceux qui comprennent le haut niveau d'engagement et les valeurs requises pour être marin. Pour ce faire, le service de recrutement de la Marine (SRM) met en œuvre des moyens variés, parmi lesquels les dispositifs d'ambassadorat, en misant sur un atout clé : la richesse des parcours et l'expérience. La militarité et la combativité des marins sont valorisées par les marins eux-mêmes, pour confirmer un désir d'engagement ou susciter des vocations.
« *La démarche de recrutement, c'est comme un contrat, ça se fait à deux* », aime à rappeler le capitaine de vaisseau David Samson, à la tête du SRM.
Ces échanges peuvent avoir lieu dans les centres d'information et de recrutement des forces armées (Cirfa), lors des salons ou des interventions dans les écoles.
Ils peuvent aussi se faire à travers des dispositifs marketing digitaux : e-Cirfa, le site etremarin.fr, le chatbot *Mousse*, la plateforme MyJobGlasses. Dédiée à la rencontre entre étudiants et professionnels, cette dernière met en relation des lycéens et étudiants directement avec un marin ambassadeur.

Témoignage

Maître Maxence,
groupe de plongeurs démineur Manche - mer du Nord,
chef du secteur mélange, et
ambassadeur Marine sur *MyJobGlasses.com*

Depuis la plateforme, un ambassadeur renseigne des jeunes qui se posent des questions sur leur avenir et sur la possibilité de s'engager au sein de la Marine nationale. Ils sont très curieux et ils s'interrogent sur notre quotidien de marin. Par exemple, en tant que plongeur démineur, je ne suis pas en mission toute l'année. De ce fait, les jeunes me demandent ce que je fais le reste du temps. D'autres veulent savoir comment concilier vie privée et vie professionnelle ou encore comment j'appréhende les situations de danger. Les questions sont très concrètes, ce qui permet d'être clair dans mes réponses. Ces jeunes femmes et hommes sont issus de toute la France, alors les échanges se font généralement, durant 45 minutes, en visioconférence ou par téléphone. Ce qui me plaît le plus dans cette fonction d'ambassadeur ? Renseigner la jeunesse. Beaucoup sont très heureux de pouvoir échanger avec un marin, j'ai vraiment l'impression de les aider.

© MN

Info +

La prime de lien au service

Pour relever le défi de **l'attractivité** et faire face à la concurrence du monde civil, particulièrement marquée dans certains métiers, la Marine a mis en place une prime de lien au service (PLS).
Proposée au recrutement et tout au long du parcours, sa politique d'attribution est révisée chaque année par la DPMM, en lien avec les autorités organiques, en fonction notamment des besoins de la Marine dans les filières sous tension. Depuis sa mise en place en **janvier 2019**, la PLS a déjà produit ses premiers effets en matière de recrutement dans des spécialités traditionnellement déficitaires.

© MN

Apprentissage : un dispositif gagnant/gagnant

Maintenance, systèmes d'armes, communication, systèmes d'information et de communication, ressources humaines, achats publics... En mars 2021, la Marine accueillait 131 apprentis, âgés en moyenne de 22 ans, au sein de 35 unités différentes. Un nombre qui a plus que triplé en 4 ans ! Si cette posture répond à un objectif gouvernemental, elle offre également à la Marine un précieux vivier de recrutement. Souvent hautement qualifiés (plus de la moitié d'entre eux prépare *a minima* une licence) et déjà partiellement acculturés, ces jeunes formés au sein de l'institution sont autant de futurs marins potentiels. La Marine a donc engagé un véritable effort de fidélisation des apprentis sur des postes pérennes, notamment dans les familles et filières professionnelles sous tension, que ce soit sous statut militaire ou civil.

Témoignage

Louis, apprenti au CEPA/10S

Je prépare un bac pro en chaudronnerie industrielle en apprentissage, deux semaines par mois au lycée à la Seyne-sur-Mer (cours théoriques et pratiques) et deux semaines au Centre d'expérimentations pratiques et de réception de l'aéronautique navale (CEPA/10S), sur la base d'aéronautique navale de Hyères. Je m'y sens bien, j'ai toujours été attiré par le monde militaire et par la Marine en particulier. Au sein de l'atelier où je travaille, il y a des civils et des militaires expérimentés, mais aussi des jeunes qui apprennent le métier, comme moi. Nous travaillons avec le bureau d'études du CEPA, qui conçoit les pièces, et les électriciens qui s'occupent du câblage et de la mise en place des enregistreurs sur les pièces que nous avons fabriquées. C'est très motivant de faire des prototypes et de les installer sur les hélicoptères, avant qu'ils ne partent en phase de test. L'année écoulée, j'ai appris les bases de la chaudronnerie ; l'an prochain, je ferai surtout de la soudure. Après mon bac pro, j'envisage d'intégrer la Marine, directement, ou après un BTS.

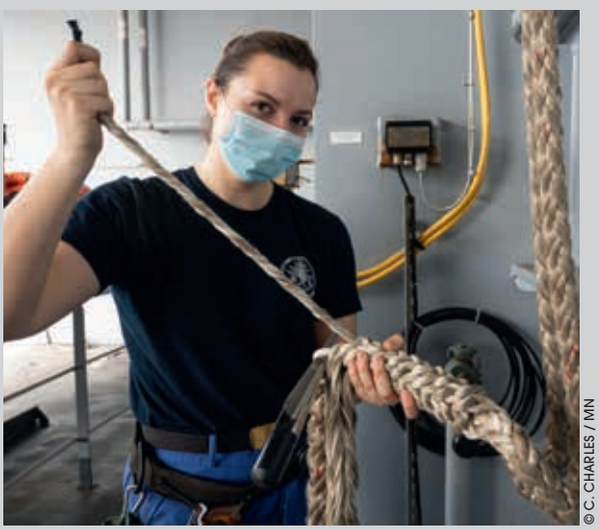
VAE : valoriser l'expertise métier des marins

Tout au long de leur carrière, en mer comme à terre, les marins acquièrent des compétences, qui peuvent être valorisées et reconnues dans le monde civil. Ils peuvent ainsi prétendre à de nombreux titres civils reconnus par l'État, soit automatiquement par équivalence à l'issue d'une formation Marine, soit à leur initiative, via une démarche de validation des acquis de l'expérience (VAE).

À l'inverse, et sous certaines conditions, la Marine offre aux marins la possibilité de convertir une certification civile acquise par VAE en brevet militaire, récompensant ainsi leur investissement personnel et leur ouvrant ainsi de nouvelles perspectives de carrières.

En 2020, à l'issue du cours de manœuvrier (MANEU), l'École navale a, par exemple, délivré 14 brevets supérieurs (BS) et, dans le même temps, autant de certifications civiles équivalentes de Maître de pont (niveau bac+2). Elle a également attribué, par VAE cette fois, deux certifications de Maître de pont dont une a été convertie en BS MANEU à la demande du marin.

La VAE répond à plusieurs objectifs. Outil de régulation fine des flux RH de la Marine, elle constitue aussi un levier essentiel en matière d'escalier social. Elle présente également un intérêt sur le plan du rayonnement et du recrutement : dans les commissions qui statuent sur les équivalences entre titres militaires et civils, la Marine siège aux côtés des responsables des autres grands ministères et des représentants des professions qui découvrent la diversité de ses métiers. Enfin, la VAE offre de nouvelles opportunités aux marins qui entament une seconde carrière dans le monde civil, avec là encore un intérêt en matière de recrutement : un marin qui se reconvertit bien est un bon ambassadeur pour la Marine.



© C. CHARLES / MN

Manœuvrière réparant une aussière à bord du porte-hélicoptères amphibie (PHA) *Dixmude*.

Info +

Jeunesse : attiser la curiosité, partager nos valeurs

Au travers de ses 15 dispositifs, parmi lesquels les préparations militaires, l'École des mousses, le Lycée naval ou encore le développement des classes de défense et de sécurité globale, la Marine propose aux talents en devenir, du collège à bac+5, une première expérience immersive inédite. Son ambition : transmettre l'esprit marin, attiser la curiosité et créer des vocations chez les jeunes générations. En s'inscrivant dans le plan ministériel Ambition Armées-Jeunesse 2022, la Marine est force d'intégration, de promotion et de brassage social.

PARCOURS DE MARIN

• LE RECRUTEMENT •

DANS LA MARINE

préparation militaire supérieure
PMS

préparation militaire marine
PMM

CPGE

BAC +3

BAC +5

BAC

BAC +1

BAC +2

BREVET

CAP

BEP

SANS DIPLÔME

• FORMATION INITIALE •

DANS LA MARINE

ÉCOLE NAVALE

ÉCOLE DE MAISTRANCE

ÉCOLE DES MATELOTS

ÉCOLE DES MOUSSES

• FORMATION EN COURS DE CARRIÈRE •

DANS LA MARINE

© C.NORMAND/SIRPA/MN

« Commander, c'est pratiquer son métier avec en tête, en permanence, la notion de victoire »

Capitaine de vaisseau Arnaud Tranchant

commandant de la mission Jeanne d'Arc 21, auditeur au Centre des hautes études militaires (CHEM)

© T. CLAISSE / MN

Déploiement opérationnel de longue durée, la mission Jeanne d'Arc permet de former les futurs officiers de la Marine. Cette année, de février à juillet, le porte-hélicoptères amphibie *Tonnerre* et la frégate type La Fayette *Surcouf*, embarquant l'école d'application, ont navigué jusqu'en mer de Chine. Leur participation à des opérations comme la CTF 150 ou à des exercices d'ampleur comme La Pérouse ou ARC21 ont été autant d'occasions pour les officiers-élèves (OE) de s'immerger au cœur des missions de la Marine.

COLS BLEUS : Quelques semaines après votre retour, quel bilan dressez-vous de l'édition 2021 de la mission Jeanne d'Arc ?
CV ARNAUD TRANCHANT : Pour moi, le bilan est très positif car nous avons su relever les nombreux défis qui étaient les nôtres en 2021. Le premier était le maintien d'un nombre important d'officiers à former, avec l'exigence de ne pas baisser en qualité. Le deuxième consistait à conduire un déploiement expéditionnaire lointain, avec ce que cela imposait de préparation et d'implication des OE dans les différentes zones. Le troisième, c'est que nous avons dû relever ces deux premiers défis dans un contexte sanitaire qui pouvait entraîner un effet de coupure vis-à-vis du monde sur lequel nous devions pourtant ouvrir les OE. Il était effectivement nécessaire de les former sur les zones d'opération dans lesquelles ils pourront être prochainement déployés. Je pense que la mission que nous avons réussi à bâtir et conduire a su répondre à ces attendus. Premièrement parce que nos opérations, nos navigations et les échanges que nous avons malgré tout réussi à mettre en place ont permis aux OE qui sont allés jusqu'au Japon de découvrir les différentes facettes du monde, parfois en conduisant des opérations, notamment dans le domaine de l'entrave au narcotrafic en mer d'Arabie. Ensuite parce que, de l'océan Indien à la mer de Chine orientale, nous avons su nous appuyer sur la diversité des zones traversées et leurs contraintes opérationnelles et logistiques pour dispenser aux OE, quelle que soit leur filière, une formation de qualité. Enfin parce que tout cela a soudé une promotion d'officiers très solide, qui a été confrontée à un certain nombre de difficultés et qui a su les surmonter. Le principal motif de satisfaction est donc d'avoir atteint tous nos objectifs, qui étaient ambitieux cette année, voire de les avoir dépassés dans certains domaines, tout cela sous contrainte.

