

www.colsbleus.fr

Cols•bleus

MARINE NATIONALE

LE MAGAZINE DE LA MARINE NATIONALE

N° 3086 — MARS 2020

VIE DES UNITÉS
AGENOR ET CTF 150,
LE COURBET SUR
TOUS LES FRONTS
PAGE 34

HISTOIRE
DIPLOMATIE NAVALE
FRANCO-RUSSE
PAGE 46

Compter sur chaque marin

Tous recruteurs



Éditorial

Tous recruteurs !



© A. MANZANO / MN

Vice-amiral d'escadre
Jean-Baptiste Dupuis,
directeur du personnel
militaire de la Marine.

Comme celle d'aujourd'hui, la Marine de demain reposera avant tout sur des marins, hommes et femmes, correctement préparés à remplir leurs missions, épanouis dans leur vie professionnelle

et personnelle et en nombre suffisant. Le maintien au meilleur niveau de nos équipages constitue un impératif qui nécessite que nous relevions le défi de l'attractivité qui se décline en trois axes : celui du recrutement, celui de la génération des compétences et celui de la fidélisation. Concernant le recrutement d'abord, nous menons depuis 2015 une bataille pour que les effectifs repartent à la hausse après plusieurs années de déflation. Pour cela, nous devons continuer à susciter des vocations en allant à la rencontre des jeunes, en ciblant les profils d'intérêt et en favorisant l'échange avec nos marins, voire l'immersion dans nos unités pour intégrer à nos équipages des recrues motivées. Nous devons aussi diversifier notre vivier de sélection, notamment en attirant davantage de femmes et en élargissant nos partenariats historiques avec l'Éducation nationale.

Mettre en œuvre des équipements de plus en plus complexes dans des environnements parfois incertains nécessite de pouvoir compter en permanence sur des marins aguerris et formés.

La Marine doit donc relever le défi de la génération et du maintien des compétences. Cela passe par le développement de formations adaptées à nos besoins et par la capitalisation des acquis. Il est aussi essentiel d'accompagner les marins dans la gestion de leur carrière et de leurs souhaits de reconversion interne le cas échéant.

Enfin, la Marine doit pouvoir conserver les talents qui assurent son efficacité au quotidien grâce à leurs compétences rares et recherchées. C'est un défi d'autant plus difficile à atteindre qu'apparaît un retour au quasi-plein emploi qualifié dans le secteur civil. Enjeu majeur et récurrent, la fidélisation doit donc rester une préoccupation permanente. Nous avons le devoir d'innover, notamment dans le domaine de la conciliation entre la vie professionnelle et la vie privée, car il est essentiel que ceux qui composent nos équipages soient épanouis et motivés tout au long de leur carrière.

Rien ne peut se faire sans les marins, sans leur engagement et leur confiance dans notre modèle de gestion. Nous devons construire leurs compétences à travers leurs envies ; celles d'apprendre un métier, de se spécialiser, de progresser, de se diversifier et, surtout, de naviguer. Pour cela, notre esprit d'équipage est une richesse indéniable que chacun doit faire vivre.



Cols.bleus
MARINE NATIONALE

LE MAGAZINE DE LA MARINE NATIONALE

Rédaction : ministère des Armées, SIRPA, Marine Balarud parcelle Est Tour F, 60, bd du Général-Martial-Vaillin CS 21623 - 75509 Paris Cedex 15 Site : www.colsbleus.fr Directeur de la publication : CV, Éric Lavault directeur de la communication de la Marine Adjoint du directeur de la publication : CC, Gwennan Le Lidec Directeur de la rédaction : CC, Jérôme du Pac de Marsoulles Rédacteur en chef : Hélène Perrin Rédacteur en chef adjoint : SACS Philippe Brichaut Rédacteurs : EV2 Aude Bresson, ASP Jeanne Sénéchal Infographie : Charline Normand, ASP Fiona Morisse, Lynce Lislet Secrétaire : MT Abdelhak Kays Conception-réalisation : IDIX, 33 rue de Chazelles 75017 Paris Direction artistique : Gilles Romiguère Secrétaire de rédaction : Philippe Legrain Rédacteurs graphiques : IDIX Photographie : Archipels Couverture : C. Wassiliev/MN 4^e de couverture : Monsieur Z 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

Atomicien dans la Marine
Du lycée agricole au bachi

40 portrait

Capitaine de corvette Diawara
Chef du secteur « Nord » du Service de recrutement de la Marine

42 immersion

Retour sur PEAN 19, préparation du GAN pour la mission Foch



passion marine 16

Compter sur chaque marin



46 histoire

1891-1893 :
la diplomatie navale au cœur de l'alliance franco-russe



focus 26

Gagner en compétence

rencontre 28

« Transformer le musée national de la Marine en un musée
du XXI^e siècle sur les enjeux du monde de demain »

planète mer 30

Chaire « Résilience & Leadership »
Un outil de recherche et de formation pour l'École navale

48 loisirs

Toute l'actualité culturelle de la mer et des marins

actus





instantané

MISSION FOCH

Depuis leur arrivée en zone d'opération Chammal le 29 janvier, les *Rafale Marine* et les *E-2C Hawkeye* du groupe aéronaval de la *Task Force 473* mènent des opérations aériennes de lutte contre Daech. Chaque jour, des marins décollent du porte-avions *Charles de Gaulle* pour des missions de reconnaissance tactique et de défense aérienne, ainsi que des vols d'appui aux opérations terrestres. Les capacités de reconnaissance, de renseignement et de frappe du *Rafale Marine* sont complétées par celles de deux avions de guet aérien *E-2C Hawkeye*, également mis en œuvre depuis le porte-avions.



instantané

ATLANTIQUE 2 STANDARD 6

Le 3 février, l'Atlantique 2 numéro 28 a décollé de la base d'aéronautique navale de Lann-Bihoué pour réaliser les essais des nouveaux équipements de l'ATL 2 au standard 6. Le vol, d'une durée de trois heures, a permis de jouer un scénario tactique faisant appel aux capacités nouvelles offertes par le standard 6 (nouveaux systèmes d'interface, écrans tactiles, boule optronique, caméras puissantes, etc.). Il s'est conclu par une simulation de *ditching* (amerrissage forcé). À l'image, un membre d'équipage de l'ATL 2 assure la veille optique depuis la bulle située dans le nez de l'avion.



