

www.colsbleus.fr

Cols • bleus

MARINE NATIONALE

PLANÈTE MER
MARINE ET BD
PAGE 28

IMMERSION
L'ASTROLABE
PAGE 42

LE MAGAZINE DE LA MARINE NATIONALE

N° 3088 — JUILLET 2020



De Gaulle et la Marine

des FNFL à la Marine du XXI^e siècle

Éditorial

Le général et la Marine



Capitaine de vaisseau
Éric Lavault, directeur
de la publication.

L'année 2020 sèmera quelques événements sur son chemin d'Histoire, tels des petits cailloux blancs qui grossiront les Cairns de notre mémoire collective. Non, je ne pense pas à Covid-19. Je fais allusion aux 130 ans de la naissance du général de Gaulle en 1890, aux 80 ans de l'appel du 18 juin 1940 et au cinquantenaire de sa disparition en novembre 1970. Je pense au destin de l'homme, à son abnégation, à son courage en des temps infiniment dramatiques. En des temps où le mot « résilience » avait un sens cruel et douloureux. Le général de Gaulle avait une idée de la France. Dès lors, il eut naturellement une idée de sa Marine. Le lecteur connaît le récit des heures sombres que connut la Marine à Mers el-Kébir, des luttes fratricides entre Français libres et vichystes, de Bir-Hakeim ou de l'épopée des 177 du Commando Kieffer. *Cols Bleus* vous propose, dans ce numéro, de braquer ses projecteurs sur trois épisodes, parfois moins célèbres, de la relation du général de Gaulle à la Marine nationale. Il y a d'abord le destin des fusiliers marins durant la Seconde Guerre mondiale, ceux du premier bataillon de fusiliers marins, rivaux de leurs

camarades de combat du régiment blindé de fusiliers marins de la 2^e DB, au sein duquel servit Philippe, le fils du général, en qualité de chef de peloton. Il y a également, entre 1945 et 1962, la reconstruction d'une flotte de combat, puis l'émergence d'une marine à vocation mondiale, articulée autour d'un groupe aéronaval, dont la disponibilité est alors permanente grâce aux deux porte-avions *Clémenceau* et *Foch*. Il y a, enfin, la création de la dissuasion nucléaire océanique qui place la Marine aux avant-postes des capacités guerrières de la France. De même que le général avait identifié la supériorité de la force mécanique dans l'avant-guerre des années 1930, il exposera en 1965 devant les élèves de l'École navale le changement radical que confère la force atomique tapie dans les océans, invisible et ubiquitaire. La Marine nationale du XXI^e siècle repose aujourd'hui encore sur les deux piliers d'une force nucléaire océanique et d'une flotte de surface articulée autour d'un groupe aéronaval. Alors que le projet de porte-avions de nouvelle génération a été récemment annoncé par la ministre des Armées et que la troisième génération de sous-marins nucléaires lanceurs d'engins est déjà dans les esprits, gageons que ce modèle restera pertinent pour quelques décennies encore, témoignant ainsi de la prescience du général de Gaulle.



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-Vaillin CS 21623 - 75509 Paris Cedex 15 **Téléphone** : 01 49 60 58 56 **Site** : www.colsbleus.fr
Directeur de la publication : CV Éric Lavault directeur de la communication de la Marine **Adjoint du directeur de la publication** : CC Gwennan Le Lidec **Directeur de la rédaction** : CC Jérôme du Pac de Marsoulles
Rédacteur en chef : Héléne Perrin **Rédacteur en chef adjoint** : SACS Philippe Brichaut **Rédacteurs** : EV1 Aude Bresson, EV1 Nicolas Cuoco **Infographie** : Charline Normand, Lynce Lislet, ASP Fiona Morisse
Secrétaire : MT Abdelhak Kays **Conception-réalisation** : IDIX, 33 rue de Chazelles 75017 Paris **Direction artistique** : Gilles Romiguière **Secrétaire de rédaction** : Philippe Legrain **Rédacteurs graphiques** : IDIX
Photogravure : Archipels **Couverture** : photographe inconnu/ECPAD/Défense **4^e de couverture** : J.Trebern/MN **Imprimerie** : Direction de l'information légale et administrative (DILA), 26, rue Desaix, 75015 Paris **Abonnements** : 01 49 60 52 44 **Publicité, petites annonces** : ECPAD, pôle commercial - 2 à 8, route du Fort, 94205 Ivry-sur-Seine Cedex - 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

actus 6 33 vie des unités

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

36 RH

Validation des acquis de l'expérience : certification des qualifications
Direction du personnel militaire de la Marine : la transformation digitale

40 portrait

LV Christophe Humbert
Ex-judoka international et officier EPMS de l'arrondissement maritime Méditerranée

42 immersion

L'Astrolabe reprend la route du Grand Sud



passion marine 16

De Gaulle et la Marine



46 histoire

1942 : Bir Hakeim, les derniers corsaires



planète mer 28

Bande dessinée : les marins du 9^e art
Droit maritime : Montego Bay, une convention internationale menacée

48 loisirs

Toute l'actualité culturelle de la mer et des marins

actus





instantané

NARVIK : COMMÉMORATION FRANCO-NORVÉGIENNE

Le 31 mai, la frégate multi-missions (FREM) *Aquitaine*, la frégate norvégienne *KNM Thor Heyerdahl* et le patrouilleur offshore *Harstad* ont célébré ensemble le 80^e anniversaire de la bataille de Narvik, en Norvège. Cette victoire militaire, souvent oubliée des manuels d'histoire, est la première des Alliés au cours de la seconde guerre mondiale. Du 10 avril au 8 juin 1940, alors que l'Allemagne vient d'envahir la Norvège, des corps expéditionnaires norvégiens, britanniques et français reprennent le port de Narvik, lieu stratégique pour l'Allemagne pour qui l'importation de minerais de fer suédois était essentielle à la poursuite de la guerre. Rappelés en urgence pour la Campagne de France, les Alliés sont contraints de quitter la ville qui retombe aux mains des Allemands jusqu'à leur reddition, le 8 mai 1945.

instantané

FIN DE L'OPÉRATION AGENOR POUR LE FORBIN

La frégate de défense aérienne *Forbin* et la frégate néerlandaise *De Ruyter*, accompagnées d'un *Atlantique 2*, patrouillent dans le golfe Arabo-Persique le 1^{er} avril. Déployées au sein de la *Task force 474* en opération *Agenor*, volet militaire de la mission *Emasoh* (*European-led Maritime Awareness in the Strait of Hormuz*), elles concrétisent l'initiative de plusieurs pays européens pour apaiser les tensions et consolider la sécurité maritime dans la région du détroit d'Ormuz. L'objectif est notamment de restaurer la confiance des flottes de commerce dans cette zone stratégique. Durant ce déploiement, le *Forbin* a aussi renforcé la coopération française avec les marines alliées et partenaires. Il a, par exemple, intégré le groupe aéronaval américain formé autour du porte-avions *Eisenhower*. Le *Forbin* a retrouvé Toulon, son port-base, le 29 mai, après avoir été relevé le 19 par la frégate multi-missions *Languedoc*.





0620

Amers et azimuth

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

1 OCÉAN ATLANTIQUE

PRÉPARATION OPÉRATIONNELLE
 BE Chacal • BE Léopard • BE Jaguar • BRS Altair • BRS Antarès • CMT L'Aigle • FASM La Touche-Tréville + 1 Lynx • FREMM Normandie **A** + 1 Caïman Marine • CMT Sagittaire • CMT Pégase • BCR Somme • FREMM Aquitaine + 1 Caïman Marine • FS Germinal + 1 Panther • PAG La Combattante

MISSION HYDROGRAPHIQUE
 BH Borda • BH Laplace

SURVEILLANCE MARITIME
 PHM PM L'Her • BRS Aldébaran • BHO Beaufemps-Beaupré • PHA Tonnerre + 1 Caïman Marine • PAG La Confiance • BEM Monge + 1 Alouette III • 2 Falcon 50 **D**

POLICE DES PÊCHES
 P Fulmar

3 MANCHE - MER DU NORD

SURVEILLANCE MARITIME
 BBPD Styx • PSP Cormoran • PSP Pluvier

OPÉRATION DE GUERRE DES MINES
 CMT Andromède

PRÉPARATION OPÉRATIONNELLE
 PSP Flamant

5 OCÉAN PACIFIQUE

PRÉPARATION OPÉRATIONNELLE
 BSAOM D'Entrecasteaux • FS Prairial **E** + 1 Alouette III



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

47
BÂTIMENTS

10
AÉRONEFS

3 622
MARINS

LE 11 JUIN 2020

MISSIONS PERMANENTES



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

Sous-marin nucléaire d'attaque (SNA)



Équipes spécialisées connaissance et anticipation



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

Commandos (soutien aux opérations)

2

MER MÉDITERRANÉE

PRÉPARATION OPÉRATIONNELLE

PHM CDT Ducuing **B** • FLF Courbet

SURVEILLANCE MARITIME

BBPD Achéron • BBPD Pluton • BSAM Seine
FLF Aconit + 1 Panther

MISSION JEANNE D'ARC

FLF Guépratte • PHA Mistral + 1 Alouette III

POLICE DES PÊCHES

BSAM Loire **C**

4

OCÉAN INDIEN

SURVEILLANCE MARITIME

BSAOM Champlain • 1 Atlantique 2

MISSION AGÉNOR

FREMM Languedoc + 1 Caiman Marine



A

© L. BERNARDIN/MN



B

© T. CLAISSE/MN



C

© L. BERNARDIN/MN



D

© S. GHESQUIÈRE/MN



E

© C. LUU/MN



en images

1 **28/5/2020**

COURBET APPAREILLÉ

La frégate type La Fayette *Courbet* a quitté Toulon pour la Méditerranée centrale dans le cadre de l'opération *Otan Sea Guardian*. Elle y est engagée, avec la frégate italienne *Carabiniere*, au titre de la force maritime européenne Euromarfor. Objectif : lutter contre toute action pouvant représenter une aide au terrorisme international.

2 **7/6/2020**

LE SUFFREN EN ESCALE À BREST

Le premier sous-marin nucléaire d'attaque de la classe Suffren arrive à Brest, accueilli par le vice-amiral d'escadre Jean-Louis Lozier, commandant la zone et l'arrondissement maritimes Atlantique. Après des essais au large de Cherbourg, le *Suffren* doit en mener de nouveaux, dans les eaux de l'Iroise.

3 **25/5/2020**

LE SYSTÈME DE LUTTE ANTI-MINE FUTUR

Madame Florence Parly, ministre des Armées, s'est rendue à Brest pour se faire présenter le nouvel outil destiné à la guerre des mines, le système de lutte anti-mine futur (SLAMF). Elle y était accompagnée par l'amiral Christophe Prazuck, chef d'état-major de la Marine et par le vice-amiral d'escadre Jean-Louis Lozier commandant la zone maritime Atlantique.



© E. MOCQUILLON/MN

4 6/5/2020
POLICE DES PÊCHES
EN MARTINIQUE

Le remorqueur portuaire côtier *Maïto*, déployé en mission de police des pêches sur la façade atlantique de la Martinique, a procédé au relevage de plusieurs casiers en infraction. La zone contrôlée ayant été massivement polluée au chlordécone dans les années 1950, la pêche y est fortement réglementée.

5 18/6/2020
COMMÉMORATION
DE L'APPEL

Le vice-amiral d'escadre Jean-Louis Lozier, préfet maritime de l'Atlantique a commémoré l'appel du 18 juin 1940 lors d'une cérémonie qui s'est tenue à Brest sous la présidence du préfet du Finistère. Les deux préfets se sont ensuite rendus sur la goélette *Belle Poule* pour y rendre hommage aux Bretons qui, à l'appel du Général, ont rejoint l'Angleterre par la mer.

6 12/6/2020
TIR D'ACCEPTATION

Au large de la pointe de Penmarch (Finistère), le sous-marin nucléaire lanceur d'engins (SNLE) Le Téméraire a procédé au lancement d'un missile balistique stratégique M51. Cet essai a été effectué sans charge nucléaire et dans le strict respect des engagements internationaux de la France. 5^e tir de missile M51 depuis un SNLE, ce jalon vient valider l'adaptation au missile M51 du SNLE Le Téméraire au cours du deuxième arrêt technique majeur (ATM/IPER) depuis son admission au service actif en 1999.



© E. MOCQUILLON/MN



© J.-B. TABONE/DÉFENSE



© C. CHARLES/MN



© K. AUGER/MN

dixit ●

« Le sous-marin nucléaire lanceur d'engins (SNLE) *Le Téméraire* a tiré avec succès un missile balistique stratégique M51 au large du Finistère. Cet essai démontre notre excellence technologique et notre attachement à la souveraineté française. »

Florence Parly, ministre des Armées, le 12 juin 2020

« Je viens d'admettre la *Normandie* au service actif. Ce drakkar, 6e FREMM, complète notre flotte de frégates de premier rang. Ses performances exceptionnelles sont servies par l'esprit Viking de son équipage. »

Amiral Christophe Prazuck, chef d'état-major de la Marine, le 3 juin 2020

le chiffre ●

21

C'est le nombre de tours du monde effectués par le patrouilleur outre-mer *La Moqueuse* au cours de ses 34 années de service.

SNA Perle
Incendie



© T. CLAISSE / MN

Le 12 juin dernier, le sous-marin nucléaire d'attaque (SNA) *Perle* a subi un incendie au sein de la base navale de Toulon. Dernier des six SNA de classe Rubis à être admis en service, en 1993, il était en arrêt technique depuis janvier pour un chantier de rénovation et de modernisation, sous la maîtrise d'œuvre de Naval Group et sous la responsabilité du service de soutien de la Flotte. Ce chantier d'IPER (indisponibilité périodique pour entretien et réparation) devait durer 18 mois et rendre le sous-marin opérationnel jusqu'à la fin des années 2020. Le bâtiment était donc « quasi-vide, complètement mis à nu » et « aucun combustible nucléaire, aucune arme, ni missile, ni torpille, ni munition n'était à bord », a précisé la ministre des Armées, Florence Parly, le 13 juin. L'incendie à bord du SNA *Perle* n'a fait aucun blessé et a été éteint après plus de 14 heures d'une lutte qui a mobilisé une centaine de pompiers et plus de 150 personnes en soutien. Ce combat contre les flammes a vu s'engager les marins-pompiers de la base navale de Toulon, les pompiers du Service départemental d'incendie et de secours (SDIS) du Var, le bataillon des marins-pompiers de Marseille et les équipages des autres sous-marins, de l'état-major de l'escadrille des sous-marins nucléaires d'attaque et de l'École de navigation sous-marine et des bâtiments à propulsion nucléaire (ENSM-BPN). « À présent, nous en sommes à l'évaluation des dégâts et des conséquences » a précisé la ministre.



© PUGNET / MN

Hommage
Commando Kieffer

Le 6 juin 1944, le 1^{er} BFMC (bataillon de fusiliers marins commandos), commandé par le capitaine de corvette Philippe Kieffer, débarque sur la plage de *Sword Beach* en Normandie. Son objectif est d'atteindre Ouistreham pour faire la jonction avec les autres troupes débarquées ou aéroportées. 76 ans plus tard, la Marine nationale a rendu hommage à ces marins sur cette même plage lors d'une cérémonie en présence du chef d'état-major de la Marine, l'amiral Christophe Prazuck, des élus locaux, d'une vingtaine de marins et d'un piquet d'honneur du commando. Les membres du commando Kieffer actuel, créé en 2008 et basé à Lorient, sont les héritiers des 177 Français qui ont débarqué en Normandie. Dans un contexte sanitaire particulier lié au Covid, cette cérémonie s'est déroulée de manière plus intimiste que les années précédentes.