C. B. : Pour vous, qu'est-ce que commander ? Comment le transmettre à un jeune officier ?
CV A. T. : Ce que j'ai essayé de leur transmettre, c'est qu'un officier doit avant tout mobiliser par l'envie de gagner. Commander, c'est atteindre ses objectifs opérationnels, c'est l'emporter sur l'adversaire, sur les difficultés ; c'est pratiquer son métier avec en tête, en permanence, la notion de victoire. C'est cela qui donne l'élan et l'envie de mobiliser les autres, mais aussi l'exigence de beaucoup travailler pour préparer, s'entraîner puis agir en opérations. La première chose que j'ai voulu leur donner, c'est donc cette culture de la gagne ! La seconde chose que j'ai tenté de partager avec eux, c'est la passion de commander des hommes et des femmes. Je voulais qu'ils sentent que c'est exigeant d'être placé à la tête

d'un équipage ou d'une équipe, mais qu'on en retire beaucoup de richesse humaine. On l'a vu au cours de cette mission : quand on crée une vie d'équipage, des relations fraternelles entre marins, on en ressort aussi riche sur le plan humain qu'en allant à la rencontre de populations lointaines. Pour résumer, les deux choses que j'ai essayé de leur donner, de manière directe ou indirecte, c'est donc la culture de la gagne et l'esprit d'équipage.

C. B. : Comment insuffler à deux équipages opérationnels le désir de transmettre et de se transformer en instructeurs le temps d'une mission ?

CV A. T. : C'est une mission qui est mal connue dans la Marine par ceux qui ne l'ont pas vécue. D'emblée, on a rappelé aux deux équipages qu'il y a peu d'armées, d'institutions ou d'entreprises qui confient à des équipes la responsabilité de former leurs futurs chefs. Cette année, une fois de plus, sur le *Tonnerre* comme sur le *Surcouf*, il y avait des matelots entrés dans la Marine six mois auparavant, des seconds maîtres avec deux ans d'expérience, des officiers mariniers supérieurs témoignant de 25 à 30 ans d'ancienneté, à qui on a confié des jeunes officiers avec la mission de leur dispenser des savoir-faire et de leur donner les codes de notre mode de vie en équipage, sans jamais s'adresser à eux comme à des élèves mais toujours comme à leurs chefs de demain. C'est une responsabilité importante dont les deux équipages se sont approprié le sérieux tout au long de la mission. La Jeanne est souvent réduite à une mission de découverte et de représentation ; c'est un format qui est désuet. Aujourd'hui, la Jeanne, c'est avant tout des opérations – l'édition 2021 l'a confirmé – et c'est ensuite cette responsabilité du marin qui forme son futur chef. Parmi tout ce qui existe en matière de fabrique de chefs, je pense que la Marine peut être très fière de ce développement interne des compétences de ses futurs chefs.

C. B. : À l'heure où se développent les formations à distance et sur simulateurs, pourquoi ce type de mission reste-t-il incontournable, selon vous ?

CV A. T. : La simulation était utilisée sur le *Tonnerre*, notamment dans les travaux pratiques que l'on faisait faire aux OE. Mais il y a trois choses qu'elle ne peut pas remplacer. La première, c'est l'acquisition de compétences par la sensibilité qu'on a de la réalité dans la conduite d'une manœuvre, d'une réparation, d'une séquence tactique... En pratique réelle, l'officier a certes le droit de se tromper mais dans un environnement où le danger est bien présent. Un OE pourra, par exemple, mécaniser sa manœuvre de présentation pour ravitaillement en simulateur, mais il ne la mécanisera jamais aussi bien que lorsqu'il est aux commandes d'un bâtiment qui fait 20 000 tonnes et qu'il doit se présenter à 35 mètres d'une FLF. La deuxième chose que la simulation ne peut remplacer, c'est la découverte du monde et des théâtres d'opérations. On peut suivre autant de conférences que l'on veut à l'École navale sur la mer de Chine méridionale ou la géopolitique de l'océan Indien, il n'y a pas mieux que d'aller faire une patrouille en mer de Chine, d'être marqué par une frégate chinoise ou survolé par un avion de patrouille maritime japonais ou américain pour comprendre ces théâtres. Enfin, la troisième chose que la simulation ne pourra jamais remplacer, c'est la vie de marin. Tous ceux qui naviguent sont d'accord pour dire qu'au bout de quatre mois dans un bateau, les comportements changent, chacun doit s'adapter, ça devient plus difficile et il faut s'organiser pour durer. C'est notre métier, on le sait et on sait le faire, mais on en est d'autant plus conscient qu'on l'a soi-même vécu. Je pense que le fait de vivre cette expérience lointaine sur la Jeanne, avant d'arriver dans les unités, participe à la force morale de nos officiers et ça, la simulation ne pourrait pas le leur apporter. ●

PROPOS RECUEILLIS PAR L'EV1 AUDE BRESSON

© A. MANZANO / MN

Le 22 mars, alors qu'un boutre suspect a été détecté en mer d'Arabie, en passerelle du *Tonnerre*, le CV Tranchant donne ses directives aux patrons d'embarcation, au chef de l'équipe de visite, mais aussi à l'OE alors chef du quart, pour l'intercepter et procéder à sa visite.

YONG-MAN KWON ⚓

Mettre l'armée en lumière

Réalistes, pleines de couleurs et de vie, les toiles de Yong-man Kwon ⚓ sont aisément reconnaissables à l'indéfinissable précision de ses coups de pinceau. S'il compte parmi les membres de l'académie des peintres officiels de la Marine, il ne se restreint pas à un domaine. Très attaché au milieu des armées, il s'inspire souvent de ses frères d'armes dans ses compositions, mais ne dédaigne pas en effet les sujets ordinaires. Ce peintre polyvalent a accepté d'ouvrir les portes de son quotidien à *Cols bleus*.

© YONG-MAN KWON ⚓

Embarqué trois jours sur le *Belem* aux côtés des mousses, il tient à participer à la vie du bord mais trouve tout de même le temps de peindre pour qu'au retour à quai, chaque mousse reparte avec son petit portrait. « *Peindre, c'est convivial, il faut que cela fasse plaisir aux gens*, explique le peintre. *Quand je suis dans le milieu militaire, en plus, c'est comme si j'étais en famille.* » Car Yong-man Kwon ⚓ est un ancien légionnaire. Originaire de Corée du Sud, il arrive en France pour s'engager au titre de la Légion étrangère « *à une époque où il y avait moins d'informations qu'aujourd'hui sur cette institution. On nous disait de venir en France, d'essayer et puis, si on n'y arrivait pas, de rentrer chez nous* ». À Aubagne, il réussit les tests de sélection et signe un contrat d'engagement de cinq ans. Une rencontre providentielle avec le maître Rosenberg, lui-même peintre officiel de l'armée de Terre, fait germer en lui l'ambition de mettre son talent et son travail artistiques au service des armées. Un talent qu'il a aiguisé quelques années plus tôt au sein du prestigieux Hunter College de Manhattan, avant de rentrer en Corée du Sud et d'y devenir professeur de dessin. Lorsqu'il quitte la Légion étrangère, au terme de ses cinq années de contrat, les conseils du maître Rosenberg portent leurs fruits et Yong-man Kwon ⚓ intègre successivement les rangs des peintres de l'armée de Terre et de l'armée de l'Air et de l'Espace. Puis, en 2012, c'est au tour de la Marine de lui ouvrir les portes de son collège de peintres officiels.

DE LA COULEUR À LA TEXTURE

Sa formation de base en dessin lui permet en effet de tout peindre : avions, voitures, paysages urbains. Mais il aime particulièrement les sujets maritimes. « *Les bateaux de taille monumentale, je trouve ça magnifique ! Encore plus s'il y a des lumières et des reflets.* »

© YONG-MAN KWON ⚓

© YONG-MAN KWON ⚓

Adepte de la lumière artificielle, il la préfère à la lumière naturelle, trop pure à son goût pour pouvoir jouer avec les contrastes et les textures. « *La lumière artificielle transforme les objets en véritables statues à peindre, il y a davantage de matière avec laquelle travailler. Je peux manipuler les couleurs, les formes, les ombrages, etc. Alors que, s'il y a un grand soleil, il n'y a plus moyen de manipuler quoi que ce soit car c'est une lumière assez pure. Les objets n'ont plus le même aspect.* » Si c'est la lumière qui attire son œil d'artiste, le choix de ses sujets se fait également autour de l'ambiance qui se dégage de la scène qu'il observe. Il revient, par exemple, marqué de son séjour au Liban en 2019 avec l'armée de Terre : « *C'est toujours mieux d'aller sur place. Là-bas, j'ai vraiment ressenti la tension qui pesait sur le pays ; cela est incomparable avec le simple fait de voir des photos* ».

UN PEINTRE À TEMPS PLEIN

Il participe également à un voyage des peintres officiels à Abou Dabi où il rencontre notamment le commandant d'un chasseur de mines tripartite (CMT) alors en opération. Mais ses déplacements sont limités, car il travaille aussi pour des galeries et ne peut s'autoriser de trop longues absences en raison d'échéances qui le contraignent souvent à composer en atelier plusieurs toiles à la fois. Ayant donc peu le temps de peindre sur le motif, il rapporte de ses déplacements des photos qu'il réagence pour créer une image bien à lui, issue des visuels et de son expérience personnelle. « *Les éléments ainsi retravaillés sont plus intéressants.* » Si Yong-man Kwon ⚓ s'efforce de réaliser des croquis au préalable, bien souvent, après avoir délimité le cadre sur sa toile, il peint directement : « *Devant ma toile blanche, je construis l'image, je vois ce que cela va donner à peu près, et puis je commence à peindre* ».