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

CMT Andromède • CMT L'Aigle • BSAOM Dumont D'Urville • FS Germinal + 1 Alouette III

SURVEILLANCE MARITIME

BSAM Rhône • A FASM La Motte-Picquet + 1 Lynx • B PAG La Combattante • PAG La Confiance • PAG La Résolue • FS Ventôse + 1 Panther • 1 Falcon 50

POLICE DES PÊCHES

BSAM Garonne

MISSION CORYMBE

PHM CDT Bouan

3

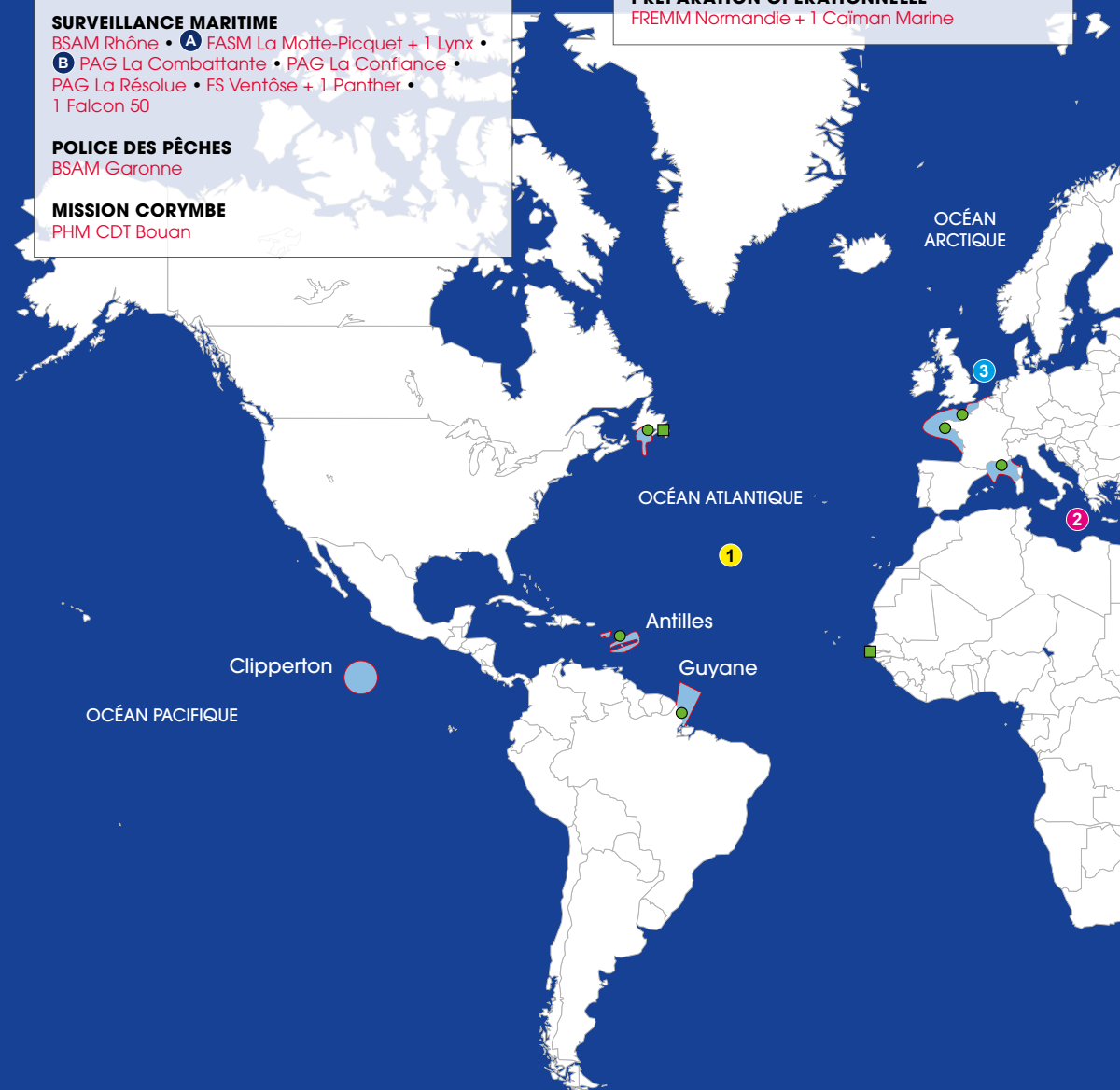
MANCHE - MER DU NORD

SURVEILLANCE MARITIME

PSP Flamant

PRÉPARATION OPÉRATIONNELLE

FREMM Normandie + 1 Caiman Marine



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

37
BÂTIMENTS

39
AÉRONEFS

4961
MARINS

LE 19 FÉVRIER 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

FREMM Languedoc

SURVEILLANCE MARITIME

BSAM Loire • **E** BSAM Seine • 2 Atlantique 2

MISSION HYDROGRAPHIQUE

BHO Beautemps-Beaupré

MISSION FOCH

PA Charles de Gaulle + 20 Rafale Marine +
D 2 E2C Hawkeye + 1 Caiman Marine + 2
Dauphin Pedro • FREMM Auvergne + 1 Caiman
Marine • FREMM Bretagne + 1 Caiman Marine •
FDA Chevalier Paul + 1 Panther • **C** FLF Surcouf •
BCR Var