© P. DESPLAIS / MN

Commémoration
Sous-marin Morse

Sous la présidence de l'ambassadeur de France en Tunisie, la communauté militaire française de Tunisie s'est recueillie le 18 juin dernier devant la stèle commémorative consacrée aux 53 membres de l'équipage du sous-marin *Morse* qui avait sauté sur une mine dans la nuit du 17 au 18 juin 1940.



© MN

Forces armées en Guyane Aide aux associations locales

Plus d'une tonne de denrées alimentaires non périssables, et 200 kg de vêtements et de produits d'hygiène ont été ramenés à terre grâce à l'embarcation remonte-filets (ERF) *Caouanne* de la Marine et remis à des associations guyanaises venant en aide aux plus démunis. Ces produits avaient été saisis en mer le 8 juin par les gendarmes maritimes des vedettes côtières de surveillance maritime (VCSM) *Mahury* et *Organabo* des forces armées en Guyane (FAG), à bord de deux pirogues suspectées de ravitailler les camps d'orpaillage illégal.

WOD hero Hommage à Cédric de Pierrepont et Alain Bertoncello

Le Commando Hubert a créé un *WOD Hero* en l'honneur des premiers-mâîtres Cédric de Pierrepont et Alain Bertoncello, morts pour la France le 10 mai 2019. Le concept de *Workout of the day* (séance d'entraînement quotidienne) désigne l'enchaînement d'exercices pratiqué durant une séance de Crossfit. Baptisé « D&B », ce WOD se pratique en binôme à l'image des deux commandos. Il est porteur de valeurs qui leur étaient chères telles que le dépassement de soi, l'entraide et l'humilité.



© MN

Centre d'expertise des programmes navals Le CMT Lyre expérimente la e-Navigation

Le 25 mars, en grande rade de Toulon, le chasseur de mines tripartite *Lyre* a débuté pour quelques mois l'évaluation d'un système de navigation augmentée développé par iXblue, entreprise spécialisée dans la conception et la fabrication d'équipements de haute technologie pour les domaines de la mer et de l'autonomie. Préparée par le Centre d'expertise des programmes navals (CEPN) avec le concours des acteurs du Service de soutien de la flotte (SSF) et du domaine cyber de l'état-major d'Alfan, cette expérimentation a plusieurs objectifs : tester un nouveau moyen de naviguer durablement et avec précision sans utiliser les systèmes de positionnement par satellite et évaluer l'apport de la réalité augmentée pour la conduite nautique. L'équipage du CMT a ainsi mis en œuvre ce nouveau système iXblue, baptisé « *Cetos Positioning* », qui est une aide au positionnement « en vue de terre ». Plusieurs caméras reliées à un ordinateur filment le relief côtier aux abords du bâtiment. Un ordinateur compare en temps réel les images du relief à un modèle, permettant de déterminer, de manière continue, la position du navire. Ces flux vidéo sont ensuite présentés sur un écran tactile par un second système appelé « *Cetos Vision* » chargé d'ajouter, en réalité augmentée, des symboles et tracés représentant les informations provenant du système de cartographie électronique (routes, bouées, amers etc.) auquel il est relié. C'est donc, pour l'équipage, un moyen supplémentaire d'interprétation de son environnement. Comme toutes les expérimentations, cette évaluation de matériels novateurs apportera, aux équipes qui l'ont préparée et aux marins qui l'ont conduite, une idée précise du potentiel de ces systèmes destinés à accroître la performance opérationnelle des unités.

en bref

LA MOQUEUSE FIN DE SERVICE

Mise à l'eau en avril 1986 à Cherbourg puis affecté à Nouméa, la *Moqueuse* tire sa révérence. Durant sa riche carrière, le patrouilleur aura secouru plusieurs centaines de *boats people* vietnamiens ou s'est fait remarquer par son soutien lors de la prise d'otages d'Ouvéa en 1988. Sa devise, « sourire et vaincre » aura illustré chacune de ses missions. La *Moqueuse* sera remplacée par un nouveau patrouilleur outre-mer à l'horizon 2022.

CHERBOURG EXERCICE ANTI POLLUTION

Le bâtiment de soutien et d'assistance antipollution Argonaute a conduit au large de Cherbourg un entraînement de mise à l'eau d'un barrage contre la pollution. Aidé du remorqueur pousseur Garvelot de la base navale, il a déroulé les 300 m du barrage censé contenir la nappe ainsi qu'un écrémeur d'hydrocarbures à brosse.



© K. AUGER/MN

UN MARIN À L'HONNEUR UN HOMME SAUVÉ

Le second-mâitre Mickael s'est illustré de la plus belle des manières dans la nuit du 16 au 17 juin en sauvant la vie d'un homme. Alors qu'il se rendait sur la base navale de Toulon pour assurer son quart, le SM est venu en aide à un sans domicile fixe qui présentait deux

plaies à la carotide. Cette blessure aurait probablement entraîné la mort si le sous-marinier n'avait pas réalisé un point de compression efficace.

LA NORMANDIE ADMISE AU SERVICE ACTIF

Sixième frégate multi-mission (FREMM) d'une série de huit, la *Normandie* a été admise en service actif par le chef d'état-major de la Marine, l'amiral Prazuck, le 3 juin 2020. Construite à Lorient, la FREMM a débuté ses essais à la mer en février 2019. Elle a été livrée à la Marine nationale le 16 juillet 2019. Elle avait rejoint Brest, son port d'attache, quelques semaines plus tôt.



© L. BERNARDIN/MN

ENTRAÎNEMENT GABIAN 20.1.1

L'exercice Gabian s'est tenu au large des côtes varoises, du 25 au 29 mai. Cette édition a regroupé sept navires de combat, servis par plus de 500 marins en phase de préparation d'un prochain déploiement opérationnel. Tirs d'artillerie, ravitaillements à la mer, remorquages, exercices de lutte anti-aérienne, assistances à navires en difficulté ou encore évolutions tactiques répétées, les nombreuses activités conduites auront permis aux équipages de « parfaire leurs gammes ».



DE GAULLE ET LA MARINE

Des FNFL¹ à la Marine du XXI^e siècle

Au sortir de la seconde guerre mondiale, la Marine doit se réinventer. Forte des marins et des unités qui se sont illustrés lors du conflit, elle doit reconstruire sa flotte et repenser son positionnement stratégique dans un monde désormais bipolaire. Développement de l'aéronautique navale, mise en place de la dissuasion nucléaire, refonte des spécialités... la France se donne les moyens de ses ambitions, dans un esprit d'indépendance nationale prônée par le général de Gaulle, et qui l'anime toujours aujourd'hui.

● DOSSIER RÉALISÉ PAR HÉLÈNE PERRIN ET L'ÉV1 AUDE BRESSON, AVEC LA PARTICIPATION DE CYRIL HOFSTEIN, BENJAMIN MASSIEU, DU LV(R) GRÉGOIRE CHAUMEIL ET DE L'ÉV1 NICOLAS CUOCO.

1. Forces navales française libres

Les porte-avions

Outils stratégiques incontournables

© PHILIPPE LECOMTE/ECPAD/DÉFENSE



Le porte-avions *Clemenceau* et le pétrolier ravitailleur *Meuse* lors d'un ravitaillement à la mer.

Symboles politiques, instruments de puissance, de projection et de souveraineté, le *Clemenceau* et le *Foch*, ces deux porte-avions portés par la volonté de la France de l'après-guerre, se sont inscrits naturellement dans l'esprit d'indépendance nationale prônée par le général de Gaulle.

NOMY À LA MANŒUVRE

À la fin des années quarante, la France entreprend pas à pas la reconstruction de sa flotte de combat. Grâce au plan Marshall, qui a fourni au pays dévasté par la seconde guerre mondiale des unités de petit tonnage, Paris dispose de toutes les cartes pour se concentrer sur des projets de plus grande ampleur. En

novembre 1945, le contre-amiral Nomy, figure de l'aéronavale de la France Libre, est envoyé en mission à Londres pour y négocier des cessions de matériel nécessaire à la reconstitution des forces de surface. Fin diplomate, il parvient, en août 1946, à convaincre les Britanniques de lui confier le porte-avions *Colossus* pour remplacer le *Béarn*, désarmé un an auparavant après avoir transporté de l'aviation destinée au corps expéditionnaire français en Indochine. Lancé le 30 septembre 1943 et commissionné en décembre 1944 dans la *Royal Navy*, le *Colossus* est rebaptisé *Arromanches* et loué à la France pour cinq ans ; il sera finalement acheté par la Marine nationale en 1951. La victoire a démontré aux marines alliées,

© FONDATION CHARLES DE GAULLE



Février 1965, le général de Gaulle passe en revue les bâtiments présents à Brest depuis la passerelle du dragueur océanique *Colmar*. Il est ici salué par l'équipage du porte-avions *Foch*

marquées par les opérations du Pacifique et l'attaque japonaise sur *Pearl Harbour*, tous les avantages qu'il y avait à disposer de réelles capacités de projections aéronavales pour prendre l'ascendant stratégique. Le porte-avions s'est imposé comme *Capital Ship* du combat naval durant la seconde guerre mondiale. Pour la IV^e République, qui entend jouer un rôle prépondérant sur l'échiquier international et vient de créer l'Union française pour administrer son empire colonial, disposer de forces de projection est une priorité absolue. Toujours sous l'impulsion d'Henri Nomy, devenu chef d'état-major général de la Marine, l'*Arromanches* est alors rejoint par l'ancien *Langley* de l'*US Navy* renommé pour l'occasion *La Fayette* en 1951, puis par l'ex-*USS Belleau Wood* américain devenu *Bois-Belleau* en 1953. La France dispose aussi depuis 1945 du *Dixmude*, anciennement

HMS Biter, un ancien porte-avions d'escorte de la *Royal Navy*. Mais ces quatre unités passées sous pavillon français montrent assez rapidement leurs limites opérationnelles en dépit de leur participation active à la guerre d'Indochine, aux opérations à Suez et à la guerre d'Algérie. La nécessité de lancer un programme ambitieux de construction est devenue une évidence.

DES PORTE-AVIONS MADE IN FRANCE

Le *Clemenceau* est commandé en 1954 et le *Foch*, son *sistership*, l'année suivante. Alors que le projet de statut naval établi par l'état-major général portait initialement sur la livraison de quatre porte-avions d'escadre de 20 000 tonnes, afin d'en avoir deux disponibles en permanence, le Conseil supérieur de la Marine espère en obtenir six. En vain. Ce sera trois. Mais malgré toute la force de persuasion de l'amiral

Nomy, qui quitte le service actif en juillet 1960, la construction de trois porte-avions d'escadre, envisagée de 1958 à 1960, sera définitivement abandonnée. Deux seulement verront le jour. En novembre 1958, les Gaullistes remportent les élections législatives et obtiennent une confortable majorité. Le 21 décembre suivant, le général de Gaulle est élu président de la République et prend ses fonctions le 8 janvier 1959, succédant à René Coty. Dernier président du Conseil de la IV^e République et premier président de la V^e République, de Gaulle veut affirmer avec encore plus de poids sa politique d'indépendance à l'égard de l'Alliance atlantique et du bouclier nucléaire américain. Plus que jamais, il défend l'idée d'une France autonome capable d'assurer seule sa souveraineté et sa défense dans un monde toujours plus polarisé par la montée de la guerre froide. Si pour le général de Gaulle la dissuasion repose essentiellement sur la constitution d'un arsenal nucléaire, la question des capacités de projection aéromaritime demeure incontournable. Avec le lancement des deux premiers porte-avions français, le *Clemenceau* mis en service le 22 novembre 1961, et le *Foch*, en 1962, tous deux capables de mettre en œuvre une aviation d'assaut, d'interception, de reconnaissance et anti-sous-marin, la France entre dans la cour des grands. Jusqu'en 1997 et 2000, dates de leurs désarmements respectifs, ils formeront la « pointe de diamant » de la Marine française.

LE CLEMENCEAU ET LE FOCH SUR TOUS LES FRONTS

Au cours de sa longue carrière, le « Tigre »¹ a participé à la majorité des opérations navales : déploiement de la Force Alfa dans le Pacifique en 1968, opérations Saphir I et II dans l'océan Indien en 1974-1977, opérations Olifant



Le porte-avions *Foch*.

en Méditerranée orientale lors de la guerre civile libanaise en 1983-1984, Prométhée en mer d'Oman, lors de la guerre entre Iran et Irak en 1987-1988, Salamandre en mer Rouge et mer d'Arabie lors du conflit entre l'Irak et le Koweït en 1990, Balbuzard, puis à nouveau Salamandre en mer Adriatique lors de la guerre civile yougoslave en 1993-1996. Le *Foch* n'est pas en reste. En 1977, il croise en mer Rouge et participe au soutien du contingent français dans le cadre des missions Olifant en 1983. Puis de 1993 à 1999, il a été engagé régulièrement dans les opérations Balbuzard et Trident dans le cadre de la Forpronu², de la SFOR³ et de la KFOR⁴ et effectué des frappes aériennes sous le commandement de

l'Organisation des Nations unies et de l'Organisation du traité de l'Atlantique Nord. Le *Clem'* atteint son apogée le 10 décembre 1978 quand il reçoit la qualification « nucléaire » après avoir été modifié pour accueillir quatre ou cinq bombes d'armes nucléaires AN-52 mises en œuvre par les avions Dassault *Super-Étendard* de la Flottille 11F. Le *Foch* est qualifié à son tour le 15 juin 1981. Outils de projection, les porte-avions

deviennent également des instruments non permanents de dissuasion de premier plan, avec la création de la force aéronavale nucléaire (FANu), en 1978. Un attribut majeur de puissance. Aujourd'hui, l'esprit du *Clemenceau* et du *Foch* souffle sur un seul porte-avions... le *Charles de Gaulle*. ●

- 1 Surnom donné à Georges Clémenceau
- 2 Force de protection de l'ONU
- 3 Force de stabilisation de l'OTAN
- 4 Force pour le Kosovo de l'OTAN

Info +

Henri Nomy, le marin du ciel

Résistant, fin diplomate, grand bâtisseur de la Marine d'après-guerre, l'amiral Nomy a marqué l'histoire de la Marine et notamment celle de l'aéronautique navale. En hommage à son action, une des cinq futures frégates de défense et d'intervention (FDI) portera son nom.

Dissuasion nucléaire

Une ambition française



Le 9 juin 1973, au large de Brest : première sortie à la mer des trois SNLE *Le Redoutable*, *Le Foudroyant* et *Le Terrible*.

« **D**ans dix ans, nous aurons de quoi tuer 80 millions de Russes. Eh bien, je crois qu'on n'attaque pas volontiers des gens qui ont de quoi tuer 80 millions de Russes, même si on a soi-même de quoi tuer 800 millions de Français, à supposer qu'il y eût 800 millions de Français. » Dans une directive présidentielle du 16 décembre 1961, de Gaulle affirme sa doctrine : avec l'arme atomique, il veut donner à la France une place de choix sur l'échiquier mondial et l'assurance de pouvoir protéger ses intérêts vitaux. En créant

le Commissariat à l'énergie atomique (CEA) en octobre 1945, trois mois avant de quitter le pouvoir, c'est lui déjà qui a offert à la France les moyens de rattraper son retard dans la maîtrise du nucléaire civil et militaire. De retour aux affaires en 1958, il s'emploie à doter la France d'un outil de dissuasion crédible et souverain, à l'inverse de la Grande-Bretagne qui adosse son programme nucléaire militaire à celui de son allié américain.