UN CŒUR D'ARMÉE

Cette composition à partir de plusieurs images est d'autant plus essentielle chez lui qu'elle transmet une interprétation personnelle des photos rapportées de ses immersions au sein des forces armées. « *Lorsqu'un œil profane voit et peint une scène militaire, il ne sait pas toujours exactement ce qui se passe devant lui. Moi, quand je peins un soldat, je sais ce qu'il fait et pourquoi il le fait ; au-delà du visuel, je peux intégrer le sens du geste, l'esprit et l'intention du militaire.* » S'il admet évidemment découvrir de nouvelles choses à chaque plongée au cœur des entraînements ou des opérations, il affirme retrouver toujours, quelle que soit l'armée, les esprits de camaraderie et de fidélité. Des valeurs qui ne font que renforcer son attachement pour les armées. Ces dernières occupent une place d'autant plus importante chez lui qu'elles sont en effet à l'origine de sa vie actuelle : « *Il s'agit des racines de ma présence en France. C'est grâce à l'armée que j'ai obtenu la nationalité française et que j'ai pu m'installer ici. C'est mon point de départ. C'est pour cela que je garde le lien, même en tant que peintre, et que cela me fait autant plaisir. Je suis très heureux, en tant qu'étranger, de pouvoir vivre de mon métier de peintre en France.* »

EV1 AUDE BRESSON

Info +

Retrouvez ses créations

Acryliques, Éditions Bleu-la galerie, 108 pages, 25 €.

Suivez-le sur Instagram !

Groupe AGPM

SANTÉ • PRÉVOYANCE • ASSURANCE • RETRAITE

Assureur distributeur des offres sélectionnées par **Tégo**

SIMPLIFIER VOTRE PRÉSENT, ASSURER VOTRE FUTUR.

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

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

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

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

SPÉCIALISTE DE LA PROTECTION

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

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

groupe-agpm.fr

Contrat(s) sélectionné(s) par Tégo : Association déclarée régie par la loi du 1er juillet 1901, rue du Faubourg Saint-Honoré 75008 PARIS - SIRET 850 564 402 00012 - APE 9499Z153 - auprès de :
AGPM Assurances - Société d'assurance mutuelle à cotisations variables régie par le Code des assurances - Rue Nicolas Appert 83086 TOULON CEDEX 9 - SIRET 312 786 163 00013 - APE 6512Z
AGPM Vie - Société d'assurance mutuelle à cotisations fixes régie par le Code des assurances - Rue Nicolas Appert - 83086 TOULON CEDEX 9 - SIRET 330 220 419 00015 - APE 6511Z

A21C076 • Cols bleus • avril 2021

vie des unités

Ailes et voiles anciennes
Le passé pour regarder l'avenir

En pleine tempête
Avec la Flottille 33F

© BASTIEN OTELLI

Ailes et voiles anciennes
Le passé pour regarder l'avenir

Le 23 juin, les eaux du golfe de Gascogne ont été le témoin d'un Photex particulier. Il ne s'agissait pas cette fois-ci de mettre en scène les bâtiments de nations participant à un exercice d'envergure, mais plutôt de réunir vieux gréements et avions anciens pour réaffirmer l'héritage dont est issue notre Marine moderne.

UNE MANŒUVRE INÉDITE

« *Le projet est parti du constat que nous avions le même esprit : ils sont les garants du patrimoine naval comme nous le sommes du patrimoine aéronautique* », indique le capitaine de corvette Cyril, président de l'association Cocardes Marine qui rassemble d'anciens avions et hélicoptères. C'est ainsi qu'en Angleterre, où le CC Cyril est alors officier d'échange, germe le projet de les réunir sur une même image : « *le choix s'est porté sur les Morane 733, car ils sont capables de voler à basse altitude et à faible allure* ». Si elle a été particulièrement appréciée des équipages des goélettes *Étoile* et *Belle Poule*, la manœuvre a tout de même représenté un « *beau challenge* », de l'aveu du lieutenant de vaisseau Yann Marin, commandant de l'*Étoile*. Les deux équipes de pont ont en effet dû maintenir durant deux heures leur formation en ligne oblique avec un écartement de 50 mètres. Une situation de proximité à laquelle les voiliers sont peu habitués. Une rencontre exceptionnelle immortalisée par Bastien Otelli depuis un troisièmeAlcyon.

© BASTIEN OTELLI

TRANSMETTRE LE PATRIMOINE

Ambassadeur officiel de la Marine, l'association Cocardes Marine réunit depuis 2016 différents propriétaires d'anciens aéronefs militaires, se donnant comme mission de préserver le patrimoine de l'aéronautique navale afin de le présenter au public. Une action bienvenue lors des meetings aériens, lorsqu'il s'agit de soutenir la communication de la Force de l'aéronautique navale ou même le recrutement. « *On profite de la fascination que suscitent ces avions et hélicoptères retirés du service pour transformer l'essai* », précise le CC Cyril, qui ajoute : « *par an, on participe à une dizaine de meetings aériens ainsi qu'à une manœuvre de plus grande envergure. L'an dernier, c'était par exemple un défilé aérien avec un Bréguet Alizé, un Morane Paris et un Zéphyr aux côtés de Rafale Marine pour célébrer les 100 ans du premier appontage par le LV Teste* ».
De leur côté, les goélettes sont les outils employés par les écoles de la Marine pour développer chez leurs élèves, du mousse au bordache, le sens marin qui ne s'acquiert qu'en étant confronté de près aux éléments. L'instruction maritime que les 16 membres de chaque équipage dispensent aux élèves leur permet d'acquérir esprit d'équipage et habileté manœuvrière pour se sortir des situations difficiles, savoir-être et savoir-faire intemporels qui soudent toujours les équipages aujourd'hui.

EV1 Aude Bresson

Info +

Le Morane Saulnier 733 Alcyon est un avion école triplace qui servit à l'instruction des futurs pilotes de l'armée de l'Air et de l'Aéronavale, de 1951 à 1963. Les deux places à l'avant accueillaient l'élève et le moniteur tandis qu'un second élève pouvait prendre place à l'arrière pour observer.

En pleine tempête

Avec la Flottille 33F

Dans la nuit du 5 au 6 juillet 2021, la Flottille 33F a secouru les six passagers du voilier danois *Don Quijote*. Retour sur les détails d'une mission de sauvetage XXL !
Au soir de ce 5 juillet, la dépression *Zyprian* se creuse au large de la Bretagne, des vents jusqu'à 61 nœuds (113 km/h) en rafale sont enregistrés. La mer est grosse, les vagues atteignent une hauteur comprise entre 6 et 9 m (mer 7 selon l'échelle de Douglas). À 21 h 04, le centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (Cross) de Corsen déclenche l'alerte. La balise de détresse du voilier *Don Quijote* a été activée. Le voilier en perdition est à 80 nautiques (148 km) dans l'ouest de la presqu'île de Crozon.

DÉCOLLAGE

Le Caïman Marine n° NFH17 décolle.
À bord, l'équipage composé du commandant d'aéronef, d'un pilote, d'un treuilliste et d'un plongeur d'hélicoptère est renforcé par un second plongeur d'hélicoptère, un médecin et un infirmier du service de santé des armées (SSA). Grâce à ses systèmes de détection, l'appareil rejoint rapidement le voilier.
Ce dernier a démâté et perdu tout moyen radio ; les naufragés sont en état de choc car le navire s'est retourné deux fois. Un plongeur est treuillé vers le *Don Quijote*. Malgré plusieurs essais, les mouvements rapides et désordonnés du voilier ne lui permettent pas de mettre le pied à bord. La hauteur entre l'hélicoptère et le voilier fluctue entre 15 et 45 mètres, déclenchant à plusieurs reprises les alarmes de sécurité du pilote automatique de tenue de stationnaire. Les naufragés comprennent que, pour être secourus, ils doivent abandonner le navire. Ils embarquent difficilement dans leur canot de sauvetage, puis s'éloignent du *Don Quijote*. Le plongeur est treuillé à nouveau, mais cette fois vers le canot.
À bord, il remarque que les naufragés sont vêtus de tenues légères et que l'un d'eux ne porte pas de brassière de sauvetage.
Alors que le plongeur se prépare à évacuer le premier naufragé, une déferlante retourne et balaye le canot. Le câble du treuil entre en tension et forme un tel angle avec l'appareil qu'il casse. L'hélicoptère vibre. Le câble a cassé à l'intérieur du treuil et, heureusement, le restant n'a pas été happé par les pales. Les naufragés et le plongeur sont à l'eau, dispersés.
Le canot a été emporté et est hors de portée. L'hélicoptère reste en stationnaire et éclaire la zone avec son projecteur afin que le plongeur puisse plus aisément rassembler les naufragés.
À bord du Caïman, une seule option s'impose : larguer le canot de sauvetage de l'hélicoptère. Celui-ci doit l'être à seulement quelques mètres au-dessus des flots pour ne pas être emporté par la tempête. Le plongeur le récupère, réussit à le gonfler et à y embarquer les naufragés.
Le treuil du NFH17 étant hors service et irréparable sur place, le commandant d'aéronef prend la décision de rentrer sur Lanvéoc afin d'y récupérer un autre Caïman.

DE SAUVETEUR À NAUFRAGÉ

L'hélicoptère rend compte au Cross par radio de la situation et demande le soutien d'un *Falcon 50* de surveillance maritime, mais les conditions météo perturbent les communications. Le plongeur resté avec les naufragés est maintenant seul avec eux. Fort de quinze années d'expérience dans le domaine du sauvetage en mer, il organise la survie à bord. Dix minutes après le départ

© J. DAULNY / MN

L'équipage et les techniciens du Caïman Marine qui ont porté secours au *Don Quijote*.

du Caïman, le vent arrache la toile de protection servant de toit au canot. Il faut maintenant écoper pour éviter qu'il ne sombre. Le canot ne se retournera pas, mais il sera de nombreuses fois plié en deux par la houle.
Le NFH17, lui, fonce vers Lanvéoc. La tension est palpable à bord, l'équipage s'inquiète bien sûr pour les naufragés, mais aussi pour leur camarade resté avec eux. Ils n'ont qu'une crainte, que le canot se retourne.
Dès son arrivée sur la base d'aéronautique navale (BAN) de Lanvéoc, l'équipage abandonne le NFH17 sur le tarmac et saute dans le Caïman Marine n° NFH04. Quelques dizaines de minutes après leur arrivée, les marins décollent à nouveau.
Cela fait maintenant deux heures que le maître Frédéric, le plongeur d'hélicoptère, est à bord du canot de sauvetage et rassure les naufragés. Il aperçoit au loin un vraquier, le *Genuine Venus*. Il tire deux fusées de détresse du canot.
Le navire de commerce indique au Cross Corsen la position exacte du canot. L'hélicoptère rallie enfin la zone et repère rapidement les flashs lumineux du plongeur, grâce aux jumelles de vision nocturne. Rapidement, un câble lesté est envoyé au MT Frédéric, l'autre plongeur le rejoint. À deux, ils organisent le recueil des naufragés vers le Caïman qui reste en stationnaire au-dessus de la mer.
Après 39 minutes de treuillage, les naufragés et l'équipage de l'hélicoptère au complet font route vers Brest. Compte tenu de la violence du vent, il ne sera pas possible de déposer les naufragés sur l'héliport de l'hôpital de la Cavale blanche ni sur celui de la base navale. L'hélicoptère se déroute vers la BAN de Lanvéoc.