4

OCÉAN INDIEN

SURVEILLANCE MARITIME

CMT Capricorne • FLF Courbet + 1 Panther •
BSAOM Champlain • FS Floréal + 1 Panther •
P Le Malin • FS Nivôse + 1 Panther

AGENOR (EMASOH)

FDA Forbin + 1 Panther

MISSION LOGISTIQUE ET ANTARCTIQUE

PP L'Astrolabe

OCÉAN PACIFIQUE

Wallis-
et-Futuna

Polynésie
française

Nouvelle-
Calédonie

Mayotte OCÉAN
INDIEN

La Réunion

Saint-Paul

Crozet

Kerguelen



© C. LUU/MN



© O. NICOLAS/MN



© G. CHAUMEIL/MN



© F. LE BIHAN/MN



© T. TREBERN/MN



en images

1 5/2/2020 DÉSÉCHOUAGE DU CENTAURA À SAINT-TROPEZ

Les 5 et 6 février 2020, le personnel du groupe de plongeurs-démineurs de la Méditerranée et celui des services des moyens portuaires de Toulon ont procédé dans la rade de Saint-Tropez au déséchouage du navire de plaisance *Centauro* avant de l'acheminer vers Cogolin pour son démantèlement.

2 3/2/2020 GABIAN 20.1 : L'ÉQUIPAGE DU TONNERRE S'ENTRAÎNE

Du 3 au 7 février, l'équipage du porte-hélicoptères amphibie *Tonnerre* était engagé dans l'exercice Gabian 20.1. Au programme : ravitaillement à la mer, manœuvres aériennes et exercices de lutte au dessus de la surface en coopération avec les bâtiments français engagés. À l'image, briefing des équipes de manœuvre en vue d'un ravitaillement à la mer avec le bâtiment de commandement et de ravitaillement *Mame*.

3 5/2/2020 LE CEMM NORVÉGIEN SUR L'AQUITAINE

Présentation de la frégate multi-missions (FREMM) *Aquitaine*, par son commandant, le capitaine de vaisseau Louis-Xavier Renaux, à l'amiral Nils Andreas Stensones, chef d'état-major de la Marine norvégienne, lors de sa venue à Brest, le 5 février 2020.



© MN



© A. AGOSTINELLI/MN



© A. MANZANO/MN



© C. WASSILIEFF/MN



© J. DAUIN/MN

4 1^{er}/2/2020

UNE PLAQUE COMMÉMORATIVE SUR LA MINERVE

Le 1^{er} février, une plaque commémorative a été déposée sur l'épave du sous-marin *Minerve*, disparu en mer le 27 janvier 1968. L'épave avait été retrouvée le 21 juillet 2019 au sud de Toulon. La dépose de cette plaque a été réalisée grâce au mécénat de Victor Vescovo, explorateur américain et propriétaire du bâtiment *Pressure Drop*.

5 20/1/2020

NOUVEAU BÂTIMENT DU GPD BREST

Le 20 janvier, à Brest, s'est déroulée une cérémonie d'inauguration des nouveaux locaux du groupe des plongeurs-démineurs de l'Atlantique. À l'image, le vice-amiral d'escadre Jean-Philippe Rolland, commandant la force d'action navale, salue le fanion de l'unité.

6 31/1/2020

CÉRÉMONIE À L'ÉCOLE DU PERSONNEL DE PONT D'ENVOI

Le capitaine de vaisseau Yann Briand, commandant la base d'aéronautique navale d'Hyères, a remis lors de cette cérémonie leurs brevets de directeur de pont d'envol à quatre officiers marins et leurs diplômes à 26 matelots de pont d'envol. Tous ont désormais rejoint leur nouvelle affectation.

dixit •

« La France s'appuie au quotidien sur les deux composantes (océanique et aéroportée) de ses forces nucléaires, qui sont complémentaires. J'ai pris et je continuerai à prendre les décisions nécessaires au maintien de leur crédibilité opérationnelle dans la durée, au niveau de stricte suffisance requis par l'environnement international. »

Discours d'Emmanuel Macron, président de la République, le 7 février 2020 devant les stagiaires de l'École de guerre.

« Alors qu'elle n'est pas encore admise au service actif, et de retour de Boston, la FREMM Normandie a permis, grâce à son hélicoptère *Caïman*, le secours de 11 naufragés en Manche. BZ aux marins de @premarmanche, au CROSS Gris-Nez et au COM Cherbourg pour cette coordination ! »

L'amiral Christophe Prazuck, chef d'état-major de la Marine, le 7 février 2020.

le chiffre •

138

C'est le nombre d'officiers en formation à l'École navale qui prennent part à la mission Jeanne d'Arc 2020.