AUX ORIGINES DE LA DISSUASION NUCLEAIRE FRANÇAISE

Les travaux de réflexion et de préparation pour doter

la France d'armes nucléaires sont véritablement engagés sous la IV^e République, dans le contexte de la guerre froide et de la course aux armements entre les États-Unis et l'URSS. En 1954, Pierre Mendès-France, président du Conseil, affirme : « *Sans la bombe, on n'a pas voix au chapitre.* » Les recherches menées après-guerre permettent rapidement de miniaturiser l'arme atomique et de la rendre transportable. Le 13 février 1960 l'explosion de « Gerboise bleue » à Reggane marque l'entrée de la France dans les puissances nucléaires. La première force de frappe, constituée d'un escadron de bombardiers Mirages IV porteurs

chacun d'une bombe de 60 kt, est opérationnelle en 1964. Elle est complétée d'une composante sol-sol, implantée sur le plateau d'Albion quatre ans plus tard. Mais l'idée de pouvoir compter sur une force de frappe nucléaire tapie au fond des océans fait son chemin. À cela deux prérequis : posséder des sous-marins à propulsion nucléaire, seuls à même d'offrir l'autonomie et la discrétion requises, et être capable de lancer des missiles sous la surface.

LE PROJET CCELACANTHE

Un projet est lancé en 1955 pour construire un sous-marin d'attaque à propulsion nucléaire, le

Q 244. Face à l'impasse technique que constitue un réacteur à uranium naturel, sa construction est définitivement abandonnée en 1958. En octobre de la même année, le général de Gaulle mandate une délégation aux États-Unis pour se procurer de l'uranium enrichi. Réticent, le gouvernement américain consentira finalement à fournir à la France 20 t de combustible strictement réservé au prototype à terre de Cadarache. En octobre 1960, l'état-major des Armées reconnaît à la Marine un rôle essentiel dans la force de frappe nucléaire française. Le 6 décembre, une loi-programme entérine la construction d'un « sous-marin ayant la capacité de lancer d'engins » – le futur *Redoutable* – et l'étude de missiles mer-sol balistiques stratégiques. Des ambitions qui passent par la création d'une structure réunissant les grands acteurs du nucléaire militaire français sous l'autorité conjointe du délégué général pour l'armement et du chef d'état-major de la Marine : en 1962, l'organisation Cœlacanthe voit le jour.

« TOUT EST PRÊT POUR LE LANCEMENT, MON GÉNÉRAL »

Marine et CEA unissent leurs efforts. L'arsenal de Cherbourg est choisi pour construire le SNLE français. Les difficultés techniques sont innombrables, et Bernard Louzeau, à qui l'état-major a confié la responsabilité du projet, a fort à faire. Mais le matin du 29 mars 1967, le directeur de l'arsenal de Cherbourg peut annoncer au Président de Gaulle que « *tout est prêt pour le lancement* ». Deux ans plus tôt, lors de la mise sur cale du sous-marin, le général avait lancé : « *La Marine se trouve maintenant, et sans doute pour la première fois de son histoire, au premier plan de la puissance guerrière de la France, et ce sera, dans l'avenir, tous les jours un peu plus vrai.* » Entre-temps, le 7 mars

1966, de Gaulle avait informé son homologue américain Johnson que la France se retirait du Commandement intégré de l'OTAN... La prise d'armement du *Redoutable* pour essais a lieu le 26 avril 1968. En janvier 1969, le cœur est chargé. La première partie des essais à la mer se déroule de mai à novembre. Après reprise des défauts constatés sur ce gigantesque prototype et son départ pour l'île Longue, une seconde série d'essais commence en septembre 1970. En mai et juin 1971, *Le Redoutable* effectue deux tirs de missiles, coiffés d'une tête inerte. En juillet et août, il effectue une patrouille expérimentale en conditions réelles puis est admis au service actif le 1^{er} décembre. La France a désormais un gros poisson qui veille dans le bocal mondial.

LE PREMIER D'UNE LONGUE SÉRIE

À la création de la force océanique stratégique (Fost) en mars 1972, *Le Redoutable* a déjà entamé sa première patrouille. Il sera rejoint en 1973 par ses *sisterships*, *Le Terrible* et *Le Foudroyant*. L'arrivée de ces deux sous-marins garantit à la France de toujours disposer d'au moins un SNLE à la mer. Cette permanence à la mer, toujours d'actualité, constitue d'emblée un marquant fort de la composante océanique de la dissuasion française. En 1978, la force aéronavale nucléaire (FANu) complète la triade nucléaire française. Embarquée actuellement sur le porte-avions *Charles de Gaulle*, qui peut mener aussi bien des raids conventionnels que nucléaires, elle bénéficie de sa souplesse d'emploi et du fait que sa présence, visible, est un signal fort. Non permanente, activable à la demande du président de la République, elle forme, avec les forces aériennes stratégiques de l'armée de l'Air (FAS) opérationnelles



© SHD

depuis 1964, la composante aéroportée de la dissuasion. Côté dissuasion océanique, une nouvelle étape est franchie en 1985 avec la mise en service à bord de *L'inflexible* du missile M4 à têtes multiples. En 1997, *Le Triomphant*, premier SNLE d'une nouvelle génération, entre en scène. Entre temps, le changement de contexte stratégique et notamment la fin de la guerre froide ont conduit à réduire la flotte de SNLE de six à quatre... sans remettre en cause la permanence à la mer. ●

Info +
Bernard Louzeau, le pionnier

Le nom de Bernard Louzeau est indissociable de celui de la Fost. Alors Jeune capitaine de corvette, celui qui deviendra chef d'état-major de la Marine en 1987 a été responsable de la mise au point du *Redoutable* et de la constitution des premiers équipages. Une des cinq futures frégates de défense et d'intervention (FDI) portera son nom.

Sous-marinier à bord du *Redoutable*

Le quartier-maître Pierre Gautier raconte



© ECPAD

Il y a tout juste 50 ans, *Le Redoutable* plongeait pour la première fois en Manche avec en son cœur, l'énergie nucléaire.

LA CLASSE DU REDOUTABLE : D'UNE GÉNÉRATION À L'AUTRE

En atteste son « carnet de plongée », Pierre Gautier a passé deux ans sous la mer. 17 000 heures selon des états de service comptabilisés sur papier jauni. *Junon, Flore, Agosta, Rubis...* Pierre a posé son sac dans une dizaine de vaisseaux noirs de la Marine. « *Que voulez-vous savoir ?* » interroge, soucieux, ce retraité du pays lyonnais. « *Il évoque rarement son passé de sous-marinier* », préviennent ses proches. Tout bien considéré, Pierre accepte de se replonger dans le chapelet de ses souvenirs qu'il égrène méthodiquement. Ce matin de 1969, le premier des sous-marins nucléaires a pris de l'embonpoint. Dans sa nef d'acier, le cœur du *Redoutable* bat depuis peu. L'Homme et l'Atome s'apprennent à faire une incursion commune sous la mer : « *Il y avait peu de volontaires pour embarquer* », reconnaît Pierre. Du haut de ses 21 ans, Pierre a des chevrons rouges de quartier-maître et déjà plusieurs années de service à bord des premiers sous-marins diesel. Une photo montre le sous-marinier, hirsute : « *C'était*



© ECPAD

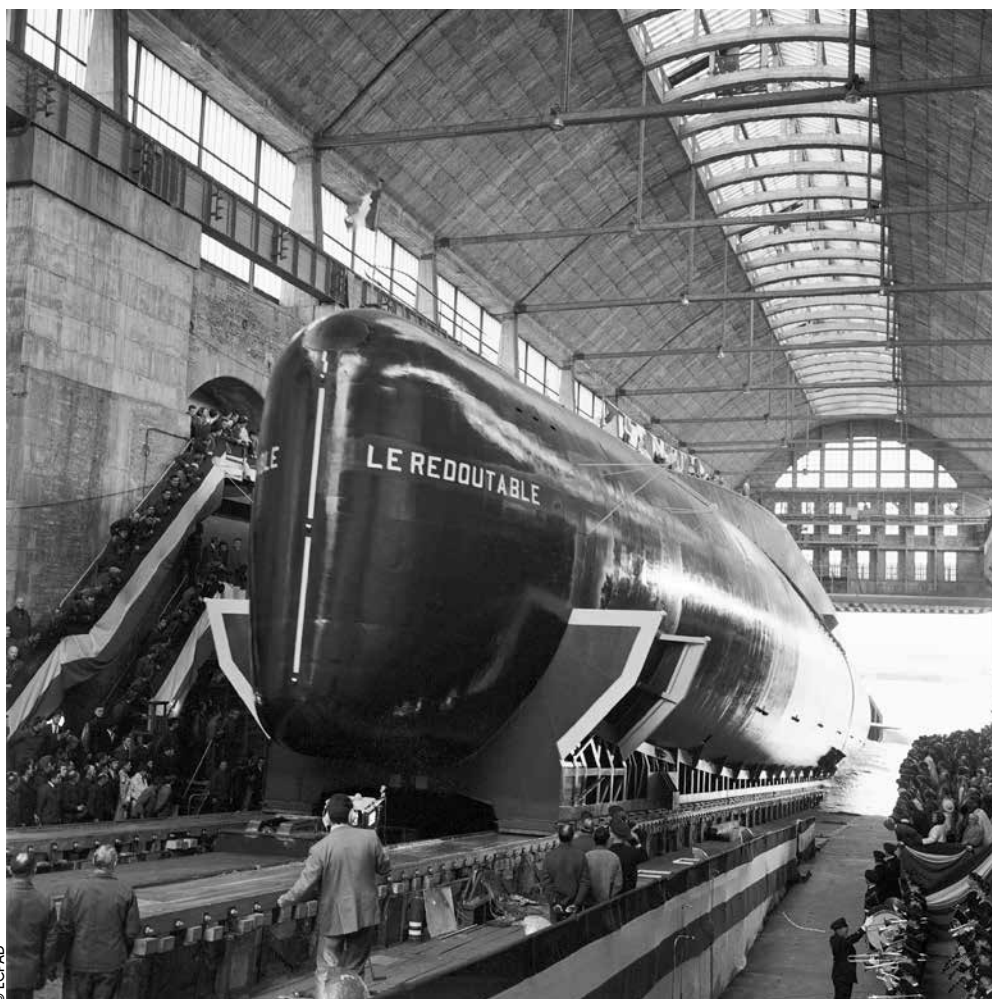
1974 : Pierre Gautier à son poste de combat en mer, à bord du *Redoutable*.

peu avant le lancement du Redoutable. J'étais fasciné par le chantier de ce nouveau submersible dont les journaux se faisaient régulièrement l'écho. » Mais *Le Redoutable* aurait dû s'appeler *L'Obstiné*. Sa construction fut péniblement commencée à la fin des années 1950, puis abandonnée. Qui se souvient que les premiers plans de cette technologie de pointe ont été dessinés au crayon ? Avec l'arrivée annoncée du *Redoutable*, « *nous étions impatients* » se souvient Pierre : « *La France pourrait bientôt parler d'égal à égal avec les plus grandes puissances mondiales. Mais la naissance d'une nouvelle génération de submersible dont Le Redoutable était la tête de série a naturellement piqué la curiosité. À l'époque, il n'était d'ailleurs pas rare de surprendre des chalutiers-espions soviétiques qui venaient régulièrement nous épier dans les eaux territoriales françaises.* » Silence et lumière artificielle. Pour qui aime courir les routes, la vie de sous-marinier ressemble à un sacerdoce. « *Comme le reste de l'équipage, j'ai vu*

plusieurs médecins qui évaluaient notre capacité à subir de longues périodes de plongée. Mais je n'avais aucune appréhension. J'ai été sélectionné. J'ai eu de la chance », veut croire Pierre.

PREMIÈRE PLONGÉE

Le Redoutable se dérobe. À bord, le quartier-maître Gautier découvre un univers d'une complexité étourdissante. Le temps a fait une brusque accélération dans ce cigare de 128 m de long. « *Affecté à l'entretien de la distribution électrique et du compartiment réacteur, j'étais abasourdi. Une usine de production d'oxygène, une centrale inertielle... toutes ces nouvelles installations et leurs automatismes tranchaient avec le travail laborieux auquel nous contraignaient les sous-marins diesel.* » Les essais sont couronnés de succès. Mais les sous-mariniers sont fébriles. Superstitieux, les marins ne veulent pas que le ciel réserve à cette orgueilleuse créature le même sort qu'à la tour de Babel. Parole d'ingénieur, la propulsion atomique du submersible lui permet de faire cinq fois le tour du monde.



© ECPAD

1967 : lancement du sous-marin nucléaire *Le Redoutable* sous la présidence du général de Gaulle.



© ECPAD

Déjeuner de l'équipage à bord du *Redoutable* en plongée au large de Brest en 1970.

« En 1971, nous avons plongé pour une sortie en mer qui devait définitivement qualifier le sous-marin. Les essais, interminables, avaient mis notre patience à rude épreuve. » Une guerre froide se joue sous la surface. Et les premiers tours d'hélices du *Redoutable* en plongée emportent une centaine d'âmes et quatre missiles dépourvus de têtes nucléaires. « Aussitôt en mer, nous avons fait plusieurs exercices de procédure de tirs. Le givre apparaissait sur les collecteurs d'eau au pont machine inférieur du sous-marin. J'ai su plus tard que nous naviguions dans les eaux froides de Norvège, à proximité des îles Féroé. » Douche individuelle et atmosphère régénérée, non sans une certaine satisfaction, Pierre savoure le confort du *Redoutable* : « Pour la première fois, nous n'avions plus besoin de faire surface pour renouveler l'atmosphère du bord. Tapis dans les profondeurs, nous jouissions enfin d'un sentiment d'invulnérabilité. »

RETOUR À TERRE

Pierre et l'équipage du *Redoutable* regagnent la base de l'île Longue après une absence d'une soixantaine de jours. En milieu d'après-midi, les hommes sont libérés de leurs obligations presque aussitôt, trop heureux de regagner leurs foyers. Mais dès le lendemain l'état-major est en alerte. « Plusieurs membres d'équipage ont fait un malaise. Sans gravité. L'explication était simple : pour la première fois de l'histoire de la marine française, des sous-marinières s'étaient soumis sans interruption à une vie confinée en espace clos. Le retour au tumulte de la ville et à son agitation avait perturbé l'équilibre de certains d'entre nous. » Dès lors, les retours du *Redoutable* se feront la nuit, pour permettre à l'équipage de prendre du repos. Aujourd'hui encore, Pierre assure se souvenir parfaitement des moindres replis du ventre du *Redoutable*. Et on le croit volontiers. Confidentialité oblige, le quartier-maître Gautier ne saura jamais où ses patrouilles l'ont mené. Sa famille non plus. Mais Pierre aura sans doute enlevé plusieurs tours du monde à l'horizon trop étroit d'une course. ●

Les fusiliers marins

De la France Libre à la V^e RépubliqueLes fusiliers marins du 1^{er} RFM durant la campagne des Vosges.

La seconde guerre mondiale est pour la spécialité de fusilier marin un moment charnière, le temps d'un renouveau et de l'affirmation d'une fonction au sein de la Marine qui conduira à la réorganisation de la spécialité au lendemain du conflit. Si l'action du 1^{er} bataillon de fusiliers marins commandos, ou 1^{er} BFMC – le fameux Commando Kieffer – est aujourd'hui la matrice mémorielle des fusiliers marins dans la seconde guerre mondiale, l'action et l'engagement de la spécialité ne se limitent pas à cette seule unité.

NAISSANCE DU 1^{ER} BFM

Lorsque la guerre éclate, l'école des fusiliers est dissoute. Seules subsistent deux compagnies de faible effectif. Au moment de l'arrivée des Allemands à Lorient, un des instructeurs, Pierre Le Goffic, parvient à s'emparer des décorations du drapeau des fusiliers et embarque avec quelques apprentis pour l'Angleterre. Pour l'amiral Muselier, fondateur des Forces navales françaises libres (FNFL), ancien commandant d'une compagnie de fusiliers sur

le front de l'Yser durant la Grande Guerre, il importe de préserver cet héritage et de maintenir l'existence des fusiliers. Dès le début du mois de juillet 1940, il réunit Robert Détrouyat et ses amis Hubert Amyot d'Inville, Élie-France Touchaleaume et Jean des Moutis, pourtant non-fusiliers, pour leur proposer de prendre la tête de la première unité FNFL. C'est ainsi que naît le 1^{er} bataillon de fusiliers marins qui se forme à Aldershot durant l'été.