SALLE DE SOIN SOMMAIRE

Au sein des locaux de la 33F, l'accueil des naufragés s'organise. Les techniciens sont renforcés par le personnel de service de la BAN et du SSA. La salle de repos est transformée en salle de soin. Il est 3 h 10, l'hélicoptère se pose devant les hangars de la Flottille. Les naufragés sont pris en charge par les équipes du SSA, aidés par les marins. Ils sont choqués et en hypothermie ; il faut les réchauffer et les réconforter. Ils seront ensuite évacués vers l'hôpital par les marins pompiers.
Ce sauvetage effectué dans des conditions météo particulièrement difficiles restera gravé dans les mémoires. Sa réussite a démontré le haut niveau d'entraînement, de professionnalisme et la capacité d'adaptation des marins.

PHILIPPE BRICHAUT

© P. CARRÉ / MN

L'un des naufragés, pris en charge dès son arrivée à Lanvéoc.

Témoignage

MT Frédéric, plongeur d'hélicoptère resté avec les naufragés.

« C'est au moment où je récupère la sangle devant treuiller le premier naufragé qu'une énorme lame nous retourne. Je suis à plusieurs mètres sous la surface. Pas d'autre choix que de percuter ma brassière. Dès que j'émerge, je découvre deux femmes angoissées par la disparition de leurs maris respectifs. Je les arrime à moi. J'effectue un tour d'horizon. Quelques mètres plus loin, deux autres naufragés flottent ; je les rejoins. Il en manque deux. Ce n'est qu'une fois en haut de la crête d'une vague que je repère le flash d'une brassière. Je nage jusque-là et arrive à les regrouper tous les six. Au moment où le treuilliste réussit à larguer un canot à quelques mètres de moi, je comprends qu'il ne nous sera pas possible d'être treuillés. L'entraînement prend alors le pas sur l'émotion, je fais embarquer les naufragés et, pendant les 30 minutes suivantes, je "déroule la planchette" des actions à réaliser lorsque l'on est dans un canot. Les automatismes acquis au Cessan* où je suis instructeur font la différence et m'empêchent de "gamberger". Une fois la planchette déroulée, je commence à souffrir d'un vilain mal de mer, mais pas le temps de s'appesantir sur soi, je pense aux miens, aux naufragés, hors de question de ne pas rentrer ! L'un d'entre eux m'assiste, il rassure les autres, m'aide à écoper. Je me dois de les réconforter, de répondre à leurs angoisses ; heureusement que je parle anglais. Pour penser à autre chose, nous nous racontons un peu nos vies, nous chantons. La tension baisse un peu lorsque le vraquier nous repère et surtout lorsque l'hélicoptère revient. Ce n'est qu'une fois dans l'hélico que je souffle un peu, je suis vraiment heureux de pouvoir prendre mes camarades dans les bras et je vois dans leurs yeux qu'ils le sont aussi. »

* Centre d'entraînement à la survie et au sauvetage de l'aéronautique navale.

e-Habillement

Commandez vos effets militaires depuis chez vous

Le portail e-Habillement est désormais accessible 24 h/24 à tous les marins de métropole, d'active et de réserve, via internet (tablette, ordinateur personnel ou smartphone). Il remplace l'ancien portail COMH@BI.

CRC1 Sébastien

Catalogue (avec photographies des produits et indication des stocks), solde de points disponible, historique de commandes... e-Habillement vous permet de renouveler facilement vos effets en fonction de votre affectation et spécialité, et offre un parcours utilisateur proche de celui des sites marchands.

Vous pouvez suivre l'avancée de votre commande. Une notification est envoyée sur l'adresse mail de votre choix lors de l'arrivée du colis, disponible dans l'espace ATLAS le plus proche ou le long du bord pour les marins embarqués. Les effets reçus peuvent être essayés à l'espace ATLAS et renvoyés en cas d'erreur ou d'insatisfaction. Le délai de livraison est d'une dizaine de jours.

À noter que les salons d'habillement continueront à couvrir les besoins opérationnels urgents et à délivrer certains effets, comme ceux nécessitant des retouches (vareuse, veste) ou les paquetages Opex.

L'ESPACE ATLAS

Les quelque 200 espaces ATLAS (« Accès en tout Temps, en tout Lieu Au Soutien ») disséminés sur l'ensemble du territoire sont avant tout des guichets d'accueil et d'orientation. Le concept, développé par le service du Commissariat des Armées, a pour objectif de rapprocher le soutenant du soutenu, civil ou militaire, en lui proposant, au sein d'un bâtiment dédié, un ensemble de prestations destinées à faciliter son soutien courant.

e-Habillement est accessible à cette adresse https://habillement.defense.gouv.fr/connexion

RÉPONSES À VOS QUESTIONS SUR LE NOUVEAU PORTAIL E-HABILLEMENT

J'ai un message d'erreur lors de la connexion
Nous vous invitons, dans un premier temps, à vérifier que le processus a été suivi étape par étape. En cas de problème persistant, vous pouvez le signaler au SCA en cliquant sur le lien « contactez-nous » sur la page d'accueil du portail e-Habillement ou en scannant le QR code SAV de l'application SAV SPHYNX (sélectionnez « je suis ici pour un problème » puis « ma problématique concerne un accès au service e-Habillement ». En utilisant le menu déroulant « quelle est la nature du problème », vous pourrez accéder à différentes solutions de résolution en autonomie). L'espace ATLAS de votre pôle de soutien du GSBdD demeure votre interlocuteur privilégié pour vous accompagner dans vos démarches.

Pourquoi le processus de création de compte est-il long ?
Il s'agit avant tout d'une question de sécurité informatique et de confidentialité des données échangées. e-Habillement étant accessible sur internet, des échanges entre les cyberespaces « ouverts » et « protégés » ont lieu et doivent donc être encadrés pour éviter toute compromission : il en va de votre sécurité personnelle.

Pourquoi passer par MINDEF CONNECT ?
Mindef Connect est le pendant pour le Ministère des Armées de France Connect qui vous permet de vous authentifier lors de la réalisation d'actes administratifs sensibles en ligne (paiement d'impôts, demande de passeport, accès à l'aide sociale...).

Je n'ai pas accès à autant d'effets que sur COMH@BI
e-Habillement a repris les dotations telles que prévues par les textes Marine en vigueur, en fonction de votre spécialité et de votre grade. Seule différence : contrairement à COMH@BI, vous ne voyez apparaître que les effets auxquels vous avez droit. Il n'est ainsi pas possible de commander une tenue ou un accessoire dont vous n'avez pas besoin pour exercer vos missions ou tenir votre poste.
Toutefois, si vous notez l'absence d'une tenue à laquelle vous aviez accès auparavant ou dont vous pensez avoir besoin, nous vous invitons à le signaler auprès de votre Espace ATLAS le plus proche ou en cliquant sur le lien « contactez-nous » sur la page d'accueil du portail e-Habillement ou encore via l'application SAV SPHYNX.

Et les effets de vol ?
Les effets de vol ne sont pas encore inclus dans le portail et le seront début 2022. Dans l'intervalle, la perception se fait toujours dans les bases d'aéronautique navale, sans changement.

Les droits en volume ont-ils évolué ?
À l'occasion de l'ouverture de e-Habillement, l'EMM a repris les contingentements déjà existants pour les effets opérationnels et a défini un plafond de commande large sur d'autres effets courants, permettant de répondre aux besoins réels des marins.

Comment acheter des médailles ?
Pour renouveler vos médailles pendantes, les faire monter et acheter des barrettes, vous devez passer par un prestataire (ABILIS). Le portail de commande de ce prestataire (différent de e-Habillement) est accessible sur www.webspec.groupe-abilis.fr. Le « bon de confection » n'existe plus. Vous procédez à une précommande, validée par votre GSBdD, via ce site. Votre espace ATLAS peut vous aider à commander. Attention, pour les cérémonies de remises de décoration : la première décoration est fournie gratuitement par le GSBdD. Contactez votre Espace ATLAS.

Je ne trouve pas les vestes de T22
Pour des raisons logistiques, les articles sur cintres (vestes, vestons, vareuses) et certains articles spécifiques (ruban légendé) ne sont pas accessibles au renouvellement sur e-Habillement. Ces articles restent délivrés au titre de la première dotation et du renouvellement par l'espace ATLAS de proximité (salon habillement).

Je suis marin embarqué : comment fonctionne la livraison le long du bord ?
La possibilité de livraison sur le quai est disponible avec e-Habillement. En cas d'absence (appareillage sur alerte), votre colis sera stocké à l'espace ATLAS de proximité. Il pourra aussi être récupéré par un tiers désigné de votre choix.

L'effet livré n'est pas correct (taille, couleur, défaut de fabrication)
Vous pouvez le signaler à votre espace ATLAS en cliquant sur le lien « contactez-nous » sur la page d'accueil du portail e-Habillement ou via l'application SAV SPHYNX. Vous pouvez aussi vous rendre en espace ATLAS pour mettre en place la procédure de retour et échange.

Je suis marin isolé (formation hors GSBdD marine ou unité éloignée)
La livraison d'effets marine se fait dans toute la France métropolitaine et Corse vers votre GSBdD de rattachement ou tout point de retrait de votre choix. Pour les unités très isolées (type sémaphore), la coordination se fera entre l'unité et l'espace ATLAS.

Et les outre-mers ?
e-Habillement n'est pour le moment pas disponible pour les marins affectés en OME. Le marin continue de percevoir l'ensemble de sa dotation avant départ. La fonctionnalité « commande en ligne » ne sera ouverte en OME qu'à partir de 2023.

ABILIS

Créé en 2014, le groupe ABILIS est un prestataire de services en matière d'habillement et d'équipement, spécialiste de la conception, la réalisation, la réparation et l'entretien d'articles du paquetage au profit des forces armées. Il réalise les ajustements inclus dans l'achat du vêtement (ourlet, galonnage, écussonnage) et les retouches (sur bon de commande) et assure la fourniture des médailles.
www.webspec.groupe-abilis.fr

Devenir officier

Le concours de l'École militaire de la flotte fait peau neuve

Pour son édition 2022, le concours de l'École militaire de la flotte (EMF) pour devenir officier spécialisé de la Marine (OSM) va connaître quelques évolutions. 22 places dans une vingtaine de spécialités seront ouvertes au recrutement. Une chance à saisir !