L'interopérabilité du *Dixmude*

Du golfe de Cadiz à l'île de Skyros



© C. DUPONT/MN

Depuis le début de l'année, le porte-hélicoptères amphibie (PHA) *Dixmude* a réalisé de nombreuses manœuvres interalliées en Atlantique et en mer Méditerranée. Après avoir appareillé de Toulon et avant de franchir le détroit de Gibraltar, il a ainsi accueilli un V-22 *Osprey* américain pour une séance de *touch-and-go*, une interaction qui contribue à maintenir les savoir-faire des marins en matière de mise en œuvre d'hélicoptères lourds. Le bâtiment s'est ensuite dirigé vers le golfe de Cadiz pour un exercice conjoint avec le 2nd bataillon d'infanterie de la Marine espagnole, avec des manœuvres amphibies et aéroportées. Les militaires français du 21^e régiment d'infanterie de Marine (RIMa) et les fusiliers marins de trois équipes de défense et d'interdiction maritime ont rejoint leurs homologues espagnols à terre pour un entraînement de tir et de progression en zone de combat. C'est ensuite avec la flotte marocaine que l'équipage du *Dixmude* s'est entraîné, notamment lors d'évolutions tactiques et de manœuvres aviation réalisées à bord du PHA par l'hélicoptère *Panther* de la corvette marocaine *Alla Ben Abdellah*. Ces manœuvres avec les marines américaine, espagnole et marocaine ont permis de renforcer l'interopérabilité avec nos partenaires stratégiques. Elles ont aussi permis de recevoir ou visiter les hautes autorités ou états-majors des différentes nationalités pour valoriser le savoir-faire français. Le *Dixmude* a ensuite fait route vers le golfe Pagasétique en Grèce, où il a pris part à l'exercice amphibie de grande ampleur, grec et américain, Alexandre le Grand. Dans un premier temps, l'état-major interalliés s'est constitué lors de l'escale à Vólos, tandis que les troupes du 21^e RIMa s'entraînaient avec leurs homologues grecs et américains. Puis le scénario de l'exercice a été déroulé sur les îles d'Agios Efstratios et Skyros, mêlant là aussi manœuvres amphibies et aéroportées. Alexandre le Grand a rassemblé, aux côtés du *Dixmude*, 5 bâtiments grecs, de nombreux aéronefs, une soixantaine de véhicules et 1 300 militaires grecs, français et américains.

© C. DUPONT/MN

La MINARM et le CEMM à bord du porte-avions
Un mois après le début de la mission Foch

Un mois après son appareillage la ministre des Armées Florence Parly s'est rendue à bord du *Charles de Gaulle*, le 18 février alors que celui-ci est déployé avec son groupe aéronaval (GAN) en Méditerranée orientale dans le cadre de l'opération Chammal, volet français de l'opération *Inherent resolve*. Accueillie par l'amiral Christophe Prazuck, chef d'état-major de la Marine, la ministre des Armées s'est adressée aux marins à qui elle a rappelé l'objectif premier du déploiement Foch : « *Anéantir Daech, et le faire durablement.* » Après une présentation de la mission et de nombreux échanges avec l'équipage, Florence Parly a exprimé aux marins du porte-avions et du groupe aéronaval l'importance que revêt leur participation à l'opération Chammal, volet français de la coalition internationale contre le terrorisme. « *Vous êtes en première ligne. Vous êtes au contact. Vous êtes le pavillon de la liberté, celle qui ne se soumet jamais et qui lutte féroce pour prospérer* » a-t-elle déclaré en mettant particulièrement en valeur l'engagement des marins.



© J. GUIVARCH/MN

Mission Jeanne d'Arc Le Mistral fin prêt

Le PHA *Mistral* accueille cette année l'école d'application des officiers de Marine (EAOM). Pour être paré aux missions que le groupe qu'il aura à conduire avec la frégate *Guépratte*, l'équipage du *Mistral* s'est notamment entraîné au cours de l'exercice Spartiate. Les équipages des deux bâtiments ont été confrontés à un scénario de crise mettant en scène différentes menaces potentielles. Le but : être à la hauteur des objectifs qui seront les leurs lors de ce déploiement, une exigence rappelée par le capitaine de vaisseau Vincent Sébastien, commandant le PHA, aux élèves de la promotion EAOM 2020 lors de leur accueil à bord le 10 février. (cf. p.33)

PAG La Combattante Admission au service actif

Le 23 janvier 2020, l'amiral Christophe Prazuck, chef d'état-major de la Marine, a admis au service actif le troisième patrouilleur Antilles Guyane (PAG), *La Combattante*. Au cours de son déploiement longue durée, le patrouilleur a prouvé sa résilience et sa capacité à relever les défis environnementaux, humains et matériels, tels que ceux soulevés par les catastrophes climatiques ayant frappé les Antilles ces dernières années.



© ONICOLAS/MN



© MN

La base de Cherbourg en mutation

De nouveaux hébergements

Le 13 février a eu lieu à Cherbourg l'inauguration du bâtiment d'hébergement Catalpa. Une évolution qui accompagne la mutation de cette base de défense, et notamment l'augmentation du nombre de marins qui doivent y être hébergés.

L'arrivée du « double équipage » sur les patrouilleurs de service public (PSP) *Flamant* et *Cormoran* de la Marine nationale et le renforcement des effectifs de fusiliers marins vont en effet de pair avec une augmentation du nombre de marins présents à Cherbourg. En parallèle, la base de défense doit également accompagner la montée en puissance des équipages des futurs sous-marins nucléaires d'attaque (SNA) de type Suffren et le soutien des équipages des SNA de type Rubis dont la déconstruction et le démantèlement sont assurés à Cherbourg.