MARINS ET CIVILS REJOIGNENT LES RANGS

Sans surprise, chez des marins impatientes de reprendre le combat, les volontaires ne manquent pas. Leur profil est particulièrement notable : à côté des marins ayant rejoint l'Angleterre, nombreux aussi sont ceux qui n'ont aucune expérience militaire. Il s'agit de civils (souvent Bretons ou Normands) qui ont quitté spontanément leurs villages en juin 1940 pour rallier l'Angleterre à bord de petites embarcations. La décision qui conduit à ces ralliements relève donc autant – si ce n'est plus – de sociabilités et d'effets de groupes que de choix individuels.

DE L'AFRIQUE NOIRE À LA LIBÉRATION DE LA FRANCE

Le 1^{er} BFM quitte l'Angleterre le 31 août. Il n'y reviendra pas. Cinq années de campagne l'attendent. Ce sera d'abord le fiasco de Dakar, puis les combats fratricides du Gabon où Gaston Salaün, premier fusilier marin mort pour la France Libre, est tué par les vichystes. Suivront Pointe-Noire, au Congo, puis de nouveaux combats entre Français Libres et troupes de Vichy en Syrie qui entraînent la mort d'une trentaine de fusiliers, ainsi que du commandant Détrouyat. Il faut toute la persévérance de ses officiers pour empêcher la dissolution du bataillon et le transformer en unité de défense contre aéronaves (DCA). Suivront, sous les ordres d'Amyot d'Inville, la Libye avec Bir Hakeim, El Alamein, puis la Tunisie. À la fin de la campagne d'Afrique, les déserteurs de la Marine vichyste sont si nombreux que les effectifs du 1^{er} BFM croissent de plusieurs centaines chaque semaine. Amyot d'Inville profite de cette occasion pour transformer le bataillon en un régiment motorisé de reconnaissance. C'est ainsi que le 1^{er} régiment de

fusiliers marins voit le jour. Il est engagé en Italie, au Garigliano, à Rome et Montefiascone où meurt Amyot d'Inville. Viennent ensuite le débarquement de Provence, Toulon, Lyon, puis les Vosges, l'Alsace et l'Authion. À la fin du conflit, le 1^{er} RFM est fait Compagnon de la Libération, privilège rare détenu par seulement deux autres unités de Marine, le sous-marin *Rubis* et la corvette *Aconit*. Dans son rapport de fin de commandement, en 1945, le commandant de Morsier évoque les difficultés connues par le 1^{er} RFM depuis qu'il est devenu régiment : rarement affecté à des missions de reconnaissance, il est en outre mal armé pour mener des combats de l'avant. L'insuffisante protection des scouts-cars, Jeeps et chars légers, l'absence d'une infanterie d'assaut et la médiocrité des transmissions constituent autant de faiblesses.

DES UNITÉS DE FUSILIERS DIVERSES ET MÉCONNUES

Le 1^{er} BFM/RFM ne fut pas la seule unité de fusiliers mise sur pied par la France Libre. Outre, bien sûr, le 1^{er} BFMC, les FNFL compteront trois bataillons de fusiliers. Le 2^e BFM voit ainsi le jour à la fin de l'été 1940. Il ne combattra jamais, mais constituera un vivier de volontaires qui, au moment de sa dissolution, rejoindront le 1^{er} BFM ou le 1^{er} BFMC. Plus singulier, un 3^e BFM, composé de Sud-Américains et d'anciens républicains espagnols, verra également le jour. L'idée, était de disposer d'une unité hispanophone pour mener un débarquement contre la Guinée ou le Maroc espagnol dans le cas où Franco entrerait en guerre. L'unité ne survivra pas au départ de l'amiral Muselier, mais c'est en son sein que l'officier-interprète Kieffer deviendra fusilier et profitera de l'occasion pour rassembler des volontaires au début de l'année 1942. L'histoire des fusiliers marins de

la seconde guerre mondiale n'est pas que « française libre ». Une grande rivalité qui ne s'effacera jamais véritablement existe ainsi entre ceux du régiment blindé de fusiliers marins de la 2^e division blindée issus majoritairement de la Marine vichyste (bien qu'on y trouve quelques Français Libres tels Philippe de Gaulle et Jean Gabin) et le 1^{er} RFM. À la Libération, d'autres unités de fusiliers marins sont encore mises en place, notamment le 4^e RFM formé de marins des FFI (Forces françaises de l'intérieur) et qui prendra part aux combats de la poche de Lorient.

LA SPÉCIALITÉ SE RÉORGANISE AU SORTIR DE LA GUERRE

Le conflit terminé, le ministère de la Marine réunit en commission les officiers des grandes unités de fusiliers ayant combattu, toutes de manières très différentes (infanterie, DCA, blindés, reconnaissance, commandos). Leur rapport aboutit à l'arrêté du 6 avril 1946 qui réorganise la spécialité selon des règles qui valent encore aujourd'hui : les « coups de main » revenaient désormais aux hommes brevetés commandos. Les grandes unités de fusiliers sont dissoutes et ceux-ci sont chargés de la défense des sites stratégiques de la Marine. Depuis cette date, la demi-brigade de fusiliers marins opérant en Algérie, de 1956 à 1962, aura été la seule grande unité de fusiliers reconstituée pour mener des opérations. ●

Info +

Les gorilles du Général

Sur les quatre gardes du corps du Général durant sa présidence, deux étaient des anciens marins des FNFL : Henri Djouder, qui faisait partie du Commando Kieffer, et Paul Comiti, fusilier marin au 1^{er} BFM puis 1^{er} RFM. Le Commando Hubert a assuré la protection rapprochée de Charles de Gaulle lors du putsch des généraux en 1961 et des événements de mai 1968.



Deux fusiliers du 1^{er} BFM présentent leur fanion lors d'une cérémonie dans le désert libyen en 1942.



Les fusiliers marins du 1^{er} BFM à Gambut, dans le désert libyen, en 1942.

DE GAULLE ET LA MARINE

Extrait de l'allocution du général de Gaulle à l'École navale le 15 février 1965

Le fait est que la Marine, celle d'aujourd'hui et celle de demain, est faite pour la guerre, c'est-à-dire pour de grandes épreuves, lesquelles ne sont pas seulement, (je ne parle pas seulement du passé, je parle de l'avenir), ne sont pas seulement ses épreuves mais sont celles, matérielles et morales, de la nation ; cela veut dire que, pour ce qui est de la Marine, ce dont il s'agit, c'est d'être faite pour ce pour quoi elle est faite : autrement dit pour combattre, pour s'y préparer d'abord et, le cas échéant, pour l'accomplir. Et pour ce qui est du pays, il s'agit, quand cela concerne la Marine, d'en avoir une qui existe pour lui et non pas seulement pour elle ; une Marine qui soit en mesure de frapper fort, de frapper comme c'est sa nature, sur la mer et, depuis la mer, tout ennemi de la France, de le frapper avec les armes les plus puissantes qui soient et de le frapper, le cas échéant, sans réserve et sans conditions. Voilà le fait marin de la France.

Il se trouve, ai-je besoin de le dire, que notre époque est celle d'une immense révolution pour les moyens de combat : la force atomique est apparue, c'est elle qui déjà maintenant, à plus forte raison demain, domine tout à l'échelle mondiale, qu'il s'agisse de dissuasion ou, le cas échéant, qu'il s'agisse de destruction. Il se trouve aussi que la Marine est exceptionnellement appropriée à cet armement nucléaire. Elle l'est puisqu'elle agit sur l'Océan, autrement dit dans toutes les régions du Monde et éventuellement contre toutes les régions du Monde : elle l'est parce que sa nature c'est l'ubiquité — la faculté d'être partout — c'est le rayon d'action, c'est la capacité de dispersion et de concentration et puis, c'est le fait qu'elle peut agir avec ses bâtiments — que ce soient des vaisseaux ou que ce soient des avions — qu'elle peut agir en employant toutes les armes, et spécialement celles dont j'ai parlé tout à l'heure, et qu'elle peut les employer, privilège insigne, depuis le dessous de la mer. C'est dire que dans l'évolution de l'art de la guerre la Marine passe, de toute manière, pour tout le monde et en particulier pour nous, au premier plan.





BANDE DESSINÉE

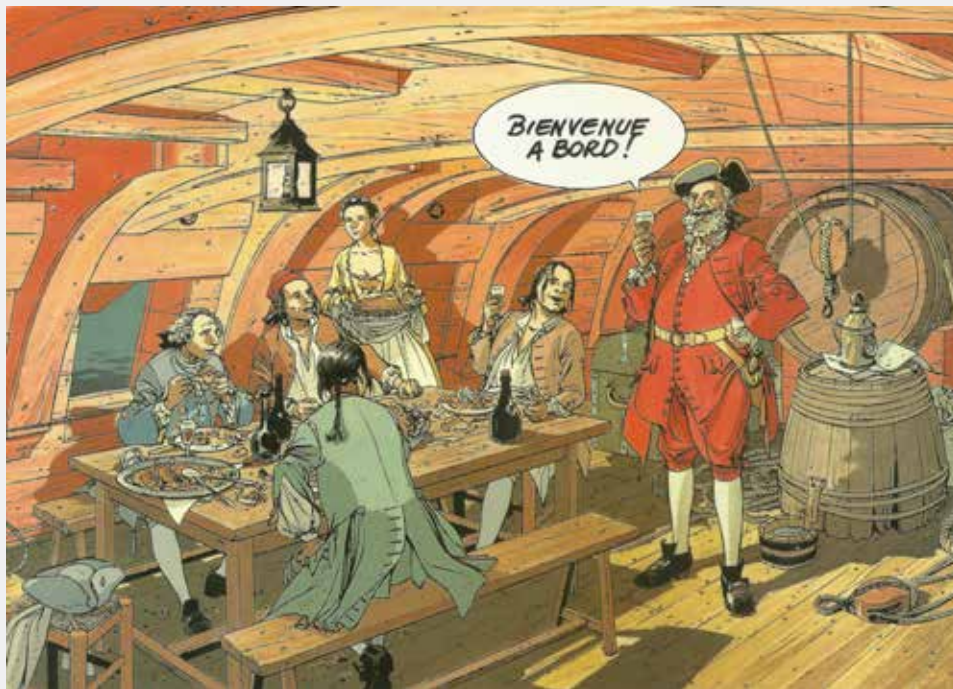
Les marins du 9^e art

Si des écrivains comme Patrick O'Brian ou Joseph Conrad ont été particulièrement fascinés par la Marine, nombreux sont les auteurs de bandes dessinées également inspirés par son univers : Hergé, bien sûr, avec le capitaine Archibald Haddock, Victor Hubinon et Jean-Michel Charlier avec Buck Danny et Barbe-Rouge, ou bien encore Elzie Crisler Segar à travers Popeye, son irascible marin dopé aux épinards... Voyage au pays des bulles et des embruns.

Au-delà de ces références incontournables, bien d'autres personnages du 9^e art incarnent à merveille la complexe figure du marin. « De tout temps, la bande dessinée a mis en scène des bateaux et des marins », explique Brieg Haslé-Le Gall, historien du 9^e art et vice-président du Festival Livre & Mer de Concarneau. « Le lien entre la marine et la bande dessinée, c'est la fascination pour l'aventure. Et qui dit aventure dit évasion et voyage. Les bateaux sont souvent des moyens pour faire voyager les héros de BD, et la mer est toujours inspiratrice. Parmi les grands marins, on trouve bien sûr l'incontournable Archibald Haddock, le commandant du "Karaboudjan" rencontré par Tintin dans *Le Crabe aux pinces d'or*, paru en 1941. Un album qui annonce d'autres, dont le fabuleux diptyque formé par *Le Secret de la Licorne* et *Le Trésor de Rackham le Rouge*. »



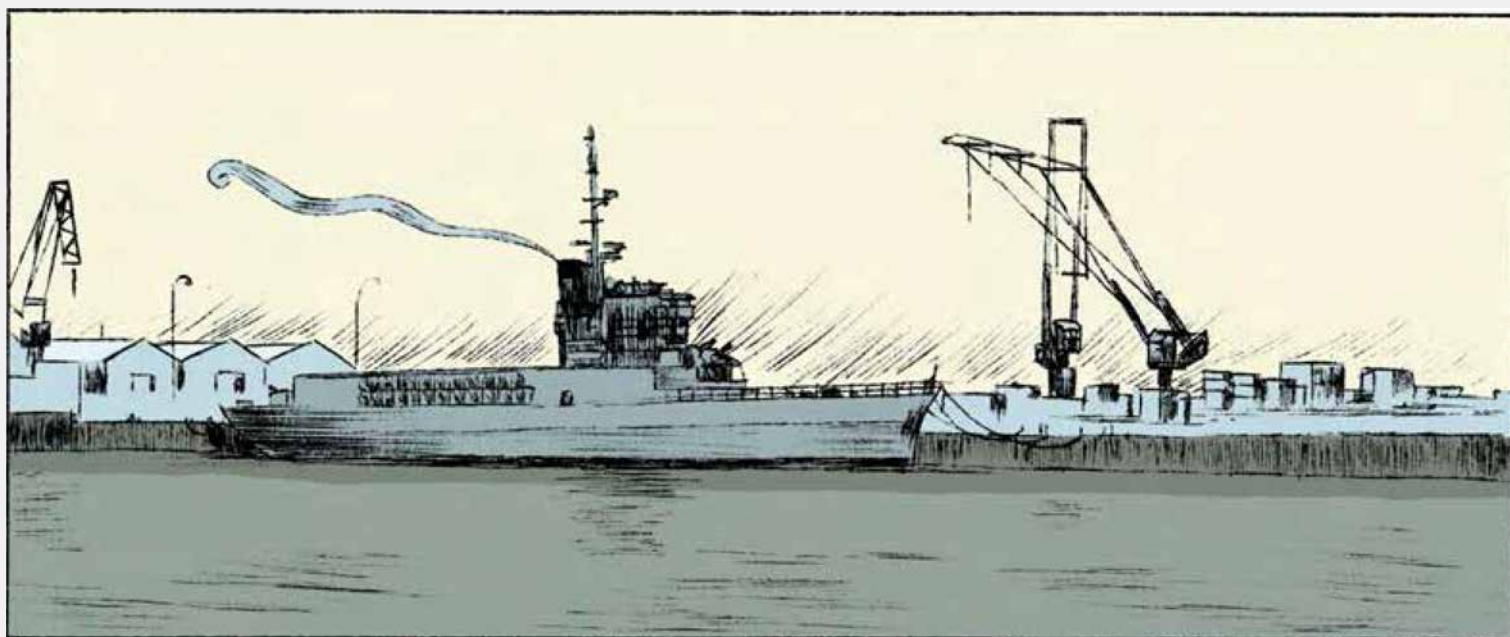
L'historien de l'art Brieg Haslé-Le Gall, spécialiste de la bande dessinée maritime et directeur artistique du Festival Livre & Mer.



Le pirate Barbe Rouge, alias « le Démon des Caraïbes », vu par Patrice Pellerin, l'auteur de la série maritime *L'Épervier*, d'après l'œuvre de Jean-Michel Charlier et Victor Hubinon.