EV1 Camille Gagnard

© Y. BISSON / MN

Auparavant évalués sur trois épreuves écrites (composition française, synthèse et explication de texte, langue anglaise), lors de la phase d'admissibilité, les candidats au concours de l'EMF n'en passeront plus que deux. En effet, dès le concours 2022, ils plancheront sur une seule épreuve de français, complètement repensée. Celle-ci durera quatre heures et sera composée de deux exercices : la rédaction d'une note de synthèse et la rédaction d'un essai argumenté. La note de synthèse, pour laquelle les candidats disposeront d'un corpus documentaire, portera sur un sujet de culture générale. Quant à l'essai argumenté, il sera lié au sujet de la note de synthèse et permettra aux candidats d'exposer un avis personnel et construit sur une problématique donnée.

LES ÉPREUVES ORALES ÉVOLUENT

Les épreuves d'admission connaissent également quelques changements. L'épreuve de réglementation est en effet supprimée à partir du concours 2022. Quelques questions portant sur l'organisation de la Défense ou de la Marine pourront être posées au titre de la culture générale lors de l'oral d'aptitude à la fonction d'officier. Le format de celui-ci évolue aussi, puisqu'il n'y aura plus de sujet tiré au sort avant l'épreuve. Ainsi après s'être présentés, les candidats répondront à diverses questions durant un « grand oral » de 50 minutes.

LE MENTORAT : UN ATOUT POUR RÉUSSIR

Le mentorat mis en place par le SRM à titre expérimental en 2021 sera reconduit en 2022. Suggéré par les retours d'expérience publiés dans une enquête récente de la DPMM, ce mentorat met en relation le candidat avec un mentor volontaire, généralement un ancien lauréat de la même spécialité. Ce dernier a vocation à accompagner le candidat en partageant son expérience lors d'échanges réguliers, lui permettant ainsi d'optimiser sa préparation et d'augmenter ses chances de réussite.

Le PM Mickaël, lauréat du concours 2021, a bénéficié de cette expérience « *très profitable* » : « *Dès les épreuves écrites, mon parrain m'a donné des conseils utiles, aussi bien sur la forme que sur le fond, puis il m'a aidé pour l'oral en me transmettant sa vision de la situation géopolitique et donc les grands thèmes susceptibles d'être évoqués au cours de l'oral avec le grand jury. Le fait de pouvoir dialoguer avec un jeune officier de la spécialité qui m'intéresse m'a permis d'avoir un regard sur mon avenir en tant qu'officier* ».

Pour tout savoir sur le concours de l'EMF et sur les nouvelles épreuves, rendez-vous sur le portail RH, espace recrutement officiers. Vous pourrez consulter la méthodologie qui vous permettra de réussir ces épreuves, le barème de notation et un exemple de sujet.

Vous souhaitez en savoir plus sur le recrutement interne officier ? Rendez-vous sur le portail RH sur (Intradef et Internet) ou posez votre question au Cipal Socrate

PRÉPARER LES CONCOURS : LES UNITÉS SE MOBILISENT

Lorsque cela est possible, certaines unités mettent en place un dispositif pour accompagner les officiers mariniers durant leur préparation. Sur la base d'aéronautique navale de Lanvéoc, par exemple, une cellule d'aide au concours a vu le jour, notamment grâce aux renforts de réservistes. Cette cellule permet aux marins désirant devenir officier de se préparer dans de meilleures conditions (coaching personnalisé, séances « actives » de culture générale, organisation d'oraux blancs, cours de soutien en français, etc.). Cette préparation s'inscrit dans la durée, ce qui est l'une des clés de la réussite !

Il est ainsi recommandé à chaque candidat de solliciter sa chaîne de commandement pour définir l'accompagnement adéquat pour l'aider dans son projet, en complément de son travail personnel.

Et si c'était à refaire ?

94 % des officiers ayant réussi le concours EMF ou la sélection OSM choix s'engageraient de nouveau dans le cursus officier.

DÉCOUVREZ LES AUTRES VOIES POUR DEVENIR OFFICIER EN INTERNE

Vous avez moins de 30 ans : devenez officier sous contrat

Le recrutement officier sous contrat offre l'opportunité aux jeunes marins d'accéder rapidement à des responsabilités. Les officiers de Marine sous contrat (OM SC) ont un début de carrière similaire à celui des officiers de carrière (EAOM, ESCAN...) et différents créneaux d'activation leur sont ouverts.

Les officiers spécialisés de la Marine sous contrat (OSM SC) ont vocation à exercer leurs responsabilités en priorité dans leur domaine d'expertise et de formation. En fonction de leur spécialité, ils sont destinés aux emplois dans la sphère opérationnelle ou aux emplois relevant du soutien et des états-majors.

Les OM SC et OSM SC sont recrutés pour une durée initiale de 8 ans et peuvent servir jusqu'à la limite de durée des services en qualité d'OSC. Ils sont présélectionnés sur dossier, puis sélectionnés via des épreuves. Le recrutement est ouvert en interne sous certaines conditions, qui doivent être réunies au 1er janvier 2022 (à consulter sur le portail RH).

Vous avez plus de 20 ans de service : tentez la sélection OSM choix

Il est possible de devenir OSM en se portant candidat au recrutement au choix. Celui-ci offre 35 places chaque année et permet à des officiers mariniers supérieurs de donner un nouvel élan à leur carrière. Comme pour le concours de l'EMF, certaines spécialités permettent d'accéder à une prime de lien au service. Le processus de recrutement est en deux étapes, une présélection sur dossier, puis une sélection via un entretien avec un jury d'officiers et un entretien avec le SLPA. Si la plupart des spécialités sont ouvertes à partir de 20 ans de services, il en existe quelques unes accessibles dès 15 ans.

© C. CHARLES / MN

Enseigne de vaisseau de 1re classe Frédéric

Chef du service courant sur le porte-hélicoptères amphibie (PHA) *Dixmude*

Son parcours

2014 : Entrée dans la Marine, breveté matelot navigateur-guetteur

2014 : École de navigation sous-marine, breveté barreur de sous-marin nucléaire d'attaque (SNA)

2015-2017 : Navigateur-timonier sur le SNA *Rubis*

2018 : Brevet d'aptitude technique navigateur-timonier

2018-2019 : Navigateur-timonier sur le SNA *Améthyste*

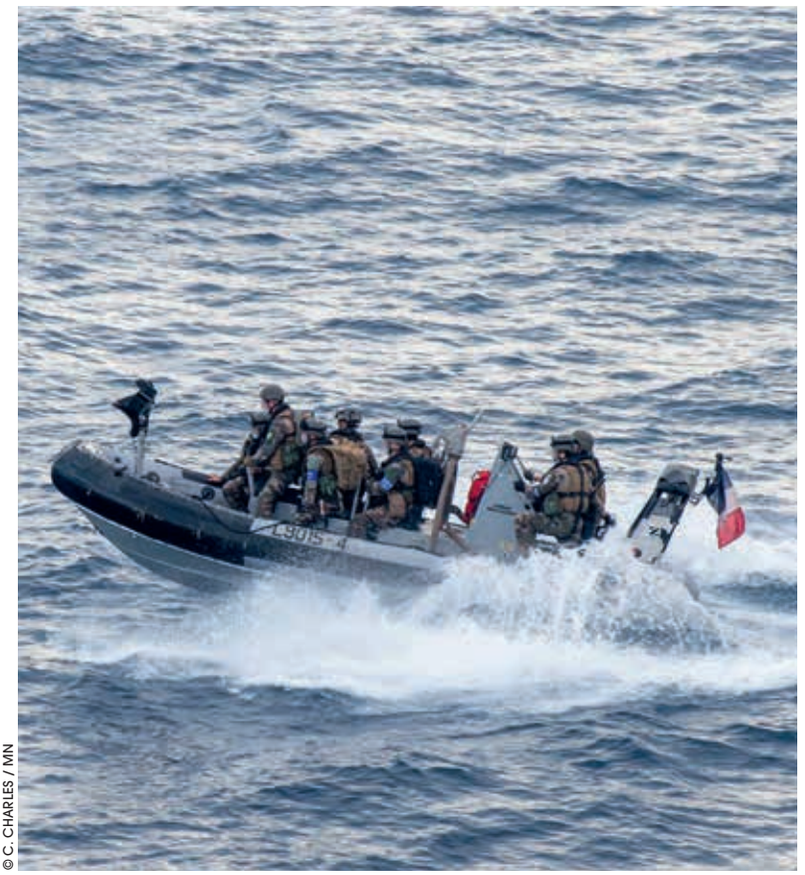
2019 : Admission au concours des officiers sous contrat, filière opérations

2020 : Chef du service courant sur le porte-hélicoptères amphibie (PHA) *Dixmude*

Meilleur souvenir

« Ma première plongée aux commandes du SNA *Rubis* était un moment assez impressionnant. Surtout en tant que jeune matelot, âgé d'à peine 21 ans. Le fait d'avoir tous les regards tournés vers son poste de pilotage, de se dire qu'on fait plonger une machine d'environ 2 700 tonnes à quelques centaines de mètres sous l'eau… c'est mémorable.
Ensuite, bien sûr, il y a l'opération Najlan avec le PHA *Dixmude* sur lequel je suis chef de l'équipe de visite. Pour ma première opération "réelle", c'était assez inattendu d'emmener mes hommes sur un cargo de 100 mètres de long et de tomber sur une telle prise ! Je ne pense pas que je referai une telle opération de sitôt. »

© C. CHARLES / MN



© C. CHARLES / MN

Focus
L'équipe de visite

L'équipe de visite est un élément indispensable de chaque bâtiment de surface amené à réaliser des visites de navires. Ses membres, issus de la brigade de protection, sont volontaires et peuvent être de tous grades (officiers, officiers mariniers, équipages) ainsi que de toutes spécialités. Le nombre de marins la composant varie en fonction de la mission, de la taille du bâtiment visiteur et de celui visité. La mission de l'équipe de visite est de faire appliquer les prérogatives du commandant en matière de droit de la mer et de police administrative. Pour cela, elle réalise régulièrement des enquêtes de pavillon, des investigations, voire la prise des navires contrevenants si la situation l'exige. La formation de cette équipe est assurée par le bord, notamment par le personnel fusiliers marins affecté sur le bâtiment. En amont d'une visite et pour faire face aux situations pouvant être rencontrées à bord du navire inspecté, l'équipe de visite s'entraîne à tirer, se forme aux techniques d'intervention opérationnelle rapprochée (TIOR) et participe à des stages d'aguerrissement.