Grâce au travail du Service d'infrastructure de la défense (SID), du Groupement de soutien de la base de défense (GSBdD) et du Centre interarmées des réseaux d'infrastructure et des systèmes d'informations (Cirisi) de Cherbourg, le bâtiment Catalpa a pu être réalisé en huit mois, meublé et équipé du wifi. Ses 100 places permettent ainsi d'héberger des militaires du rang dans de bonnes conditions (deux militaires par chambre, locaux et mobilier neufs), au plus près du restaurant, des lieux de détente et des infrastructures sportives.

en bref ●

EXERCICE KHUNJAR-HADD COOPÉRATION MAJEURE POUR LE COURBET ET LA MARINE OMANAISE

Du 9 au 11 février, après une escale à Abu Dhabi, l'équipage de la frégate de type La Fayette *Courbet* a repris la mer pour participer à la 25^e édition de l'exercice annuel Khunjar-Hadd. Cet événement était organisé par la Royal Navy of Oman. L'exercice s'inscrit dans un contexte de consolidation de la coopération navale avec la Marine omanaise, acteur incontournable pour la stabilité de la région. L'objectif était d'améliorer l'interopérabilité entre les deux armées et de renforcer leurs liens.

BORIS DIAW EN CÔTE D'IVOIRE

Boris Diaw, illustre champion de basketball, vainqueur du championnat de NBA en 2014, s'est rendu en Côte d'Ivoire du 25 au 31 janvier. Réserviste citoyen de la Marine nationale, servant au profit de la force maritime des fusiliers marins et commandos, le lieutenant de vaisseau Diaw a effectué une immersion sur la base opérationnelle avancée d'Abidjan. Il a été pleinement intégré au sein des Forces françaises en Côte d'Ivoire.

LA SEMARM AU PEM INAUGURATION D'UN COMPLEXE SPORTIF

Le 13 février, Geneviève Darrieussecq, secrétaire d'État auprès de la ministre des Armées, a inauguré le complexe sportif rénové du Pôle écoles Méditerranée. Ce dernier a en effet bénéficié de travaux nécessaires à sa mise en conformité, dans le respect des nouvelles normes de sécurité et d'accueil du public. Le site comprend 7 salles sur une surface de 2 000 m², destinées à l'entraînement du personnel militaire, et une piscine.

FAZSOI COOPÉRATION ENTRE LE FLORÉAL ET LES FORCES ARMÉES DU MOZAMBIQUE

Partie de son port base de Port-des-Galets situé à La Réunion le 2 février 2020, la frégate de surveillance *Floréal* a fait escale à Maputo, au Mozambique, du 7 au 11 février. Cette escale a eu lieu dans le cadre de la mission de surveillance du sud de l'océan Indien qui l'a amené à patrouiller dans la vaste zone économique exclusive française du canal du Mozambique. Durant ces quelques jours, la frégate a mené des actions de coopération avec les forces armées mozambicaines.

COMPTER SUR CHAQUE MARIN

Tous recruteurs

En matière de ressources humaines, la Marine mène une politique volontariste qui doit permettre de répondre à un unique impératif : renouveler annuellement 10 % de ses effectifs et maintenir le haut niveau opérationnel de ses équipages pour faire face à de nouvelles menaces. Recruter, former et fidéliser : tels sont les trois mots d'ordre d'une Marine qui fait de chaque marin une pièce maîtresse et un ambassadeur.

● DOSSIER RÉALISÉ PAR HÉLÈNE PERRIN, L'EV1 THOMAS CASAUX ET L'EV2 AUDE BRESSON.



RH et recrutement

Les défis en matière de RH à l'horizon 2030

Le plan Mercator fixe un cap ambitieux sur le plan des ressources humaines. Le capitaine de vaisseau Matthieu Drevon, sous-directeur « recrutement, écoles et formation » au sein de la Direction du personnel militaire de la Marine, fait le point sur les objectifs et les moyens déployés dans ce domaine.

COLS BLEUS : Quelles sont les ambitions de la Marine en matière de ressources humaines à l'horizon 2030 ?

CAPITAINE DE VAISSEAU MATTHIEU DREVON :

42 000 marins œuvrent au quotidien pour conduire avec succès nos opérations sur toutes les mers du globe. Pour garantir un haut niveau d'engagement jusqu'à l'horizon 2030 et au-delà, la Marine affiche de grandes ambitions dans les domaines du recrutement, du développement des compétences et de la fidélisation. En matière de recrutement, c'est 10 % des effectifs qu'il faut renouveler tous les ans et c'est en soi un défi. « *Marins tous recruteurs !* » n'est donc pas un simple slogan, mais bien une nécessité. En matière de formation, notre ambition est de continuer à mettre en œuvre une pédagogie innovante s'appuyant sur des outils modernes, avec, toujours, la volonté de rendre chaque marin pleinement acteur de son parcours. Enfin, une Marine en pointe repose sur des marins épanouis et heureux à bord ! Si la fidélisation s'appuie d'abord sur le sens donné à la mission – qu'il appartient au commandement d'expliquer – elle repose également sur une conciliation harmonieuse entre vie professionnelle et vie personnelle. L'extension du modèle du double équipage sur nos bâtiments de surface constitue une mesure forte du plan Mercator. En complément, la politique de rémunération continuera de valoriser la progression et l'activité opérationnelle.



© M. MULLER/MN

CB : Quels sont les défis à relever pour y parvenir ?

CV M. D. : Nous relèverons le défi de l'attractivité si, ensemble, nous savons montrer qui nous sommes et expliquer que chacun peut rejoindre l'équipage, exercer un métier qui a du sens dans un environnement hors du commun et s'épanouir. Pour cela, le témoignage et l'immersion (stages, préparation militaire Marine...) sont déterminants pour créer des vocations, mais le « faire-savoir » passe également par une communication ciblée auprès des jeunes, jusque dans leur poche via leur smartphone. Concernant la formation, l'enjeu opérationnel est à la fois de faire gagner en compétences tout en formant au juste besoin, mais aussi d'augmenter les flux de formation en réduisant le temps d'absence hors de

l'unité et en limitant la mobilité géographique. Pour cela, nous voulons mieux capitaliser sur l'expérience acquise par une approche modulaire et adaptable à chaque marin, en développant en particulier la formation « en dehors » de nos écoles. Nous définissons aussi des cursus accélérés dans certaines spécialités.