DES AUTEURS MARINS DANS L'ÂME

Autre marin particulièrement bien campé : Yann Calec, le héros de *Tramp*, une série créée en 1993 par Jean-Charles Kraehn et Patrick Jusseume, publiée aux Éditions Dargaud, qui entrouvre les portes du monde parfois trouble de la marine marchande. Conseillés notamment par l'ancien marin Georges Tanneau, navigateur au long cours et capitaine de remorqueur de haute mer, les deux auteurs se sont particulièrement bien documentés sur la vie à bord des vieux *Liberty ships*. « Album après album, ils ont réussi à créer un univers à part entière, assure Brieg Haslé-Le Gall. En général, ceux qui font de la BD maritime ne sont pas très nombreux, car il faut avoir des connaissances et du vécu, comme Jean-Charles Kraehn qui connaît très bien la mer. Beaucoup de ces auteurs ont eu des marins dans leur famille ou bien auraient voulu prendre la mer professionnellement. C'est le cas, notamment, de Maurice Tillieux, un des plus grands scénaristes et père du personnage Gil Jourdan. À peine âgé de 16 ans, il s'est embarqué clandestinement avec un ami à bord d'un navire de commerce



© CAILLEAUX-GIRAUDEAU/DUPUIS

Extrait de l'album *R97 - Les Hommes à terre*, signé Christian Cailleaux et Bernard Giraudeau. Initialement paru en 2008 aux éditions Casterman, l'album est repris en 2020 au sein du prestigieux label « Aire Libre » des éditions Dupuis et bénéficiera d'une nouvelle mise en avant au 36^e Festival Livre & Mer qui se tiendra à Concarneau les 13, 14 et 15 novembre prochains.

dans le port d'Anvers. Découverts avant le départ, ils sont débarqués de force. Mais Tillieux ne renonce pas pour autant et réussit, sans le dire à ses parents, l'examen d'entrée pour intégrer la marine marchande belge. » Formé dans les écoles de navigation d'Ostende et d'Anvers, il se prépare à rallier Bordeaux pour terminer sa formation, quand la seconde guerre mondiale met un point final à sa carrière maritime. « Comme en témoigne son étrange roman *Le navire qui tue ses capitaines*, paru en 1943, cette expérience a incontestablement nourri son œuvre », précise Brieg Haslé-Le Gall. « Un livre qui lui a permis plus tard d'écrire le scénario de *S.O.S. Bagarreur*, mis en image par René Follet et paru dans *Spirou* en 1968. Cette magnifique histoire d'un remorqueur de haute mer et de sauvetage est saisissante. Parmi les incontournables, il faut aussi citer l'œuvre de Jean-Michel Charlier et de Victor Hubinon, dont la série *Buck Danny*, parue depuis 1947 dans l'hebdomadaire *Spirou* et publiée en 57 albums depuis 1948 par l'éditeur belge Dupuis et la trilogie librement inspirée de la vie de Surcouf parue dans le journal *Spirou* de 1949 à 1952. Sans oublier l'immense saga des aventures de *Barbe Rouge* parue pour la première fois dans *Pilote* en 1959. Un personnage qui va renaître cette année sous les pinceaux de Stefano Carloni et la plume de Jean-Charles Kraehn. »

LE SOUCI DU DÉTAIL

Autre classique : Yann de Kermeur, dit l'Épervier, imaginé par Patrice Pellerin, un auteur connu pour sa minutie et sa précision historique ; depuis les voiles jusqu'au plus petit bout. Mais aussi Théodore Poussin, le jeune marin et aventurier dunkerquois dans l'Asie de l'entre-deux-guerres inventé par Frank Le Gall : « *Un Tintin adulte et désabusé, aventurier, antihéros et vrai marin, dont la série va bientôt s'enrichir d'un 14^e tome* », promet Brieg Haslé-Le Gall. Difficile également d'évoquer la BD maritime sans citer la série des *Missions Kimono*, de Jean-Yves Brouard et Francis Nicole, qui relate des aventures (fictives) des pilotes de la Flottille 11F et dont le premier volet a été publié en février 2000. « Et puis, il y a le "maître", rappelle l'historien. Avec sa fresque historique en huit albums *Les Passagers du vent*, François Bourgeon nous transporte à bord des navires du XVIII^e siècle comme personne d'autre ne l'avait fait avant lui. C'est le premier à avoir eu l'idée géniale de dessiner des plans dignes d'un ingénieur de marine et de réaliser des maquettes de navires. Scrupuleux, précis, presque obsédé par la vérité des choses, il a ouvert la voie à d'autres auteurs comme Patrice Pellerin ou Franck Bonnet. Quant à Corto Maltese, il semble avoir passé plus de temps à terre qu'en mer. Ce capitaine de la marine marchande né sur l'île de Malte en 1887, d'une mère gitane et d'un



Extrait de l'album *Le Cargo maudit*, dixième opus de la série *Tramp*, de Jean-Charles Kraehn et Patrick Jusseaume paru en 2012.

père britannique, et créé par Hugo Pratt en 1967, est davantage un aventurier ténébreux qu'un homme de mer. Je lui préfère sans hésiter *Nonna*, le fruste marin pêcheur bigouden du début du XX^e siècle, immortalisé par le regretté Bruno Le Floc'h dans son album *Trois éclats blancs*, paru chez Delcourt en 2004, ou les personnages de *R97 - Les hommes à terre*, le très beau récit de Bernard Giraudeau et Christian Cailleaux, paru chez Casterman en 2008 et que Dupuis réédite cet été avec une nouvelle couverture. »

LA RÉDACTION

DROIT MARITIME

Montego Bay, une convention internationale menacée

Il y a plus de 25 ans se dessinait la carte juridique des mers et des océans. Avec l'entrée en vigueur de la convention des Nations unies sur le droit de la mer, en 1994, la communauté internationale se dote de règles communes d'utilisation de l'espace maritime mondial. Mais aujourd'hui, les défis auxquels doit faire face la convention dite « de Montego Bay » sont considérables : essor du trafic maritime, surexploitation des stocks halieutiques, multiplication des revendications territoriales...



Depuis le XVI^e siècle, le « *Mare Liberum* » de l'avocat néerlandais Hugo Grotius fait figure d'ouvrage de référence pour plaider en faveur de la liberté des mers. Fidèle à ce principe, la Convention de Montego Bay a préservé la liberté de navigation en haute mer, qui permet aujourd'hui aux océans de conserver leur rôle séculaire, voire millénaire, de carrefours d'échanges. Mais pour répondre aux préoccupations des États côtiers, elle a également créé des délimitations, dont celles des zones économiques exclusives (ZEE). Autant de frontières virtuelles sur l'élément liquide. Née de cet équilibre fragile, la « constitution des mers » est aujourd'hui malmenée. En haute mer, elle doit faire face à l'explosion des échanges maritimes et à l'épuisement des ressources halieutiques dans des océans déclarés libres pour tous et n'appartenant à personne. Près du littoral, le droit de la mer a ouvert la voie à des litiges entre des États côtiers toujours plus nombreux à voir dans l'expansion de leur domaine maritime une dimension économique et stratégique de premier plan.

LA FRANCE À LA TÊTE D'UN VASTE ESPACE MARITIME

Avec le deuxième domaine maritime le plus important au monde, la France a su tirer le meilleur parti de la convention des Nations unies. « *Pour la convention, les territoires continentaux et insulaires ouvrent les mêmes droits. Si on considère l'étendue maritime de nos ZEE attachées à un bon nombre d'espaces insulaires isolés sur tous les océans du globe, la France a étendu ses droits souverains suite à l'adoption de Montego Bay* », confirme Alina Miron, professeur de droit international à l'université d'Angers. Reste que les 18000 km de littoraux des territoires français octroient *de facto* des frontières maritimes communes avec plus de trente États différents. Aussi,

© MN

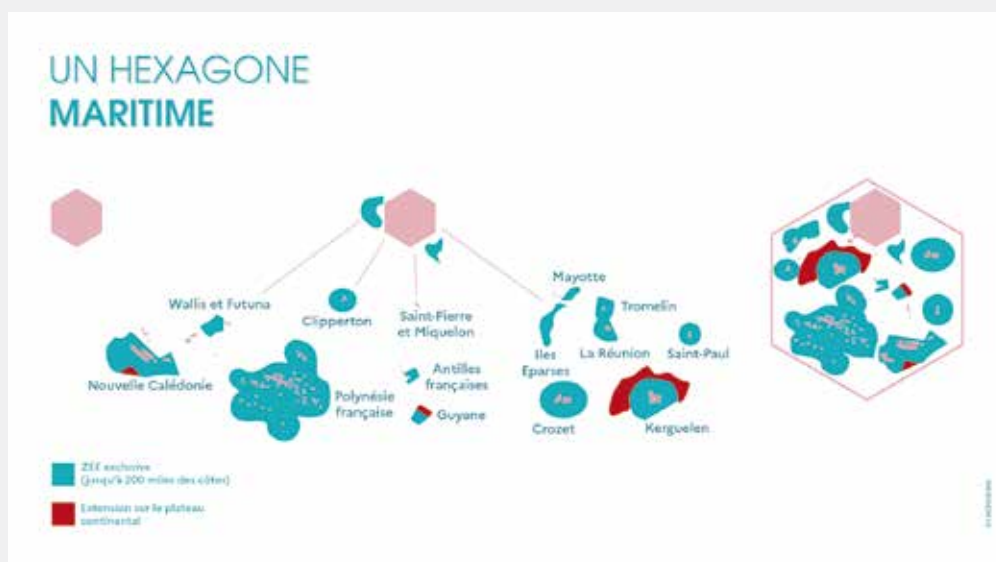
La France n'est pas à l'abri de contestations sur les zones de partage de son domaine maritime. En cas de revendications concurrentes avec ses voisins, « la France a une politique de négociations intensive et, ces dernières années, elle a conclu de nombreux accords de délimitations qui règlent les différences d'appréciation du droit de la mer. Il y a évidemment des cas litigieux qui persistent, liés à l'histoire de la décolonisation. Alors, la diplomatie française essaie de promouvoir des accords conjoints d'exploitation des mers sans préjudice pour les questions de souveraineté et de frontière. » Et ces dernières années, la France a même élargi son emprise sur le sol et le sous-sol marins. En vertu même de la Convention de Montego Bay, elle fait valoir l'extension de son plateau continental sur plus de 579 000 km². Le 10 juin 2020, la Commission des Limites du plateau continental, organe spécialisé des Nations unies, a rendu publiques des recommandations autorisant la France à étendre son plateau continental au large des îles de La Réunion et de Saint-Paul et Amsterdam (Terres australes et antarctiques françaises). Le domaine sous-marin français va ainsi s'étendre de 151 323 km² (58 121 km² au large de La Réunion et 93 202 km² au large de Saint-Paul et Amsterdam), soit l'équivalent de plus d'un quart de la superficie de l'hexagone. Il faut dire qu'avec l'évolution des technologies, l'exploitation des grands fonds est désormais, en France comme ailleurs, une source potentielle de « croissance bleue ».

DES ESPACES CONTESTÉS

À l'échelle internationale, ce découpage des océans reste une cause de tensions interétatiques. Certains pays souhaiteraient s'approprier des zones maritimes de plus en plus éloignées de leurs littoraux au mépris du principe de liberté des mers. Et cette lecture expansionniste de la convention de Montego Bay de devenir l'instrument d'une « territorialisation » galopante des océans. « À la différence d'une prairie striée de barbelés, les océans proposent un modèle complexe de dégradé de souveraineté à mesure que l'on s'éloigne des côtes. Ce modèle crée des zones grises qui ouvrent des droits souverains aux États côtiers, mais consacre aussi le libre passage inoffensif des navires de pavillon étranger », explique Éric Frécon, chercheur associé à l'École navale et à l'Irsem*.

LE SUD-EST ASIATIQUE, ZONE DE TENSION

L'exemple le plus médiatique est sans doute celui de la mer de Chine méridionale où Pékin affirme sa souveraineté exclusive sur des îles disputées et leurs ZEE associées, tandis que les États-Unis entendent préserver le droit à la navigation pacifique



dans ce carrefour maritime parmi les plus fréquentés au monde. Conséquence de ces tensions croissantes, la militarisation des océans ne fait aucun doute : « Les marines de guerre, dont la liberté de déploiement est un atout stratégique, exploitent ces marges de manœuvre offertes par la convention des Nations unies sur le droit de la mer pour envoyer des signaux diplomatiques plus ou moins forts. » Étonnamment, « cette ambiguïté juridique est salvatrice, nuance Éric Frécon. En Asie du Sud-Est, nous ne sommes pas dans une conception westphalienne^{**} des relations internationales, et le droit, parce qu'il est flou, permet une certaine souplesse pour plier ou faire plier sans rompre et ainsi éviter l'escalade. » « Parfois volontairement flou, concède Alina Miron, le droit de la mer n'en est pas moins mouvant. » Dans ces conditions, évoluera-t-il vers plus de démarcations ou, au contraire, vers davantage de libertés ? Actuellement, les Nations unies se penchent sur la question d'un nouveau traité pour la conservation et

l'utilisation de la biodiversité en haute mer. « Les pratiques intensives de pêche ou les pollutions en haute mer fragilisent un écosystème marin qui échappe à toute juridiction. Il s'agit donc de sanctionner ces abus tout en protégeant la liberté de navigation. » Une gageure quand on sait qu'il a fallu pas moins de 13 ans pour faire aboutir l'actuelle convention.

LV(R) GRÉGOIRE CHAUMEIL

*Irsem : Institut de recherche stratégique de l'École militaire

** Approche qui place la souveraineté et l'indépendance des États au cœur des relations internationales.

« Tout ce qui, au sein de notre zone économique exclusive, n'est pas protégé, est pillé. (...) Ce qui est pillé est contesté. » Amiral Christophe Prazuck, Chef d'état-major de la Marine, audition du mercredi 26 juillet 2017, Commission de la défense nationale et des forces armées de l'Assemblée nationale

vie des unités

Plongée dans l'Histoire

Contre-minages pour le GPD Atlantique

Action de l'État en mer

Mission d'assistance pour le *La Fayette*

Police des pêches

Mission Thon Rouge aux Baléares

Plongée dans l'Histoire

Contre-minages pour le GPD Atlantique

Pas de répit pour les marins du groupe de plongeurs-démineurs (GPD) de l'Atlantique ! Durant les huit semaines de confinement, leur engagement a permis de neutraliser une trentaine de munitions le long des côtes de la façade atlantique, tout en maintenant leur dispositif d'alerte si le besoin d'intervenir en urgence sur des engins explosifs se présentait.

L'EMPREINTE DE L'HISTOIRE

Au large des côtes atlantiques, les munitions historiques, pour une grande partie immergées depuis la seconde guerre mondiale, peuvent constituer un danger pour la navigation et sont particulièrement présentes dans les zones qui ont été le théâtre des combats navals ou des passages de cargos de ravitaillement ciblés par les *U-boot* allemands. Parmi leurs missions, les plongeurs-démineurs de la Marine nationale, ont pour tâche de neutraliser ces munitions, souvent retrouvées de manière fortuite par des pêcheurs, des plaisanciers ou des plongeurs, afin que les usagers de la mer puissent naviguer en sécurité.

DES PLONGÉES CIBLÉES ET FRUCTUEUSES

Réparti en bordées pendant la durée du confinement, comme grand nombre des unités de la Marine, le GPD Atlantique est intervenu 10 fois dans le cadre de l'action de l'État en mer sur des munitions découvertes par les usagers de la mer. Toutefois, le confinement



© MN

Le guindeau du *Kléber* servait à remonter l'ancre. Le croiseur a été coulé le 27 juin 1917 par une mine immergée, mouillée par le sous-marin allemand *UC 91*. L'explosion a déclenché une importante voie d'eau, provoquant une cascade de pannes et d'incidents : après 45 minutes, l'ordre d'évacuation général était donné.

Le saviez-vous ?

Le point de dépose

Toutes les munitions ne sont pas pétardées dès leur découverte. Pour optimiser les contre-minages, les munitions peuvent être déplacées vers un « point de dépose » où l'on viendra les chercher ensuite pour les faire exploser avec d'autres, découvertes ultérieurement.

a entraîné une réduction de ces découvertes. Le GPD a donc mis à profit sa disponibilité pour concentrer ses recherches sur la rade et le goulet de Brest, et plonger sur des épaves telles que le *Kléber* ou le *War Balloon*. Durant cette dernière plongée, réalisée dans une optique de qualification, les plongeurs-démineurs ont découvert sur l'épave des obus amorcés, mais non tirés. Une deuxième plongée sur le *War Balloon* a donc été organisée, cette fois dédiée au contre-minage des obus trouvés. Au total, ce sont plus de 27 munitions qui ont été mises hors d'état de nuire par le GPD pendant la période du confinement. ●

EV1 AUDE BRESSON



© MN

Les plongeurs du GPD « au palier ».