Chef du service courant, de l'équipe de visite, de la brigade de protection, officier sport, officier langues... Voilà pour les nombreuses casquettes portées par l'EV1 Frédéric depuis son affectation sur le PHA *Dixmude* à l'été 2020. « *Cela permet de ne jamais se laisser enfermer dans une routine*, explique-t-il. *Par exemple, en devenant officier langues, j'ai dû m'intéresser aux qualifications, au cursus, aux cours... C'est pourquoi j'ai voulu devenir officier, pour avoir sans cesse de nouvelles responsabilités.* » C'est en tant que quartier-maître et matelot de la flotte (QMF) que l'EV1 Frédéric a d'abord fait son entrée dans la Marine en 2014. « *Depuis l'âge de 5 ans, je ne me suis jamais vu faire autre chose qu'être dans la Marine. Mon père était dans les sous-marins il y a bien longtemps et mon grand-père était aussi sous-marinier durant la Seconde Guerre mondiale. Cela m'a aidé à choisir.* » Il poursuit alors l'héritage familial en se dirigeant vers les forces sous-marines. « *Les différents types de missions, le fait d'être enfermé dans une boîte qui peut plonger à plusieurs centaines de mètres de profondeur et l'expérience humaine de partir des dizaines de jours en équipage, tout cela m'a intrigué.* » En cinq ans, il va gravir les échelons jusqu'à passer le concours des officiers sous-contrat en 2019. Une volonté de sa part afin de pouvoir « *commander des hommes à la mer* ». Son cursus lui permet aujourd'hui de mieux connaître le quotidien de ses subordonnés. L'été dernier, retour à la surface sur le *Dixmude* pour le sous-marinier. Une affectation de deux ans, pour valider son brevet de chef du quart, qui lui a déjà offert des émotions fortes. Le 21 mars dernier, il était à la tête de l'équipe de visite lors de la saisie record de six tonnes de cocaïne dans le golfe de Guinée. « *C'était ma première visite, la seule à l'heure actuelle. On s'est beaucoup entraînés en amont pour mécaniser nos actions à bord. C'est ce qui a permis le bon déroulé de la mission, car si vous n'arrivez pas bien préparé, il peut se passer tout et n'importe quoi.* » À l'été 2022, l'EV1 Frédéric laissera tomber ses casquettes du *Dixmude* pour mettre, de nouveau, celle des forces sous-marines.

ASP CLOVIS CANIVENC

© C. CHARLES / MN

ARC21

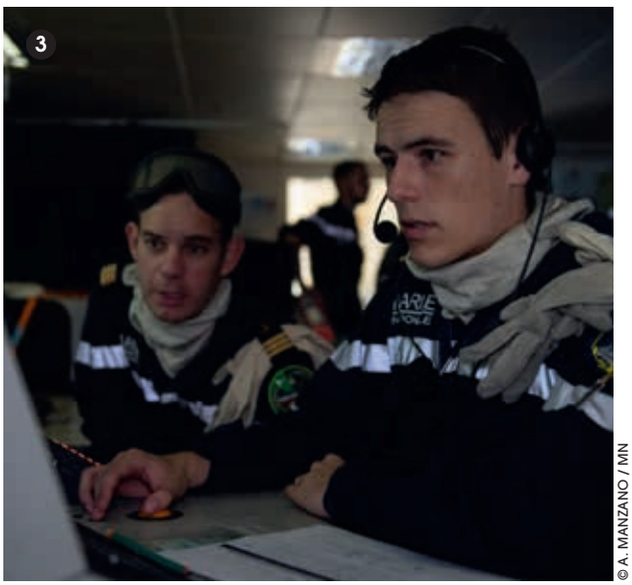
Manœuvres terrestres et aéronavales en mer de Chine orientale

Du 11 au 16 mai 2021, les équipages et officiers-élèves de la mission Jeanne d'Arc ont participé à l'exercice ARC21 organisé par les Forces d'autodéfense japonaises sur et au large de l'île de Kyushu. Durant cinq jours, le porte-hélicoptères amphibie (PHA) *Tonnerre*, la frégate type La Fayette (FLF) *Surcouf* et le groupement tactique embarqué (GTE) de l'armée de Terre se sont entraînés aux côtés d'unités japonaises, américaines et australiennes dans les domaines des opérations maritimes et terrestres.
Sur terre, en mer, dans les airs, revivez ARC21 comme si vous y étiez !

EV1 Aude Bresson

© A. MANZANO / MN

© A. MANZANO / MN



© A. MANZANO / MN

© A. MANZANO / MN

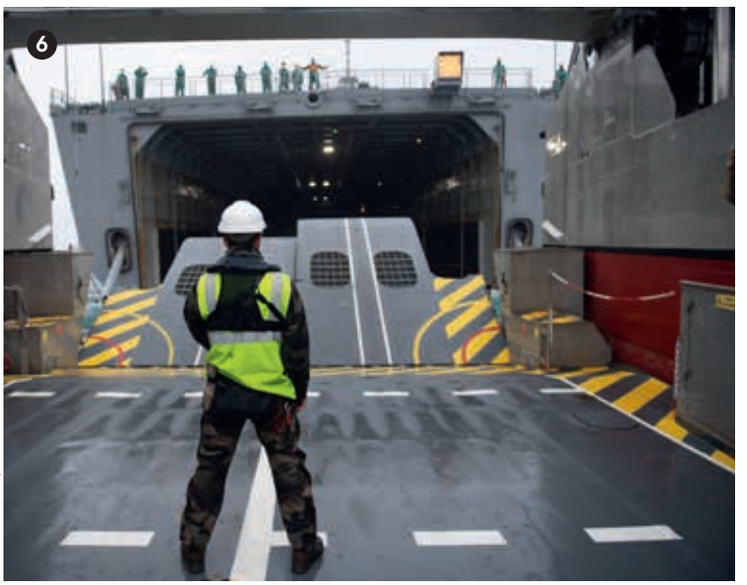
1 Frégates, bâtiments amphibies, porte-aéronefs : ils étaient pas moins de neuf bâtiments de la Marine nationale, de l'*US Navy*, des *Japan Maritime Self-Defense Forces* et de la *Royal Australian Navy* à s'entraîner aux opérations de lutte anti-aérienne et anti-sous-marine et aux manœuvres amphibies et aéroportées. Ce 14 mai, au central opérations du porte-hélicoptères amphibie *Tonnerre*, un groupe de pistes aériennes suspectes vient justement d'être détecté.

2 Il faut débarquer des troupes à terre. « *Green deck spot one. 35 degree approach.* » Le Chinook japonais et ses 11 tonnes à vide appontent sur le PHA en « procédure pont libre ». Passerelle de navigation, passerelle aviation, personnel de pont d'envol, central opérations, tous participent à la manœuvre, en coordination avec l'équipage de l'aéronef. Lors d'opérations aéroportées, l'hélicoptère posé et saisiné conserve les rotors tournant pour embarquer ou débarquer les troupes.

3 Retour au CO : « *Track and report* », crache la radio. La frégate *Ashigara*, chef de la lutte antiaérienne pour la force, vient de confirmer que les pistes aériennes suspectes sont à suivre. L'officier de quart opérations et l'officier-élève qui l'accompagne sont en plein exercice de lutte anti-aérienne (ADEX). Le *Tonnerre* joue le rôle d'une unité précieuse aux côtés du bâtiment amphibie japonais *Oosumi* et sous le commandement d'un état-major embarqué à bord du porte-aéronefs *Ise*.

4 La voie aérienne n'est pas la seule par laquelle transporter troupes et matériels. L'engin de débarquement amphibie rapide (EDAR) du PHA approche du radier de l'*Oosumi* pour une manœuvre de porte-à-porte. « *Green to approach* »... Depuis sa passerelle, l'*Oosumi* confirme au pilote de l'EDAR qu'il peut débuter sa phase de présentation.

© E. LEMESLE / MN


© A. MANZANO / MN

© E. LEMESLE / MN

© A. MANZANO / MN

5 Aux côtés des *Marines* du *3rd Marines Logistics Group* et de la brigade amphibie des *Japan Ground Self-Defense Forces*, les légionnaires de la 13e demi-brigade de Légion étrangère (13e DBLE) et du 1er régiment étranger de génie (1er REG) arrivent sur le camp de Kirishima au sud de l'île de Kyushu. Leur objectif : s'infiltrer en terrain vallonné, boisé et humide jusqu'à une zone urbaine dont ils doivent s'emparer.

6 À l'arrière de l'*Oosumi*, les portes de l'EDAR commencent à s'abaisser. Le pilote vérifie l'alignement grâce au spot lumineux présent à l'arrière du radier. Pour garder l'EDAR dans l'axe, il est également aidé par le bosco, à l'image, qui a une vision plus centrale, et l'adjudant de radier japonais. Ce jour-là, la manœuvre est rendue délicate par un état de mer peu clément.

7 Sur l'île, aux abords de la ville, la phase offensive commence. « L'ouverture d'obstacle » est assurée par les légionnaires du 1er REG. Une fois la voie libre, l'infanterie, dont la section du 2e REI, pourra se concentrer sur le combat pour s'emparer des bâtiments.

8 Au CO du *Tonnerre*, l'ADEX se poursuit. Les aéronefs continuent de s'approcher. L'*Ise* ordonne alors à la frégate *Kongo* d'émettre les premiers avertissements, qui restent sans réponse. L'opérateur de surveillance alerte : « *OQO, les pistes suspectes en rapprochement dans le 211 pour une distance de 7 nautiques* ».

9 À Kirishima, le terrain que doivent investir les troupes japonaises, américaines et françaises est potentiellement piégé et impose une VNP. Effectuée en coordination avec les *Marines* spécialisés dans les engins explosifs et la section de génie japonaise, cette « vérification de non-pollution » confirme l'absence d'engin explosif. L'assaut peut commencer.

10 L'infanterie s'empare des bâtiments. Elle reste aidée dans sa progression par le 1er REG qui a pour mission de lever le doute sur les potentiels piégeages dissimulés à l'intérieur des infrastructures. Après s'être emparées de la zone urbaine, les unités reçoivent pour mission de la défendre jusqu'au lendemain qui marquera la fin de l'exercice.

11 « ***Otarie 30, this is Oscar. Take station Alfa.*** » L'EDAR vient de terminer sa manœuvre de porte-à-porte avec l'*Oosumi.* Au tour des chalands de transport de matériel (CTM). « *Green to approach* », confirme le bâtiment japonais. C'est parti pour une nouvelle séquence. Dans le même temps, deux L-CAC japonais s'entraînaient aux manœuvres d'enradiage et déradiage avec le *Tonnerre*.

12 Les aéronefs suspects devenant menaçants, les bâtiments prennent les mesures d'autodéfense pour contrer l'attaque. Ensemble, ils repoussent le danger ; les chasseurs F-2 japonais, qui simulaient la menace aérienne retournent à leur base. ARC21 marque une étape décisive dans le renforcement des capacités des forces françaises, américaines, japonaises et australiennes à œuvrer ensemble en mer comme sur terre.