CB : Comment l'institution s'est-elle mise en ordre de marche pour y faire face ?

CV M. D. : La Marine est dans une posture dynamique permanente pour s'adapter non seulement à ses nouveaux bateaux, ses nouveaux sous-marins et ses nouveaux aéronefs, mais aussi aux nouveaux équipements et aux nouvelles technologies. Sa capacité d'adaptation est sa force. Elle se prépare dès aujourd'hui

pour faire face aux défis futurs en évoluant pour toujours être performante en opérations tout en répondant aux aspirations des jeunes et de ses marins.

CB : Quelle place le marin occupe-t-il au cœur de ce dispositif ?

CV M. D. : Une unité de la Marine n'est rien sans son équipage. Ce sont les marins qui font le succès des opérations. Il en est de même dans le domaine des ressources humaines, où le marin est au cœur des dispositifs de recrutement et de génération de compétences. La Marine compte sur chaque marin pour recruter, mais aussi pour se former et progresser, afin d'être toujours adapté au poste qu'il occupe et ainsi, en équipage, d'être performant en opérations. Et chaque marin compte pour la Marine !

REJOINDRE LA MARINE



7 600

Quartier-maîtres
de la flotte et équipages

150

Volontaires

QUI SONT LES MARINS EN 2020 ?

38 700 marins militaires
60 % sous contrat et 40 % de carrière



5 000

Officiers

25 400

Officiers marins



6 500 Réservistes dont :

6 000

Réservistes opérationnels

500

Réservistes citoyens

LA MARINE RECRUTE ET FORME



Plus de **3 500** hommes
et femmes de 16 à 30 ans
niveau 3^e à BAC +5
dans plus de 50 métiers
chaque année



4 VOIES D'ACCÈS :

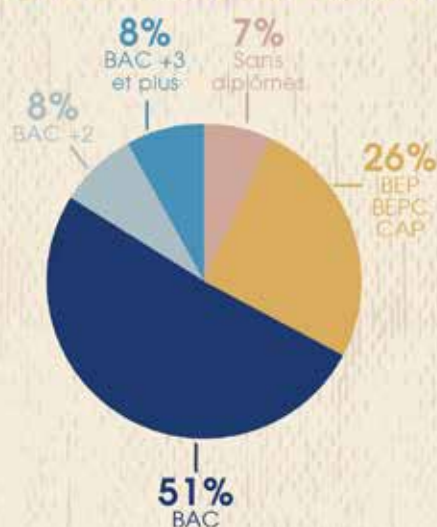
École des mousses
École des matelots
École de maîtrise
École navale



EN 2019 :

3 585 nouveaux engagés
dont **1 070** maistranciers

AU MOMENT DE LEUR ENGAGEMENT



MOTIVATION À L'ENGAGEMENT

1

RECHERCHE
DE DISCIPLINE
ET DE RIGUEUR

2

ESPRIT
DE COHÉSION

3

SENTIMENT
D'UTILITÉ

Attirer les talents

Gagner la bataille du recrutement



© T. TREBERN/MN

« Un équipage, c'est le rassemblement du plus grand nombre de compétences dans le plus petit volume physique et humain, pour naviguer et combattre loin et longtemps, en toute autonomie. L'exigence supplémentaire de jeunesse et de forme physique, attendue de tout combattant, pose ainsi les termes d'une équation complexe. » Cette définition de la notion d'équipage, par l'amiral Christophe Prazuck, chef d'état-major de la Marine (CEMM) (« Qu'est-ce qu'un équipage », décembre 2017), donne un cadre de réflexion sur les enjeux opérationnels et de ressources humaines de l'institution. La Marine doit maintenir un niveau de recrutement constant pour pérenniser son format actuel et s'assurer des équipages détenteurs d'un haut niveau de qualification, deux facteurs indispensables aux succès opérationnels. Le besoin pérenne de compétences implique une gestion des flux de recrutement et de reconversion maîtrisée, et impose donc de maintenir ces compétences dans la durée. Le service de recrutement de la Marine (SRM) doit en permanence se réinventer pour s'adapter à son époque et répondre aux aspirations de son public cible (16 à 30 ans). Le succès passe également par la mobilisation de l'ensemble des marins.

UN NOUVEL ÉLAN DEPUIS 2019

En 2019, la Marine a atteint ses objectifs avec 3 585 recrutements. La mise en place du « plan d'urgence recrutement » qui a doté le SRM de crédits, de personnels et de moyens supplémentaires, a été en cela décisive. Pour 2020, l'ambition est de consolider ces résultats. L'École de maistrance restera au centre de la stratégie du recrutement afin de combler le flux de départs de marins appartenant à la classe d'âge qui quitte en ce moment l'institution.

S'ADAPTER ET ÉLARGIR LE VIVIER DE RECRUTEMENT

Digitalisation du recrutement, recrutement local, poursuite de la politique des partenariats, renforcement des liens entre le SRM et les unités, ouverture des forces au grand public (salons, forums)... Le SRM fait évoluer constamment ses méthodes et ses outils pour accroître l'attractivité de la Marine et optimiser le processus de recrutement. L'objectif est d'augmenter le nombre de potentiels candidats pour maintenir un haut niveau de sélectivité. Symbole de cette volonté d'ouverture, la

Marine s'est fixé comme cap d'accroître de 50 % la proportion de femmes dans ses rangs d'ici à 2030. Aujourd'hui, un peu plus de 14 % des marins sont des femmes, dont 9 % embarquées.