Info +

Le War Balloon

Mis en service en 1918, le cargo *War Balloon* transportait du minerai en provenance de Bilbao, en Espagne, et devait rejoindre Newport, au Royaume-Uni, lorsqu'il heurte, le 16 septembre de la même année, la roche des Bosmen au large du Conquet et coule rapidement. Censé pouvoir riposter à une attaque ennemie, il était doté d'un canon de 120 mm approvisionné en obus dits de « semi-rupture », conçus pour percer les coques des bateaux. Trois plongées sur son épave avaient déjà permis de mettre à jour 36 de ces obus, déplacés avant d'être contre-minés, afin de préserver l'épave.

Action de l'État en mer

Mission d'assistance pour le *La Fayette*

Le 25 mai, alors qu'il était engagé dans l'exercice Gabian, l'équipage de la frégate *La Fayette* s'est dérotté pour porter assistance à un pêcheur en difficulté, au large de l'île de Porquerolles.

UN MESSAGE DE DÉTRESSE

Le *La Fayette* s'apprêtait à réaliser des manœuvres aviation quand, vers 18 heures, le sémaphore du cap Camarat relaie par VHF un message « Pan – Pan »¹ d'un bateau de pêche, dont l'hélice est bloquée et qui se trouve par conséquent à la dérive au sud-est de l'île de Porquerolles. Le chef du quart en informe le commandant qui appelle en passerelle le lieutenant de vaisseau Grigori, officier armes de la frégate, mais également plongeur de bord, pour une rapide analyse de la situation. Les conditions météorologiques sont favorables, les plongeurs

témoignent d'un bon niveau d'entraînement, l'intervention est donc parfaitement réalisable pour la frégate. Le commandant, en lien avec le Cross² Méditerranée et le sémaphore, prend alors la décision de porter assistance au pêcheur.

L'ÉQUIPAGE EN ACTION

Tandis que les plongeurs s'équipent, la frégate adopte une nouvelle route qui lui permet d'arriver aux environs de 1 000 yards³ du bateau de pêche : à faible allure, le bâtiment, peu manœuvrant, ne veut prendre aucun risque inutile. Les manœuvriers du *La Fayette* mettent à l'eau l'embarcation légère. À son bord, deux plongeurs, un directeur de plongée et le pilote d'embarcation qui récupèrent la communication avec le pêcheur, jusqu'alors assurée par le sémaphore, puis par la frégate, et précisent avec lui les modalités d'intervention. L'homme est seul à bord. Son hélice est prise dans sa palangre que les plongeurs, armés de leur matériel – couteaux et coupe-câble – devraient parvenir à sectionner. Au bout d'une première demi-heure de plongée, le LV Grigori remonte pour un point de situation avec le pêcheur. L'intervention s'avère plus compliquée que prévu : le fil de nylon a fondu sur la ligne

d'arbre et les deux plongeurs doivent emprunter au pêcheur un marteau et un tournevis pour décoller le plastique. Sous l'eau, ils se relaient dans un espace restreint pour dégager l'hélice. Plus loin, à bord de la frégate *La Fayette*, l'équipe de passerelle veille. Le chef du quart ajuste les machines pour se maintenir à la dérive en compensant le courant et le vent qui s'est levé.

MISSION ACCOMPLIE

Au terme d'une heure de plongée, alors que le soir tombe, l'hélice est en grande partie dégagée. Seuls quelques éléments du filet restent hors d'atteinte. Dès le premier essai de relance du moteur, l'hélice se montre en état de fonctionner

et de ramener le bateau à son port d'attache. À 21 heures, avant la tombée de la nuit, l'équipe du *La Fayette* quitte donc le pêcheur désormais capable de naviguer en autonomie et en sécurité, et rejoint son bâtiment, non sans avoir reçu de chaleureux remerciements et quelques échantillons de la palangre, qui serviront à la formation des marins du *La Fayette*. ●

EV1 AUDE BRESSON

- 1 Message de détresse en mer indiquant une panne à bord, mais sans danger immédiat pour la vie humaine. Se prononce « panne – panne ».
- 2 Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage
- 3 Environ 915 m.



© MN

La palangre, fondue autour de la ligne d'arbre, contraint les plongeurs à maintenir un effort précis et soutenu pour libérer l'hélice avant la nuit.

Témoignage

LV Grigori, officier armes de la frégate *La Fayette* et plongeur de bord

C'était une plongée très intense, car même si d'ordinaire nous sommes capables de plonger plus profond sur le *La Fayette*, ici, il a fallu fournir de vigoureux efforts sous l'eau pour parvenir à libérer l'hélice du nylon qui avait fondu dessus, et ce avant la nuit. Le bateau bougeait un peu, mais l'eau était claire et nous y voyions parfaitement, ce qui nous a permis de faire attention aux hameçons de la palangre, mais aussi de nous relayer en contrôlant mutuellement nos actions. Pouvoir intervenir sur des incidents comme celui-ci est très gratifiant, car, en tant que marins, l'assistance à la communauté des gens de mer fait partie de nos raisons d'être. Nous sommes fiers de pouvoir les aider!



© MN

Avant d'intervenir, l'équipe à bord de l'embarcation légère s'est enquis de l'état de la coque du bateau de pêche pour pouvoir opérer en toute sécurité. Endommagée, elle représenterait en effet un danger pour les marins.

Police des pêches Mission Thon Rouge aux Baléares

Depuis 15 ans, la France participe à la mission Thon Rouge qui a pour objectif de faire respecter les quotas de la pêche et d'éviter l'extinction de l'espèce. Cette dernière en était pourtant toute proche dans les années 2000, en raison d'une surpêche intensive en Méditerranée et dans l'océan Atlantique. Depuis, grâce à une réglementation internationale plus stricte, la tendance s'est inversée : « *Au bout de 15 ans de mission, on constate que les stocks se sont reconstitués* », assure le capitaine de corvette Stéphane Le Ven commandant du bâtiment de soutien et d'assistance métropolitain (BSAM) Loire, présent au large des Baléares durant trois semaines. Pour preuve, les quotas de capture ont pu être augmentés de 10 % ces dernières années, tout en garantissant la pérennité de l'espèce. Et alors que la période de pêche annuelle était initialement fixée du 26 mai au 2 juillet, elle a pris fin après quelques jours passés en mer : « *Le quota des cinq millions de tonnes à capturer a été atteint en seulement 10 jours. Cela prouve que la santé de l'espèce est bonne* », précise le commandant. Pour s'assurer du respect des quotas, le BSAM Loire a patrouillé dans la zone entre le 23 mai et le 5 juin : « *Nous avons contrôlé 13 thoniers sur les 22 présents dans la zone. Les autres ont été examinés par les autorités espagnoles. La grande majorité des bateaux a respecté la réglementation.* » La mission européenne Thon



Contrôle de transfert de thons par les plongeurs du BSAM Loire.



Le BSAM Loire au large d'Ibiza.

Rouge est menée dans le cadre de la police des pêches. Dans les eaux métropolitaines et ultramarines, la police des pêches s'inscrit dans un cadre interministériel et européen. Elle regroupe diverses opérations, comme l'observation des activités de pêche, l'interrogation de navires, l'examen des cages de capture et des installations de stockage, la vérification des engins de pêche, l'appréhension des navires, etc.

Au large de l'Espagne, le BSAM Loire n'était jamais trop loin des senneurs et de leurs hommes : « *Les pêcheurs sont heureux de nous voir, car il y a quelques années, il n'y avait plus de poisson* », assure le commandant.

« *Avec pédagogie, nous devons démontrer aux pêcheurs qu'il est important de respecter les règles. C'est "gagnant-gagnant", puisqu'en préservant la ressource halieutique, on préserve leur source de revenus.* » Cette année, la difficulté était de contrôler les bateaux en intégrant les nouvelles règles sanitaires qu'impose le Covid-19. Les procédures ont donc été adaptées pour éviter tout contact physique avec les pêcheurs. S'adapter à la mission et aux conditions météorologiques c'est d'ailleurs le quotidien de la Loire et de son équipage. Composé de 20 marins et



Ouverture de la porte entre la senne (filet de pêche) et la cage des thons.

d'un infirmier, l'équipage du BSAM compte également trois plongeurs de bord, dont la mission est de participer au comptage des thons. À l'aide d'une caméra, ils filment scrupuleusement le passage des poissons dans les cages des senneurs. « *C'est une mission exigeante, car des plongées peuvent avoir lieu plusieurs fois dans la même journée* », ajoute le commandant de la Loire. Les images prises par les nageurs sont contrôlées directement par l'inspecteur de pêche. Affecté à l'antenne police des pêches de la Force d'action navale, celui-ci veille pendant souvent plusieurs

heures, le temps de vérifier que le quota de pêche d'un bateau est bien respecté. En matière d'environnement, les actions menées par la Marine nationale sont quotidiennes. Outre un éventail de mesures et d'actions concrètes visant à limiter l'impact environnemental de son action, certaines de ses missions sont portées vers la protection de l'environnement, telle la sauvegarde maritime qui comprend notamment la lutte contre la pollution. ●

EVI NICOLAS CUOCO

Validation des acquis de l'expérience

Certification des qualifications

La validation des acquis de l'expérience (VAE) permet d'obtenir un diplôme sans suivre la formation qui y conduit. Il s'agit de faire valoir les compétences acquises, au travers d'un dossier descriptif de l'expérience à défendre devant un jury.

APAE BRIGITTE MASSON



Convaincue de l'intérêt de ce dispositif pour son personnel, la Marine l'a intégré dans sa politique de gestion des ressources humaines. Pour cela, elle a imaginé un système original de progression professionnelle au bénéfice des marins.

LE DISPOSITIF « MARINE » DE CERTIFICATION DES QUALIFICATIONS

La certification repose sur deux idées :

- 1 - Faire reconnaître les qualifications de la Marine par l'État pour leur conférer une valeur en dehors du ministère des Armées au travers de leur enregistrement au répertoire national des certifications professionnelles, le RNCP. Cet enregistrement garantit aux qualifications Marine une reconnaissance nationale sur le marché du travail.

L'enregistrement au RNCP consiste à créer, pour la Marine des certifications civiles en miroir d'une formation existante. Elles donnent lieu à la création de titres de niveaux équivalents aux diplômes de l'Éducation

© T.WALLEY/MN

nationale : du CAP au master en passant par le baccalauréat professionnel, la licence professionnelle, le BTS, le DUT, etc.

2 – Utiliser ce dispositif de reconnaissance des qualifications commun à tous les organismes de formation pour en faire un outil de valorisation des compétences personnelles et de promotion interne. Comment ? Grâce à une politique volontariste d'accès aux titres par VAE en deux étapes :

- obtention du titre civil créé en miroir du titre militaire visé. Cela se fait sans suivre la formation, mais en faisant valoir les compétences acquises au cours de sa carrière.
- obtention du titre militaire associé à la formation (BS le plus souvent) et accès à une promotion interne.

Grâce à ce système de passerelle entre le diplôme civil acquis par VAE et le diplôme militaire associé, le marin certifié par VAE peut recevoir, sous réserve des besoins de la Marine, le brevet militaire correspondant et, ainsi, progresser dans sa carrière. Cette possibilité constitue une réelle opportunité, notamment pour les marins non sélectionnés aux formations menant aux brevets militaires. Convaincue des bénéfices que les marins et l'institution peuvent en tirer, la Marine s'efforce de faciliter l'accès à ce dispositif pour son personnel civil et militaire. Elle veille à placer les candidats dans des conditions de réussite optimales et propose un accompagnement méthodologique et humain gratuit. Ainsi la Marine nationale reconnaît et récompense la valeur des marins qu'elle n'a pas sélectionnés aux cours et des marins aux profils de carrière parfois atypiques. Depuis la création du dispositif, plus de 1 000 marins

ont obtenu un diplôme civil à l'issue d'un parcours VAE. Parmi ceux-ci, plus de 350 ont obtenu ensuite le BS ou le BAT.

LA RÉFORME DE LA CERTIFICATION

En 2018, la loi du 5 septembre « pour la liberté de choisir son avenir professionnel » réforme en profondeur la formation professionnelle et, notamment, le dispositif de certification. La Marine poursuit la politique qu'elle a définie dès 2005. Dans l'intérêt des marins, elle maintient et développe son offre de certification. Elle propose aujourd'hui une soixantaine de titres civils reconnus par l'État.

LE PARCOURS VAE

La VAE est une démarche individuelle et volontaire pour laquelle tout marin peut se porter candidat. Le candidat se détermine en fonction du titre qu'il souhaite obtenir et de la faisabilité de son projet. Il s'informe auprès

des écoles certificatrices de la Marine ou les conseillers des pôles Défense-mobilité. Le site RH tient à jour la liste des certifications disponibles sous la rubrique « Formation/validation des acquis ». Le candidat effectue les démarches d'inscription et renseigne le livret d'inscription, dit « livret I » qu'il télécharge sur Internet. À la réception du dossier, la cellule VAE de l'école certificatrice statue sur la recevabilité de la candidature en fonction de la nature et la durée de l'activité exercée (un an au minimum) et d'éventuels prérequis. Déclaré recevable, le candidat entame le travail de rédaction du livret de présentation de l'expérience, dit « livret II ». L'exercice consiste à apporter la preuve qu'il détient les compétences décrites dans le référentiel du titre visé. Il doit mettre en regard ses compétences avec celles décrites dans le référentiel, récits d'expériences à l'appui.

Cela suppose une analyse et une réflexion sur sa pratique. Être accompagné par des personnes rompues à l'exercice accroît considérablement les chances de réussite. Les référents VAE des pôles Défense-mobilité apportent des conseils méthodologiques déterminants. L'aide d'un tuteur métier de la spécialité concernée constitue également une aide appréciable. Le livret II finalisé, le candidat est reçu en entretien par un jury composé de professionnels et de formateurs. Cet entretien est un dialogue entre professionnels, dont l'objectif est d'approfondir et de clarifier certains éléments du dossier. La démarche VAE crée un état d'esprit positif qui met en valeur la réussite professionnelle et personnelle. En 2019, 78 % des candidats ont obtenu une validation totale de leur VAE et 16 %, une validation partielle. ●



Direction du personnel militaire de la Marine

La transformation digitale

Priorité de la ministre des Armées et du chef d'état-major de la Marine (CEMM) à travers le plan Mercator, la transformation numérique est une démarche indispensable à la modernisation de la Marine nationale. La direction du personnel militaire de la Marine (DPMM) y est engagée depuis 2017 avec l'objectif d'améliorer le soutien aux marins et la performance des acteurs de la fonction RH. Point d'étape des principaux chantiers digitaux et perspectives.

EV1 LÉONORE MUTEL



© T. WALLET/MN

INFORMER, SOUTENIR ET FORMER : LE DIGITAL AU SERVICE DES MARINS

Si l'information RH mise à disposition des marins sur de nombreux canaux est riche, elle peut être parfois difficile d'accès, notamment pour les marins isolés. Plusieurs outils leur permettant d'accéder à l'information via internet ou smartphone sont donc désormais disponibles ou en cours de développement :

- Ouvert en 2017, le portail RH de la Marine met à disposition de nombreuses informations concernant par exemple la carrière, la solde, la formation, la vie du marin et de sa famille... Il permet d'accéder depuis internet aux GNP anonymisés et de niveau non protégé ainsi qu'aux principaux services en ligne de la Marine et des armées. En complément, la DPMM et la Fabrique numérique du Ministère ont développé un *chatbot* pour permettre au marin de trouver rapidement l'information dont il a besoin sur le portail RH.