© E. LEMESLE / MN

© E. LEMESLE / MN

© A. MANZANO / MN

© MN

Le stratège naval

Vauban et la mer

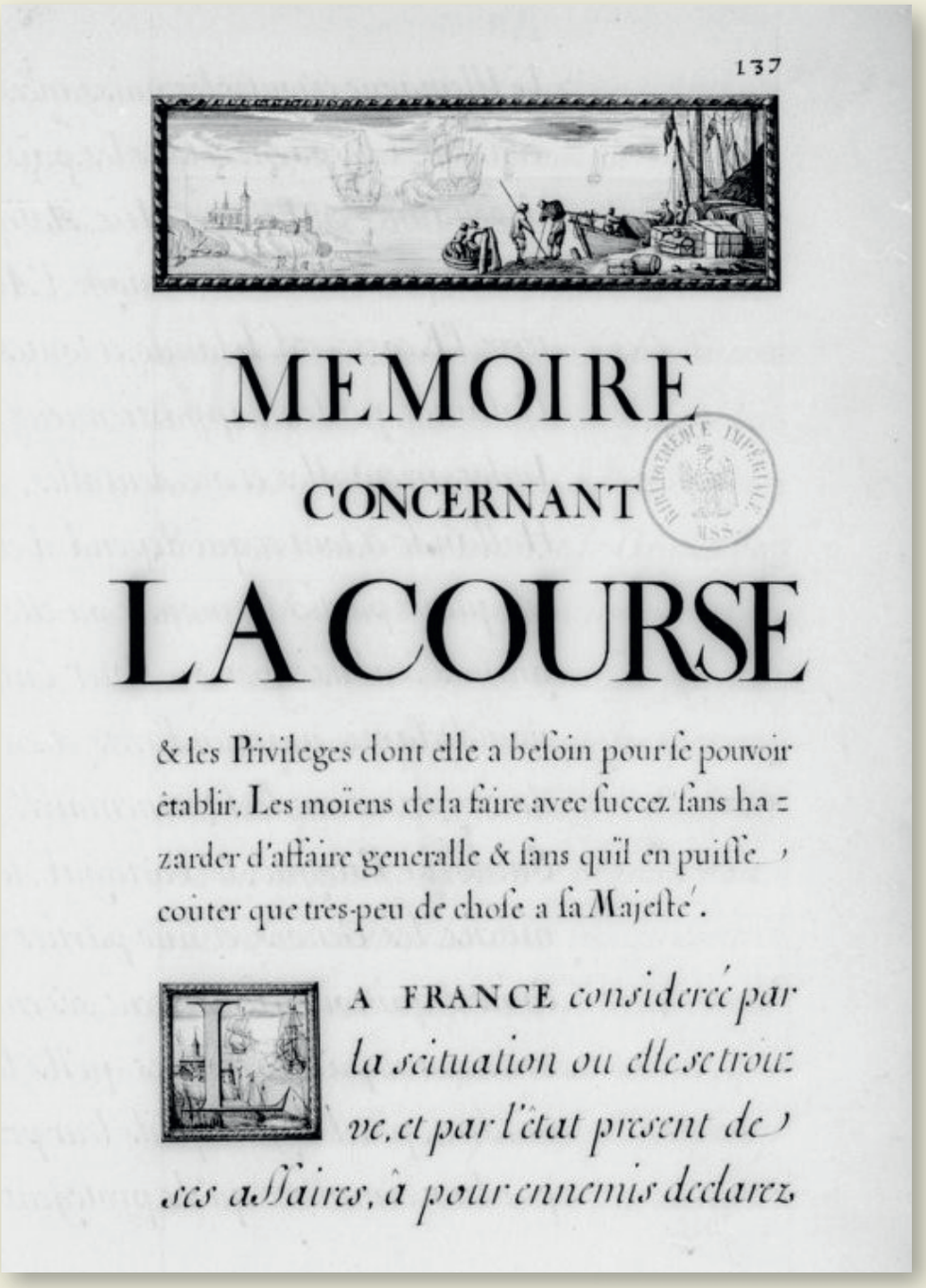
Si les plans en étoile de ses fortifications et la sophistication de ses systèmes défensifs ont fait la célébrité de Sébastien Le Prestre, marquis de Vauban, le fameux ingénieur militaire est moins connu comme stratège naval. La doctrine qu'il expose à Louis XIV dans les années 1690 mérite pourtant qu'on s'y intéresse, dans la mesure où elle trouve encore certains échos aujourd'hui.

© DR

Montrant une meilleure capacité que les ministres du Roi Soleil à voir les choses de haut, Vauban considère que les conflits qui se succèdent depuis le début du règne ne connaîtront jamais de fin parce qu'aucun pays n'est en mesure de dominer les autres. En revanche, il observe que la petite Hollande est parvenue à atteindre le rang de la puissante France grâce aux fortunes qu'elle tire des épices en provenance de Batavia. Il en conclut que le seul moyen pour la France d'asseoir sa suprématie sur l'Europe est d'exploiter au mieux ses possessions d'outre-mer. Le discours de Vauban* concerne essentiellement l'Amérique du Nord et les Antilles. Oublie-t-il l'existence de la Compagnie des Indes orientales fondée par Colbert ? Non, mais il en prend le contre-pied, s'opposant fermement au principe du monopole qui constitue pourtant le fondement de cette structure. Pour lui, ce sont les lois de l'offre et de la demande qui régiront au mieux la vie des colonies. Les mauvais résultats financiers de la Compagnie lui donneront vite raison.

L'OUTRE-MER EST L'AVENIR DU ROYAUME

Vauban prévient aussi qu'il faut raison garder, en ne créant que des établissements dont la pérennité est assurée par leur rentabilité commerciale et la possibilité de les défendre des convoitises étrangères. En Amérique du Nord, il faut s'en tenir au Canada. Justement, à l'origine des guerres qui enlèveront plus tard à la France ses possessions nord-américaines se trouve le fait que la Nouvelle France s'étend des Grands Lacs au golfe du Mexique, faisant barrage à l'expansion anglaise vers l'ouest ! Concernant les îles des Antilles, nombreuses et de petites superficies, après avoir estimé le coût de leur sauvegarde contre les convoitises anglaises et espagnoles, Vauban estime que seule la grande Saint-Domingue mérite, par la fortune qu'elle lui apporte déjà, d'être conservée par la France.
Vauban intègre aussi que la création et la défense d'un empire colonial exigent de détenir la maîtrise des océans, ce qui



137

MEMOIRE

CONCERNANT

LA COURSE

& les Privileges dont elle a besoin pour se pouvoir établir. Les moïens de la faire avec succez sans hazarder d'affaire generalle & sans qu'il en puisse coûter que tres-peu de chose a sa Majesté.

LA FRANCE considerée par la situation ou elle se trouve, et par l'état present de ses affaires, à pour ennemis declarez

implique de disposer de puissantes flottes, tant militaires que marchandes. Il prévoit qu'en cas de conflit, les richesses transportées sur les mers feront forcément l'objet de convoitises et que les ports de commerce eux-mêmes deviendront des cibles privilégiées. Outre une flotte de guerre, composée de vaisseaux importants destinés à combattre en bataille navale, et une flotte marchande chargée des communications avec l'empire, le royaume se doit donc de posséder une multitude de bâtiments de guerre légers et maniables auxquels deux missions seront imparties : assurer la protection des navires de commerce en haute mer et maintenir les eaux côtières à l'abri d'incursions ennemies.
Il s'agit là d'un vaste programme dont la conception doit prendre en compte une quasi-certitude géopolitique et une réalité mathématique incontournable. D'une part, les véritables ennemis de la France sont l'Angleterre et la Hollande ; de l'autre, la flotte de guerre, réunie par l'Angleterre et la Hollande alliées, sera toujours largement plus nombreuse que la française. Plus grave, le rapport de force ainsi posé permet à ces deux pays de se battre tout en pratiquant le commerce maritime, alors que les populations maritimes françaises, moins nombreuses, ne permettent d'armer la flotte de guerre qu'en renonçant aux navires marchands et aux bateaux de pêche.
Quelque peu défaitiste, ce propos de Vauban doit tout de même être pondéré par le fait que la marine royale de Louis XIV a connu plusieurs beaux succès, dans la Manche aussi bien qu'en Méditerranée. Hélas, le fameux « désastre de la Hougue » (2-3 juin 1692) les a effacés des mémoires.

INVENTER LA GUÉRILLA NAVALE

Devant cette situation à laquelle il paraît strictement impossible de remédier, Vauban propose de mettre en œuvre une guerre de harcèlement que l'on pourrait aujourd'hui appeler « guérilla navale ». Celle-ci consisterait à attaquer le trafic marchand à destination des pays ennemis, afin de les affaiblir économiquement. Ce harcèlement serait confié soit à de petits bâtiments de guerre, dont les plus importants seraient des frégates, soit à des corsaires. Vauban insiste en rappelant combien sa situation géographique avantage la France pour une telle guerre : le trafic marchand de ses ennemis n'est-il pas obligé de passer devant ses côtes ? Et Vauban de lister tous les ports bien placés pour mener une guerre de course : Marseille, Toulon, Dunkerque, Le Havre, Saint-Malo, Brest pour les plus stratégiques.
Dans le commentaire qui qualifie chacun d'entre eux, l'ingénieur militaire morvandiau montre une stupéfiante compétence en ce qui concerne les routes maritimes, les marées et les vents. Et s'il était lui-même un peu corsaire ? Tel est bien le cas !
En travaillant aux défenses du littoral breton, et plus particulièrement en fréquentant les armateurs et capitaines de Saint-Malo, non seulement Vauban en a appris beaucoup sur la guerre de course, mais il s'est laissé convaincre d'y investir des capitaux significatifs !