Les référents recrutement

Les premières Assises du recrutement, qui se sont tenues à Toulon et Brest en novembre 2019, ont présenté le contexte et les enjeux du recrutement aux forces. Pour resserrer les liens entre le SRM et les unités et fédérer les synergies autour de cette priorité, la Marine a mis en place le réseau des correspondants et référents recrutement. Ils ont pour mission de sensibiliser les marins aux problématiques du recrutement, de les inciter à soutenir les actions menées par les centres d'information et de recrutement des forces armées (Cirfa) et de favoriser le recrutement d'ambassadeurs. Ce réseau, couvrant l'ensemble des unités de la Marine, est fort aujourd'hui de près de 230 membres.



© MN

Devenez ambassadeur de la Marine!

La Marine est associée à *MyJobGlasses*, une plateforme numérique dédiée à la rencontre entre étudiants et professionnels. Cette dernière offre la possibilité à un étudiant intéressé par la Marine d'échanger avec des marins ambassadeur par téléphone, par visioconférence ou directement *de visu*. Le site etremarin.fr propose aussi depuis mai 2019, un espace d'échanges entre marins ambassadeurs et candidats, accessible 24/24 h et 7/7 j. Deux *live chat*, durant lesquels les marins ambassadeurs ont répondu en direct à plus de 500 questions des candidats, y ont déjà été organisés. Le SRM recherche en permanence des marins volontaires pour devenir ambassadeurs.

Trois questions au premier maître Jérôme, ambassadeur sur *MyJobGlasses*

Engagé en 2001 en tant que matelot de spécialité électromécanicien d'aéronautique, le premier maître Jérôme a été, pendant sept ans, technicien en flottille de patrouille maritime sur la base d'aéronautique navale (BAN) de Nîmes-Garons. Après deux années comme logisticien à Cuers, il passe le brevet supérieur Porteur. Il rallie ensuite la BAN d'Hyères où il occupe les fonctions d'adjudant de compagnie du groupement des services aéronautiques. Depuis 2017, il est affecté à l'état-major Alavia.

Pourquoi êtes-vous devenu ambassadeur ?

Il est important d'être présent sur le terrain lors des salons et forums étudiants, mais également dans le monde numérique, afin de susciter des vocations pour les différentes spécialités des marins du ciel. Au travers du plan Mercator, le CEMM a fait du recrutement une des priorités de la Marine. Aujourd'hui, en plus de mes fonctions à l'état-major Alavia, je suis « ambassadeur marine »

sur la plateforme *MyJobGlasses* et référent dans ma spécialité auprès du SRM pour participer activement aux actions de rayonnement et de recrutement dans la région toulonnaise.

Comment les échanges avec les étudiants se déroulent-ils ?

Ils sont sincères, francs et sans tabou. Tous les sujets sont abordés : engagement, carrière, service, missions, contraintes, soldes, articulation vie privée/vie professionnelle, etc. Les étudiants nous sollicitent via cette plateforme ont, pour la plupart, peu ou pas de connaissance de l'institution militaire. Ils sont donc curieux de découvrir les spécificités liées à notre statut.

Une anecdote ?

Un étudiant s'étonnait que la Marine nationale possède des aéronefs. Il était convaincu que nous n'avions que des bâtiments de surface et des sous-marins et que seule l'armée de l'Air possédait des avions et des hélicoptères !



Faire grandir les talents

Gagner la bataille des compétences

Opérations navales, énergie et propulsion, aéronautique navale, soutien...

Les hommes et femmes qui servent dans la Marine exercent plus de 50 métiers différents. Si l'amarinage débute parfois en amont même de l'engagement, par exemple au sein de filières développées en partenariat avec l'Éducation nationale, il se fait principalement durant la période de formation initiale post-recrutement. Les entraînements, l'expérience acquise dans les emplois successifs et la formation continue garantissent ensuite la montée en compétences du marin tout au long de sa carrière.

DEVENIR MARIN

Les 3 500 jeunes âgés de 16 à 30 ans, diplômés ou non, recrutés chaque année par la Marine bénéficient d'une formation initiale de quelques semaines à plusieurs mois, selon le métier choisi. Chaque école de formation initiale répond à un niveau scolaire donné : École des mousses (niveau collège), École des matelots (collège à lycée), École de maistrance (lycée à bac+2), et formations d'officiers, dont l'École navale (à partir de bac+2). Le dispositif de formation de la Marine a récemment évolué pour répondre à un double impératif : former plus rapidement, et en limitant l'attrition,

un nombre croissant de marins sur des systèmes de plus en plus complexes et proposer des apprentissages immersifs, directement en lien avec les emplois futurs en exploitant les dernières avancées en matière de sciences cognitives et d'outils numériques (simulateurs-métier, 3D, réalité virtuelle ou augmentée, enseignement assisté par ordinateur).

UNE EXPERTISE CROISSANTE AVEC LES ANNÉES

Chaque marin doit garder à niveau et élargir en permanence son champ de compétences techniques et opérationnelles pour accéder à de nouvelles fonctions et responsabilités. Outre l'expérience et l'entraînement, la formation continue est donc au cœur de la politique des ressources humaines de la Marine. Cette dernière accompagne le marin tout au long de sa carrière en lui proposant un large éventail de formations.