- Une nouvelle application web, « Les messages », a été testée en juin 2020 auprès de 150 marins, qui ont eu la possibilité de consulter la quasi-totalité des messages généraux ou « GNP » sur leur téléphone personnel dans un format optimisé. Cette expérimentation a permis d'identifier de nouvelles fonctionnalités qui permettront de poursuivre le chantier de digitalisation de l'information RH.
- Les outils digitaux sont également utilisés dans le domaine de la formation. Pendant la crise Covid-19, l'enseignement à distance (EAD) a été mis en œuvre de façon massive dans les écoles de formation initiale et dans une moindre mesure dans les écoles de cursus en raison du niveau de classification de certains cours. Au bilan, 80% des marins en formation ont bénéficié de l'EAD, grâce au portail internet E-Form. Cet outil de formation à distance a donc prouvé sa pertinence et poursuivra son développement, notamment avec le au Learning L@b de la DPMM.
- Parmi les projets en cours, une expérimentation sur l'utilisation de l'intelligence artificielle sera conduite à l'été 2020 pour identifier dans quelle mesure l'IA peut apporter une aide à la décision au profit des gestionnaires dans le



cadre du plan annuel de mutation outre-mer. Un projet de dématérialisation des livrets chef de quart et d'autres livrets de suivi de qualifications devrait aussi être lancé à l'automne 2020.

SE RÉORGANISER POUR ACCOMPAGNER LA TRANSFORMATION

À partir de l'été 2020, un pôle « innovation et transformation digitale » est créé à la DPMM afin d'assurer la conduite des projets digitaux liés au

domaine des ressources humaines. La création de cette cellule qui travaillera avec l'ensemble des bureaux de la DPMM et le comité d'innovation et de transformation digitale de la Marine (comité de Broglie), découle d'une volonté du directeur du personnel de la Marine de poursuivre le travail sur l'usage des outils numériques et la digitalisation dans le domaine RH. ●

Interview



Commissaire en chef de 2^e classe Jean-Baptiste, chargé de mission « transformation digitale » de la DPMM

La DPMM s'est engagée depuis 2017 dans une démarche de transformation digitale. Quels sont les principaux domaines concernés ?

La transformation digitale intéresse tous les domaines de la fonction RH, du recrutement à la gestion en passant par la formation, l'administration et l'accompagnement social du marin et de sa famille. Tous les champs d'action de la DPMM ont à gagner de l'apport des nouvelles technologies. Celles-ci doivent permettre de mieux répondre aux besoins des marins dont les attentes augmentent et de recentrer les acteurs RH sur les missions à forte valeur ajoutée en les affranchissant des tâches les plus répétitives et automatisables.

Quels sont les principes directeurs de cette transformation ?

La transformation digitale doit d'abord répondre aux attentes des marins et des acteurs RH. Tous les projets qu'elle soutient doivent donc être, dès leur lancement, simples à utiliser et orientés

vers l'utilisateur. Ils doivent être en cohérence avec les orientations ministérielles et les initiatives des autres armées dans le domaine RH. La transformation doit respecter un cadre juridique et technique qui vise à protéger les marins et l'institution. Elle est également dépendante du socle technique du ministère des Armées qui évolue constamment, créant de nouvelles opportunités qu'il faut savoir saisir.

Quelles sont les prochaines étapes ?

La majorité des projets menés jusqu'à présent l'ont été dans les domaines du recrutement, de la formation et de l'administration. Il reste aujourd'hui à explorer l'apport de l'IA et du Big Data dans le domaine de la gestion et pour l'aide à la décision, par exemple pour la définition des politiques RH. L'accès aux services digitaux au profit du marin devra également être centralisé dans un portail unique et simple d'utilisation, un « coin du marin » complet et évolutif, accessible au moins en partie depuis Internet.

Focus

E-Rh@psodie

Rh@psodie est le système d'information RH de la Marine qui contient les données personnelles des marins, renseignées depuis leur incorporation par les différents acteurs de la chaîne RH. Depuis juin 2020, la plateforme E-Rh@psodie a été lancée sur intradef. Elle permet à chaque marin de se connecter à son dossier informatique individuel (FIM) en temps réel et d'avoir accès à ses informations personnelles et professionnelles. Le marin peut également mettre à jour certaines de ces informations lui-même.



© R. MARTIN/MN

LV Christophe Humbert

ex-judoka international et officier EPMS de l'arrondissement maritime Méditerranée

Son parcours

2004 : champion d'Europe par équipe, catégorie moins de 90 kg, puis membre de l'équipe olympique aux JO d'Athènes
2005 : champion de France, puis d'Europe, catégorie moins de 100 kg
2006 : 3^e place aux championnats du monde par équipe
2007 : rejoint la Marine en tant qu'officier sous contrat
2008 : membre de l'équipe olympique aux JO de Pékin
2012 : stoppe sa carrière de sportif de haut niveau, affecté au CNSD (Centre national des sports de la Défense) à Fontainebleau
2016 : officier des sports au Pôle Écoles Méditerranée (PEM)
2019 : officier des sports de l'arrondissement maritime Méditerranée

Meilleur souvenir

Bien qu'habitué aux podiums lors de ma carrière de sportif de haut niveau, mon meilleur souvenir est pourtant tout récent. À ma grande surprise, le PEM a décidé de donner mon nom au dojo de son gymnase. J'ai eu l'honneur de l'inaugurer le 13 février dernier en présence de Geneviève Darrieussecq, secrétaire d'État auprès de la ministre des Armées.



© J. BELLENAND/MN



Focus

Les marins de la spécialité EPMS

Recrutés sur appel à candidatures parmi les quartiers-maîtres et matelots de la Flotte (QMF), les élèves issus de l'École de maistrance ou par changement de spécialité des marins titulaires d'un BAT, les moniteurs EPMS rallient, après un stage préparatoire, l'École interarmées des sports (EIS) de Fontainebleau. Ils y suivent le cours technique « entraînement physique militaire et sportif » de premier niveau (CT1 EPMS). À condition de détenir certains certificats et brevets complémentaires, comme celui de moniteur des techniques d'intervention opérationnelles rapprochées (TIOR), le permis côtier ou, encore, le diplôme de premiers secours en équipe de premier niveau (PSE 1), les marins qui ont obtenu le CT1 EPMS décrochent le brevet d'aptitude technique (BAT) EPMS, puis rallient leur

première affectation en tant que moniteur. Ils sont employés dans les unités à terre comme à bord des bâtiments de surface. Leur mission principale est d'assurer la préparation physique et mentale des équipages au combat, et ce, selon quatre axes : l'aguerrissement, la préparation opérationnelle spécifique, la mise en condition physique et le maintien de l'aptitude physique, tout en réduisant les accidents de travail liés à cette pratique. Après plusieurs années d'expérience, les moniteurs peuvent être sélectionnés pour suivre le cours du brevet supérieur (BS) EPMS. Après un test d'admission organisé par le CNSD, ils rejoignent l'EIS pour y suivre le cours. À l'issue de cette scolarité, le titre de moniteur-chef EPMS leur est attribué. Enfin, ils peuvent ensuite accéder au brevet de maîtrise EPMS.

Originaire de Franche-Comté, le lieutenant de vaisseau Humbert s'est mis très tôt au judo. Ses résultats lui ont permis d'intégrer l'Institut national du sport, de l'expertise et de la performance (Insep) où il a pu mener de front carrière internationale et études. Pour permettre aux sportifs d'allier sport de haut niveau et vie professionnelle, les fédérations bénéficient de partenariat avec des entreprises et des institutions. Le LV Humbert a choisi de rejoindre la Marine en tant qu'officier sous contrat EPMS (entraînement physique militaire et sportif). Comme c'est le cas pour plus d'une centaine d'athlètes en France, il a donc intégré les armées. « Ce choix m'a semblé évident, j'ai défendu les couleurs nationales sur les tatamis, et continuer à le faire au sein de la Marine était naturel. » À 33 ans, il met un terme à sa carrière sportive pour se consacrer pleinement à son métier de marin, tout d'abord en tant que capitaine de compagnie auprès de « l'armée de champion », héritière du bataillon de Joinville. En 2016, il rallie le PEM. Il y découvre un univers qu'il n'avait qu'entrevu lors de sa formation initiale d'officier. Ses camarades, ses subordonnés et ses chefs

l'aident à s'intégrer rapidement. Sa mission au PEM : s'assurer que les élèves trouvent ou retrouvent une condition physique leur permettant d'être pleinement opérationnels. Par ailleurs, il découvre les subtilités des postes de combat et autres postes de sécurité à l'occasion d'un embarquement sur la frégate *Jean de Vienne* lors de l'exercice Gabian. À l'été 2019, il rallie son poste actuel qui lui permet d'appréhender à l'échelle régionale la politique sportive de la Marine. Si pour certains marins celle-ci va de soi, pour d'autres, ce n'est pas le cas. À ces derniers, il propose une séance de sport correspondant à leur emploi du temps ou à leur rythme de travail particulier et adaptée à leur niveau. Son ambition : convaincre les réfractaires et leur donner le goût de la pratique sportive. À l'été 2020, le LV Humbert deviendra chef du bureau EPMS à la direction du personnel militaire de la Marine. Honoré d'avoir été choisi pour ce poste qui réclame une certaine hauteur de vue, il compte tant sur son expérience acquise en unité que sur celle obtenue sur les tatamis pour relever ce nouveau défi.

PHILIPPE BRICHAUT



© S. CHENAL/VMN

L'Astrolabe reprend la route du Grand Sud

Du 28 janvier au 17 février, le patrouilleur polaire *L'Astrolabe* a réalisé une rotation destinée à ravitailler en vivres et en matériels la station antarctique française Dumont-d'Urville. Cette rotation, entre Hobart et la terre Adélie, s'est faite au profit de l'Institut polaire français et a permis, notamment, de rapporter à des fins scientifiques des carottes glaciaires prélevées lors d'un raid sur les hauts plateaux antarctiques. Gants et bonnets à poste! *Cols bleus* vous embarque pour le pôle Sud!

EV1 AUDE BRESSON ET MT BENJAMIN PAPIN



© B. PAPIN/MN

1 *L'astrolabe* est le fruit d'un partenariat innovant entre les terres australes et antarctiques française, l'Institut polaire français et la Marine nationale. Chaque année, de novembre à mars, armé par deux équipages de la Marine nationale, il effectue quatre à cinq rotations de soutien à la logistique antarctique. Pour les mener à bien et parvenir à évoluer dans les eaux glaciales, les marins ont dû apprendre à maîtriser une forme inédite de navigation.

2 La navigation dans les eaux polaires impose aux marins des pratiques inhabituelles, comme d'aller chercher le contact avec la glace, alors que le réflexe premier d'un marin serait de l'éviter.

3 Se frayer une route dans le pack, ces glaces de mer dérivantes, demande une vigilance de tous les instants, car la situation peut évoluer très rapidement. Aussi, l'enseigne de vaisseau Christophe observe-t-il le pack de glace depuis le nid de pie afin de guider la navigation en passerelle.



© B. PAPIN/MN



© B. PAPIN/MN



© B. PAPIN/MN



4 À l'image, les marins en passerelle lors de l'arrivée dans le pack. Quand les conditions sont favorables, cinq à six jours sont nécessaires pour parcourir les quelque 2700 km qui séparent Hobart de la terre Adélie.

5 L'*Astrolabe* peut embarquer jusqu'à 40 passagers, qui s'ajoutent à la vingtaine de marins composant l'équipage du bâtiment. Leur prise en charge, dont la planification des repas, réalisée ici par le maître Loïc, commis du bord, représente une véritable mission logistique à l'intérieur de la mission.

1 La « piste du Lion », servant de quai à *L'Astrolabe*, est une ancienne piste pour les avions jamais homologuée. Ce 5 février, le bâtiment put y accoster, mais à la fin de l'hiver austral, l'extension de la banquise en interdit l'accès. *L'Astrolabe* accoste alors à la banquise, au plus proche de la station et le déchargement est assuré notamment par hélicoptère.

2 Située sur l'île des Pétrils, la station Dumont-d'Urville rassemble les installations nécessaires à l'acquisition de données scientifiques au profit de laboratoires impliqués dans les projets polaires soutenus par l'Institut polaire français. L'ensemble de ces bâtiments représente une superficie d'environ 5 000 m².

3 Une fois *L'Astrolabe* accosté, les manœuvres de déchargement commencent. À l'image, sous la surveillance du premier maître Martin, le bâtiment délivre 480 tonnes de *Special Arctic Blend*, un carburant étudié pour le milieu polaire qui garantit à la base son autonomie.



© B. PAPIN/MN



© B. PAPIN/MN

4 *L'Astrolabe* apporte également dans ses soutes l'avitaillement nécessaire à la station, ainsi qu'un tracteur Challenger, dont les 25 tonnes sont descendues à quai avec l'aide des personnels de l'Institut polaire français.

5 De mars à novembre, pendant l'hivernage, la station abrite une trentaine de personnes de l'Ipev et des TAAF. La rotation que réalise ici *L'Astrolabe* est l'avant-dernière de l'été austral.



© B. PAPIN/MN



© B. PAPIN/MN



© B. PAPIN/MN



© B. PAPIN/MN



© B. PAPIN/MN



© B. PAPIN/MN

6 Parti de la station antarctique franco-italienne Concordia, le Raid EALIST, mené par 10 scientifiques et techniciens, a rallié les hauts plateaux antarctiques avec trois objets d'étude : les zones de mégadunes, le comportement de la neige dans un environnement vierge et le bilan-masse de l'Antarctique. Ce dernier paramètre permet aux scientifiques de déterminer si le continent antarctique gagne ou perd de la masse de glace et de neige, ce qui influe, *in fine*, sur le niveau des océans.

7 Les membres de l'Institut polaire français chargent des caisses remplies des carottes glaciaires prélevées lors du Raid EALIST. Ces caisses seront ensuite embarquées à bord du patrouilleur pour que les données récoltées puissent être analysées en laboratoire.

8 Le 8 février, les marins préparent le retour. À l'image, ils arment un demi-conteneur sur le pont du patrouilleur.

9 Le 10 février, c'est l'appareillage. Sur la plage arrière du patrouilleur, le pilote de glace briefe les passagers sur les mesures en cas d'évacuation. Ils sont 40, chercheurs et techniciens, à quitter la station antarctique française. Après celle-ci, *L'Astrolabe* effectuera encore une dernière rotation avant de rejoindre son port-base de La Réunion.



© B. PAPIN/MN

1942

Bir Hakeim, les derniers corsaires

Avant d'être une bataille emblématique, Bir Hakeim était un confetti dans le désert libyen. Avec son puits qui ne donne pas une goutte et ses vents de sable qui raclent de timides ondulations de terrain. En mai 1942, la guerre des sables, en Afrique du Nord, tourne en faveur du Reich. Face à la poussée ennemie, les Britanniques organisent une ligne de défense qui se perd dans le no man's land de Cyrénaïque. Sur le réduit défensif de Bir Hakeim, la France Libre veut sa part du combat inégal qui se prépare.