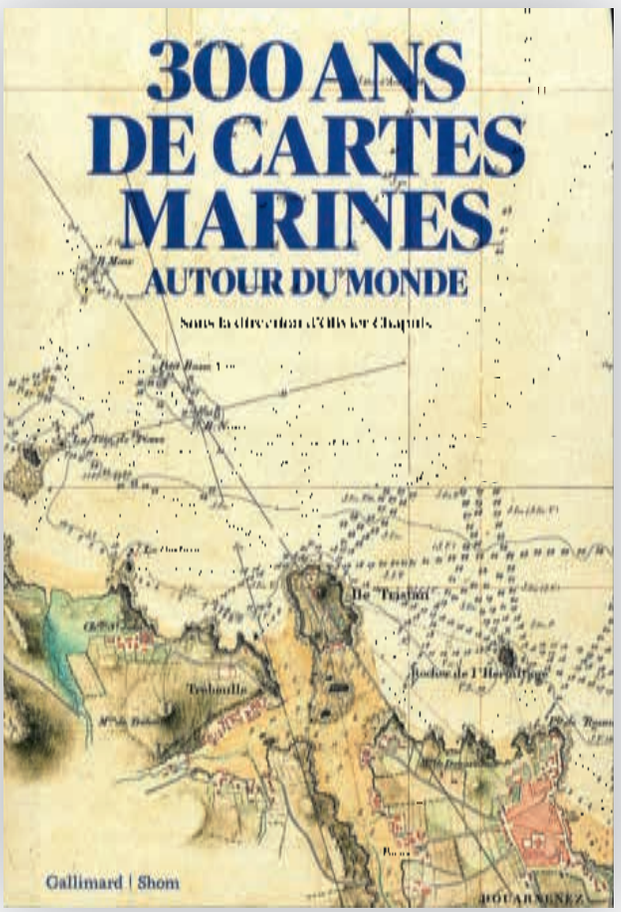
Dominique Le Brun ⚓
Écrivain de marine

* Vauban réunit ses idées sur les questions maritimes dans un ouvrage intitulé *Mémoire concernant la course*, lui-même publié dans le Tome II des *Oisivetés de Monsieur de Vauban*, ensemble de réflexions et d'études sur la France, telle que ses activités d'ingénieur militaire la lui faisaient voir.

loisirs

Musique | Livres | Cinéma | Expos | Spectacle

AUDE BRESSON, PHILIPPE BRICHAUT ET HÉLÈNE PERRIN



Livre/Exposition
300 ans de cartes marines autour du monde

Détroit de Magellan, baie de Douarnenez, Terre Adélie, archipel des Australes, cap Horn, canal de Suez, île de Porquerolles... Des noms évocateurs, comme autant d'invitations au voyage, couchés sur les milliers de cartes marines dressées depuis 300 ans par le service hydrographique français. Dépôt des cartes, plans et journaux de la Marine à sa création en 1720, aujourd'hui Service hydrographique et océanographique de la Marine (Shom), ce dernier possède un fonds cartographique d'une richesse et d'une variété inégalée.
Cet ouvrage, placé sous la direction d'Olivier Chapuis, retrace ces trois siècles d'hydrographie française, à travers deux cents cartes marines légendées, issues de cette fantastique collection. Conçus pour être des aides à la navigation, ces documents d'une incroyable précision, issus des travaux de générations d'hydrographes, sont aussi de véritables œuvres d'art, qui nous font voyager dans le temps et l'espace.
À noter que l'exposition itinérante du Shom, *300 ans d'hydrographie française*, est désormais présentée dans les locaux du Service historique de la Défense de Rochefort. Dans ce qui fut l'arsenal modèle de Louis XIV et le siège de l'une des plus anciennes écoles d'hydrographie du Royaume, elle retrace l'histoire française de cette discipline, à travers des cartes marines, photographies, instruments, maquettes et films. (H. P.)

300 ans de cartes marines autour du monde, sous la direction d'Olivier Chapuis,
Éditions Gallimard, 2021, 366 pages, 60 €.

Exposition,
jusqu'au 5 novembre 2021, Service historique de la Défense de Rochefort. Entrée libre.

Expo
Dans les pas de l'amiral Pâris

Né en 1806, l'amiral François-Edmond Pâris a pris une part importante dans le développement des navires à propulsion à vapeur. Marin d'exception, dessinateur et aquarelliste de talent, il est également considéré comme l'initiateur de l'ethnographie navale. Doté d'une immense connaissance de l'architecture navale à travers le monde, il prendra la direction du musée national de la Marine de 1871 à sa mort en 1893. Partez à la rencontre de ce marin d'exception à travers certains de ses plans, aquarelles et maquettes conservés au musée de Port-Louis. (H. P.)

Dans les pas de l'amiral Pâris,
musée national de la Marine, Port-Louis, jusqu'au 31 décembre 2021.

Premières plongées
Vingt milles nautiques sous la mer

Le 17 octobre 1855, aux pieds de Kil-Bouroun, l'enseigne de vaisseau Camille Doré, l'ingénieur de première classe Charles Brun et le capitaine de frégate Siméon Bourgois admirent depuis le pont supérieur de la *Dévastation* les dégâts infligés par les canons du mastodonte flottant à la forteresse de pierre. La guerre de Crimée touche alors à sa fin. Réunis par un même intérêt pour l'innovation que représentent la *Dévastation* et ses *sistership*s, les trois hommes devisent technologie et stratégie. De leur rencontre presque fortuite va naître le projet fou de parvenir à construire un submersible de guerre. Ce sera le *Plongeur*. Mais le temps presse car, outre-Atlantique, sont menées des expérimentations similaires. Ce roman, qui se lit comme un journal de bord, raconte l'aventure bien réelle de ces pionniers tenaces, leurs espoirs, leurs déconvenues, leurs échecs et leurs victoires jusqu'aux essais du tout premier navire sous-marin à propulsion mécanique. Le tout au milieu de l'effervescente vitalité du Rochefort du XIXe siècle et de ses arsenaux. L'histoire vous est contée par François Guichard, ancien commandant de sous-marins, qui signe avec *Premières plongées – vingt milles nautiques sous la mer* un premier roman historique documenté et convaincant. (A. B.)

Premières plongées – Vingt milles nautiques sous la mer, François Guichard,
Éditions Vérone, 2021, 430 pages, 26 €.

Les aventurières du ciel

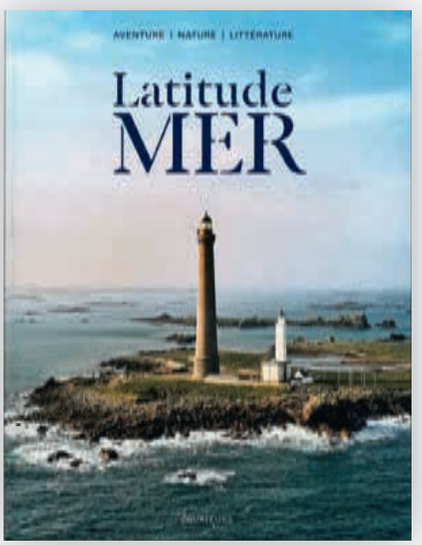
Beryl Markham, Adrienne Bolland, Hélène Boucher, Maryse Hilsz, Bessie Coleman et Maryse Bastié. Dans son premier ouvrage, Katell Faria nous entraîne à la rencontre de six aviatrices souvent méconnues, qui ont marqué les débuts de l'aviation, d'aucuns diront son âge d'or ! Six portraits et autant de destins exceptionnels qui nous font revivre les premiers meetings aériens, les records de vitesse et les traversées insensées, mais aussi l'épopée de l'Aéropostale et la naissance des premiers aéroclubs avec, en toile de fond, les Années folles et bientôt le second conflit mondial. Un ouvrage préfacé par Patrice Franceschi ⚓. (H. P.)

Les aventurières du ciel, Katell Faria,
Éditions Points, 2021, 313 pages, 11 €.

Magazine Latitude mer

Qu'ont en commun Sylvain Tesson ⚓, Loïc Finaz, Olivier Frébourg ⚓, Guy de Maupassant, Jean-Paul Kaufmann ou encore Marcelino Truong ? La passion de la mer et celle du bleu Klein. Un attrait pour l'océan et les îles. Un tropisme incontestable pour les bateaux et la Marine (Sylvain Tesson sur le *Champlain* dans les îles Éparses). Le goût du voyage et celui de l'écriture ou du dessin. Tout à la fois magazine et carnet de voyage, réunissant fictions, nouvelles, reportages et entretiens, l'ouvrage *Latitude mer* met à l'honneur ces marins et amoureux de la mer qui ont besoin d'en faire des phrases. (H. P.)

Latitude mer,
Éditions Équateurs, 2021, 238 pages, 23 €.



Pour ce qu'il me plaist Jeanne de Belleville, la première femme pirate

« *Depuis que le roi de France a tué mon père, elle est en colère le jour et triste la nuit.* » Ainsi Olivier de Clisson décrit-il sa mère, Jeanne de Belleville, jeune femme de la noblesse bretonne que la vengeance a jetée sur les flots en 1343. Cruelle, féroce, intrépide, à la tête d'un équipage dévoué à sa cause, « la lionne sanglante » n'écoute que sa douleur et le désir de faire payer à la France la perte d'un mari aimé. Durant un an, accompagnée de ses deux fils, elle aborde les navires, pille et tue, faisant régner la terreur au large des côtes françaises. Le pape Clément VI lui-même se plaindra auprès d'Édouard III, roi d'Angleterre, de la veuve de Clisson. Embarquez si vous l'osez, à la rencontre de cette femme corsaire qui fit trembler le trône de France. (A. B.)

Pour ce qu'il me plaist, Laure Buisson,
Éditions LGF - Le Livre de Poche, 2017, 7,90 €.

Le saviez-vous ?

CHAUVES

Les marins aiment donner des surnoms à leurs camarades, comme nous l'avons déjà vu. On surnomme les officiers mariniers « bœufs », le capitaine d'armes « bidel », les quartiers-maîtres de première classe « choufs » ou encore le commandant « pacha ». Il n'y avait donc pas de raison pour que les officiers ne se voient pas, eux aussi, affublés d'un surnom, voire de deux. En effet, les marins les surnomment « chauves » ou « casquettes à ressort ». Si l'expression « casquette à ressort » se comprend aisément, en observant la casquette d'un officier qui arbore de 2 à 5 galons superposés pouvant faire penser à un ressort, celle de « chauve » est plus mystérieuse. Une première explication voudrait que les officiers étant plus âgés soient plus sujets à la calvitie. Par ailleurs, jusqu'au début des années 1990, les officiers portaient plus souvent la casquette à bord, même à la mer, cela alimentant la légende de leur calvitie. Enfin, la coupe « à la youle » que certains jeunes officiers arborent parfois est tellement courte sur les côtés que, lorsqu'ils portent leur casquette, ils semblent eux aussi être chauves. (Ph. B)

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

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

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

Tégo

Protéger toutes vos vies engagées

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

Suivez-nous sur **tego.fr**

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

A20C212 • COLS BLEUS - © Stéphane Bommert - iStock.

ENGAGÉS POUR TOUS CEUX QUI S'ENGAGENT

RARES SONT LES MÉTIERS QUI VOUS PLONGENT AU COEUR DE L'ACTION
MARINE NATIONALE
LA MARINE RECRUTE
ETREMARIN.FR
50 MÉTIERS ET 4000 POSTES
ACCESSIBLES À TOUS
rodoncy - Photo NisBfor - Réalisé dans le respect des protocoles sanitaires. Continuons de respecter les gestes barrières. Continuons de porter un masque partout où il est recommandé par les autorités scientifiques.