Bir Hakeim est un endroit si peu remarquable que l'on s'étonne qu'il porte un nom. Le regard n'intercepte aucune éminence visible sur la ligne d'horizon. Sans aucune valeur stratégique, cette terre oubliée des hommes est une étape sur la route du canal de Suez. Les « *Free French* » qui renforcent la VIII^e armée britannique sont une troupe de bric et de broc, étudiants, soldats de métier et volontaires. On y trouve des combattants venus des quatre coins de l'empire colonial – de Pondichéry, d'Indochine, de Nouvelle-Calédonie et

d'Afrique – et quelques métropolitains. Cette 1^{re} brigade française libre se résume à 3 700 hommes. Bien peu pour freiner la progression menés par Koenig à marche forcée des 37 000 Allemands et Italiens. Comme tous ses compagnons d'armes, Paul Leterrier coiffe son bâchi sur l'arrière du crâne et porte l'uniforme britannique. Au 1^{er} bataillon de fusiliers marins, ce Normand est affecté à une batterie de canons : « *Notre bataillon se trouvait ainsi disséminé sur tout le pourtour de la position pour assurer son rôle de*

protection aérienne contre les avions ennemis qui avaient la maîtrise du ciel », raconte Paul Leterrier dans ses mémoires¹. Les turbulents marins du « *Royal voyou* », leur surnom, n'ont pas la réputation de premiers communiant. Tout comme les légionnaires, dont la plupart sont déjà accoutumés au combat en terrain désertique. Mais à leur tête, un jeune officier n'a encore jamais fait le coup de feu : « *La passion, c'est le propre même de la jeunesse quand elle veut bien s'en donner la peine* », s'amuse Hubert Germain², 98 ans aujourd'hui.



© MUSÉE DE L'ORDRE DE LA LIBÉRATION

Après El Alamein, en Égypte, Hubert Germain et Paul Arnault.

UNE GUERRE DE COURSE

Les témoignages de la bataille comparent Bir Hakeim à un « océan de poussière ». Sans doute le jargon militaire a-t-il emprunté à la littérature. Il faut croire que les écrivains-voyageurs ont toujours comparé le désert à la mer et que les stratèges leur ont emboîté le pas. « *Ce désert nous offrait le cadre d'une bataille navale sans ligne de front, où l'ennemi peut surgir de tous côtés* », explique Hubert Germain. Et de préciser : « *La guerre dans le désert est une guerre de mouvement, vivante comme en mer.* » Le légionnaire connaît son affaire : il a claqué la porte de l'École navale pour rejoindre Londres et le général de Gaulle. Dans les premiers jours de la bataille, les sorties du camp retranché ont des allures de guerre de course. « *Chaque jour, nous organisons des patrouilles en direction des lignes ennemies* », confirme le fusilier marin Paul Leterrier. De petits détachements mobiles, faiblement armés, mal équipés, sillonnent le néant du désert libyen et sèment le désordre dans les colonnes de ravitaillement allemandes et italiennes. En mer comme dans le désert, l'immensité des espaces favorise l'audace d'un petit nombre, bien mieux que le choc de la mêlée. Et ces corsaires des sables, à force de témérité et d'escarmouches, s'emparent même de précieux butins.

TENIR EN ÉCHEC L'AFRIKAKORPS

La réponse viendra du ciel. Vrombissante. Aviation et artillerie allemandes déversent un orage d'acier sur le camp retranché français. Au plus profond de ce plateau calcaire de Bir Hakeim, les Français libres ont creusé à la force des bras une citadelle couleur cendrée. « *Les stukas étaient particulièrement redoutables quand ils nous piquaient dessus, presque à la verticale dans un bruit d'apocalypse, et leur précision était grande* », se souvient Paul Leterrier, blessé par un éclat à la cuisse. En rendant coup pour coup, les fusiliers marins abattent à eux seuls sept avions allemands. On raconte que certains jours, les bombardements sont plus intenses qu'à Verdun. Le désert, si muet d'apparences, répand le fracas des obus. Les assiégés infligent à leurs assaillants des pertes trois fois supérieures, mais l'étreinte est trop forte. Brûlant, le soleil est indifférent aux combats. Dans chaque camp s'est engagée une course contre la montre. L'un ne peut plus renoncer à avancer, l'autre est condamné à tenir ferme. Si l'on juge de la valeur d'une troupe à l'ennemi qu'elle affronte, on retiendra que les *Free French*

ont tenu en échec la puissante *Afrikakorps* du général Rommel pendant 14 jours. Le 11 juin à la nuit close, « *l'ordre de décrocher nous est enfin parvenu, se souvient Hubert Germain. Dans l'obscurité totale et à travers les champs de mines, nous avons tenté une sortie de vive force pour briser l'encerclement. J'ai navigué aux étoiles et suivi Antares.* » Ce bout de terre de Bir Hakeim est redevenu un désert. La citadelle de sable est engloutie. Et peu d'historiens se risquent à établir le compte exact des morts et des disparus. Aujourd'hui, le fusilier marin

Paul Leterrier s'est retiré dans le Cotentin. Il est le dernier témoin du « Royal voyou » de Bir Hakeim. Hubert Germain est, quant à lui, un des derniers Compagnons de la Libération encore de ce monde.

LV (R) GRÉGOIRE CHAUMEIL

* Paul Leterrier « *J'étais fusilier marin à Bir Hakeim – Souvenirs inédits d'un des derniers survivants* », Éd. Pierre de Taillac.

** Entretien avec l'auteur en décembre 2018.



Le fusilier marin Paul Leterrier avec ses compagnons d'armes et un canon de défense aérien.

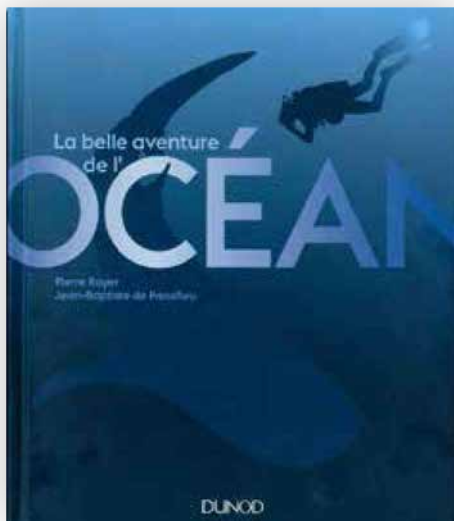
loisirs

Musique | Livres | Cinéma | Expos | Spectacle

PHILIPPE BRICHAUT, MAXIME COUPEAU,
NICOLAS CUOCO, AUDE BRESSON

■ | La belle aventure de l'Océan

Plongez dans l'histoire mouvementée de l'océan



Imaginer la richesse de l'histoire et de l'écologie maritimes racontées en 100 dates. C'est le pari des auteurs de *La belle aventure de l'Océan*. De l'apparition de l'eau liquide il y a plus de quatre milliards d'années, aux bateaux autonomes et aux robots plongeurs en passant par des faits historiques comme le naufrage du *Titanic*, cet ouvrage illustré retrace l'histoire mouvementée de l'océan et de son exploration. Écrit par Pierre Royer et Jean-Baptiste de Panafieu, cet ouvrage a pour objectif d'associer étroitement l'homme à ce milieu qui lui est vital. Par ce prisme, les auteurs évoquent également les possibilités qu'offre la mer, notamment la circulation des marchandises, permettant aux économies, donc aux hommes, de se développer depuis des siècles. L'ouvrage a également vocation à sensibiliser sur la nécessité de protéger l'océan qui recouvre près de 71 % de la planète « bleue ». Les deux auteurs sont partis du postulat que l'océan mondial, qui abrite la majorité des espèces vivantes sur Terre, génère aussi une grande part de l'oxygène que nous respirons, régule le climat et joue un rôle majeur dans le contrôle de la température du globe. Le parti pris chronologique permet de rappeler les grandes étapes de la maîtrise progressive et de l'exploitation, par les sociétés humaines, de l'immense réservoir qu'est l'océan. (N. C.)

La belle aventure de l'océan Pierre Royer et Jean-Baptiste de Panafieu, Édition Dunod, 2018, 214 pages, 29 €.

Le saviez-vous? ●

Drome

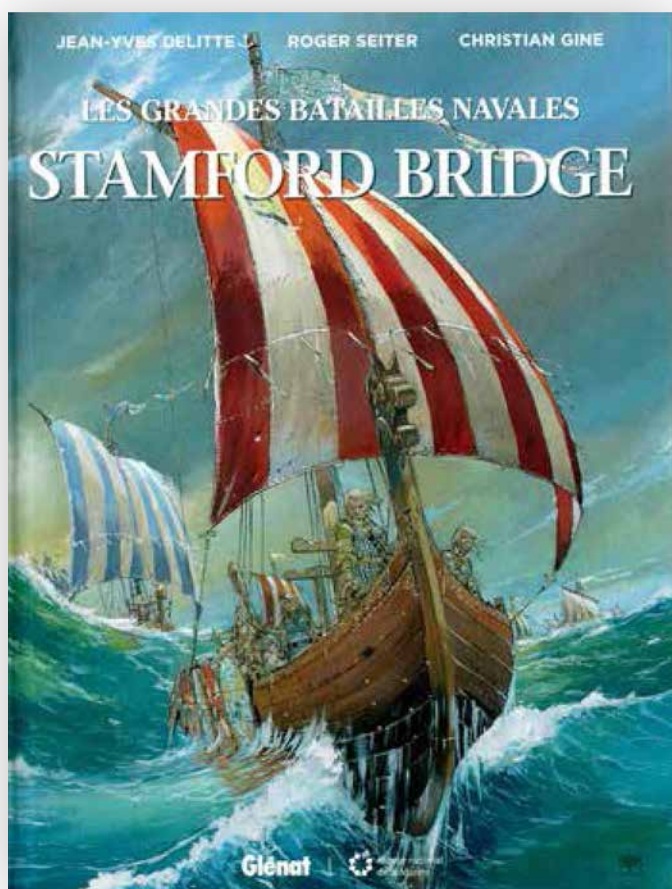
Il ne s'agit pas ici du département de la région Auvergne-Rhône-Alpes ni de la rivière dont il tire son nom. La drome désigne, à bord d'un bâtiment moderne, l'ensemble des embarcations dont le navire est pourvu : canot à coque rigide, embarcation de transport rapide commando (Etraco), embarcation de drome opérationnelle (EDO)... À l'époque de la marine à voile, le terme désignait également toutes les pièces solides faisant partie du gréement d'un navire et qui étaient embarquées pour servir de rechanges et remplacer éventuellement une pièce cassée : mâts, vergues, bouts, drisses, etc. Ce mot aurait été emprunté au terme « drôm », qui vient du bas allemand, ou à « drommer » de l'ancien néerlandais et signifiant poutre. Le terme se serait francisé pour donner aujourd'hui « drome ». Ce mot est parfois confondu par les marins d'eau douce avec le mot « drone », dont il est phonétiquement proche. Même si la Marine s'équipe aujourd'hui de drones, cela n'a rien à voir ! (P. B.)

■ | Comment voyager dans le Grand Nord... quand on est petite, blonde et aventureuse

Katia Astafieff n'a rien des baroudeurs du Grand Nord tels qu'on peut se les imaginer : grands, costauds, hirsutes. Rien de tout cela; elle est petite, blonde et elle vous prouve qu'il n'est nul besoin de plus pour partir à l'aventure. Elle vous embarque en Laponie, pour un voyage d'un hiver à l'autre entre la Finlande, la Russie et la Norvège, à la rencontre du peuple sami. Loin des sentiers touristiques menant au Père Noël et aux chiens de traîneau, découvrez « comment visiter un brise-glace nucléaire dans une ville radioactive » ou « fabriquer soi-même son portemonnaie en peau de poisson », au gré de ses aventures (et mésaventures), racontées avec un sourire inébranlable, dans un style vif et enjoué. (A. B.)

Comment voyager dans le Grand Nord, quand on est petite, blonde et aventureuse Katia Astafieff, Éditions du Trésor, 2020, 224 pages, 17 €.





■ | Les grandes batailles navales Stamford Bridge

En 1066, le roi d'Angleterre Édouard le Confesseur meurt sans laisser d'enfant. Une assemblée, composée des principaux nobles et ecclésiastiques du royaume, élit son beau-frère pour lui succéder : le comte de Wessex, Harold Godwinson. À peine sur le trône, ce dernier voit sa légitimité contestée par Guillaume le Bâtard, duc de Normandie, et Harald Hardrada, roi de Norvège. Pour mettre en cause la succession, Harald s'appuie sur un traité conclu entre son prédécesseur et celui d'Édouard, en vertu duquel l'Angleterre et la Norvège reviendraient à l'autre si l'un d'eux mourait sans laisser d'héritier. Durant l'été qui suit, les prétendants s'emploient à réunir de puissantes flottes d'invasion au large de l'Angleterre et tentent d'envahir le pays avec une flotte de 300 drakkars sur lesquels embarquent 10 000 hommes. En l'espace d'une quinzaine de jours, l'armée saxonne de Harold Godwinson est obligée de livrer deux batailles à la fois. Elle sera victorieuse, dans un premier temps, face aux Vikings, terrifiants à bord de leurs navires, mais beaucoup moins redoutables à terre, et défaite à la bataille d'Hastings. Cet épisode donnera le trône d'Angleterre à Guillaume, devenu Guillaume le Conquérant. Pour le récit, Roger Seiter, Christian Gine et Jean-Yves Delitte se sont attachés à restituer les événements tout en y intégrant une dimension romanesque qui donne du dynamisme à l'histoire. (N. C.)

Les grandes batailles navales : Stamford Bridge, Jean-Yves Delitte, Roger Seiter et Christian Gine, Éditions Glénat, 2018, 56 pages, 10,99 €.

■ | S'accrocher à une étoile

Ainsi va la vie aux Invalides

Célèbre monument parisien, l'Hôtel des Invalides est réputé pour ses impressionnantes collections d'histoire militaire. Mais plus qu'un simple musée, cet édifice demeure, avant tout, un établissement hospitalier. Depuis 1670, le lieu accueille les blessés de l'armée française. Quatre cents ans plus tard, l'Hôtel des Invalides continue de soigner le personnel du ministère des Armées. La journaliste Anne-Marie Grue-Gélinet part à la rencontre de ceux qui font son histoire. (M. C.)

S'accrocher à une étoile, Ainsi va la vie aux Invalides, Anne-Marie Grue-Gélinet, Éditions du Cherche-Midi, 2020, 204 pages, 18,90 €.

■ | « De Gaulle »

le film

Pour ceux qui ont manqué sa sortie en mars, le film revient sur plus de 600 écrans dès le 22 juin prochain pour la réouverture des salles de cinéma. Clin d'œil de l'Histoire, cette date intervient 50 ans après le célèbre appel du général de Gaulle. En effet, si la date du 18 juin a été retenue par l'Histoire, ce premier appel lancé sur la BBC n'a pas été enregistré. Contrairement à la seconde allocution qui s'est déroulée le 22 juin 1940. (N. C.)

« **De Gaulle** », Gabriel Le Bomin, 2019.



👁️ | Exposition itinérante Charles de Gaulle, une vie (1890-1970)

Du 4 septembre au 30 novembre 2020, la Fondation Charles de Gaulle propose une exposition itinérante dans plusieurs mairies françaises. Elle retrace les grandes phases de la vie du Général. Chacun des 12 panneaux présentés relate un épisode marquant de l'histoire de Charles de Gaulle à travers des photos légendées et des textes explicatifs. Pour plus d'informations, rendez-vous sur www.charles-de-gaulle.org (N. C.)

« **Charles de Gaulle, une vie (1890-1970)** », Fondation Charles de Gaulle.



■ | Timbres Shom : 300 ans d'hydrographie française

Avis à tous les philatélistes : le Service hydrographique et océanographique de la Marine (Shom) fête ses 300 ans. Pour célébrer cet anniversaire, la Poste émet un bloc de deux timbres créés par Marion Le Bec. Il est disponible pour une durée d'un an, depuis le 8 juin, et durant six mois avec oblitération « premier jour » en date du 22 mai. Le timbre est à retrouver dans certains bureaux de poste et sur www.laposte.fr/boutique (N. C.)

Timbres Shom, 300 ans d'hydrographie française
La Poste, bloc vendu 2,80 € (valeur unitaire 1,40 €, lettre pour l'international).



Jeux des 7 erreurs

Saurez-vous découvrir les 7 erreurs cachées dans la réplique de cette photo ?



© C. DUPONT/MN