DES QUALIFICATIONS RECONNUES ET VALORISABLES DANS LE SECTEUR CIVIL

La majorité de ces formations permet d'accéder à une équivalence de diplôme civil du BEP au bac+5, directement ou dans le cadre de la validation des acquis de l'expérience (VAE). En moyenne, chaque marin bénéficie annuellement de 23 jours

de formation continue et plus de 3 000 VAE sont effectuées chaque année au sein de la Marine nationale. Le répertoire national des certifications professionnelles (RNCP), qui recense les diplômes, titres et certificats reconnus par l'État, reconnaît dans la Marine une soixantaine de titres.

L'ESCALIER SOCIAL DE LA MARINE

La Marine offre également de réelles opportunités de promotion et de reconversion internes et propose de nombreuses passerelles qui sont autant de moyens pour les marins d'évoluer et de s'élever dans l'institution : sélection aux cours et stages, validation des acquis de l'expérience (VAE) et validation des compétences acquises (VCA), EMF/OSM Concours et OSM Choix, BAT, BS, COMM, OSC interne, etc. 37 % des officiers sont, par exemple, d'anciens officiers marins.

À retenir

- La Marine recrute chaque année plus de 3 500 jeunes âgés de 16 à 30 ans, dans plus de 50 métiers.
- Tout au long de sa carrière, chaque marin bénéficie d'un parcours de formation dédié qui lui permet d'évoluer au sein de l'institution.



Hélicoptère Panther de la 36F, basé sur l'île de la Réunion, effectuant un treuillage sur le bâtiment de soutien et d'assistance outre-mer (BSAOM) Champlain.



Un opérateur de maintenance des aéronefs sur le pont d'envol du Charles de Gaulle.

Témoignages

Quartier-maître Nadia, adjointe au chargé du bureau d'administration des ressources humaine (BARH) de la FREMM Aquitaine

J'ai rejoint la Marine après un bac ST électrotechnicien et une première expérience professionnelle dans le civil. Dès ma sortie du brevet élémentaire, j'ai été affectée sur la frégate multi-missions *Aquitaine*. Comme je suis présélectionnée pour le BAT gestionnaire de ressources humaines (GESTRH), la Marine me donne l'occasion de réaliser des mises pour emploi auprès d'autres unités; cela me permet de découvrir le fonctionnement de différents bureaux RH. Dans la Marine, on peut réellement progresser et s'élever grâce aux cours qui conditionnent les passages de grades, ce que permet moins le monde civil. Il faut toutefois se sentir concerné par les valeurs de l'institution et ne pas avoir peur de travailler. Pour ma part, j'ai très vite progressé. Avec un matricule 2016, je pars déjà au BAT; mais je m'en suis donné les moyens, en m'investissant et en me portant, par exemple,

volontaire pour des fonctions annexes au sein de mon unité. Lorsque j'étais matelot, j'ai été élue quartier-maître major. C'était évidemment un travail conséquent et essentiel, à mener en plus de mes missions quotidiennes. J'ai également rempli les fonctions de référent action sociale pendant un an. Cette progression, c'est une forme de reconnaissance, des deux côtés : je suis très contente et très fière de faire partie de la Marine, je m'y investis et elle m'offre un travail stable et la possibilité de progresser rapidement. Elle donne vraiment sa chance à tout le monde, diplômé ou non. Pour preuve, même la progression peut se faire de différentes manières, par les cours, la validation d'acquis d'expérience ou la validation des compétences acquises. À l'avenir, j'aimerais tout d'abord aller au BS et ensuite, en tant qu'OMS, poser le cours officier. Dans tous les cas, j'espère pouvoir faire carrière dans la Marine.



© MN



Maître Kevin chef d'équipe V26/IFF¹ sur le *Jean Bart*

Lors de ma première affectation, sur la frégate *Latouche-Tréville*, j'ai découvert et pris goût au domaine des opérations. Toutefois, titulaire d'un BEP en maintenance des systèmes mécaniques automatisés à mon entrée dans la Marine, j'ai été orienté vers un BAT « spécialiste d'atelier naval (ATNAV) ». Lorsqu'après je suis devenu usineur au service logistique de la Marine, malgré les excellentes compétences que j'ai pu y acquérir, les opérations me manquaient. La Marine a accepté que je change de voie et que je suive le BAT « détecteur »; j'ai rejoint la frégate *Chevalier Paul* à l'issue, en tant qu'adjoint long-range radar. Aujourd'hui, titulaire du BS et chef d'équipe sur la frégate *Jean Bart*, je suis responsable de la maintenance du matériel et de son maintien en condition opérationnelle. À la mer, j'assume également les fonctions d'adjoint de l'officier de quart opérations. Avec ce changement

de spécialité, j'ai réellement le sentiment d'avoir trouvé ma voie. Je ne renie pas la spécialité Atnav : j'y ai acquis de solides compétences et une grande plus-value, qui seront même utiles pour ma reconversion. C'est, par exemple, grâce à ces compétences que j'ai pu réparer le radar du *Chevalier Paul* en mission, sans avoir recours aux ateliers d'Abu Dhabi. Mais ce sont les opérations et le fait d'embarquer qui me plaisent ! Je souhaiterais donc poursuivre dans cette voie et poser le brevet de maîtrise « opérations aéromaritimes » dans quelque temps; cela me permettra de devenir le bras droit du commandant adjoint chargé des opérations pour tout ce qui relève de la préparation des opérations.

(1) V26 : Radar de veille aérienne
IFF : Identification friend or foe
(identification ami ou ennemi)

© MN

Garder les talents

Gagner la bataille de l'attractivité



© S. CHARMOILLAUD/MN

Après avoir attiré dans ses rangs, formé et aguerri ses marins, qui possèdent des compétences rares et recherchées, la Marine doit œuvrer à conserver les talents qui garantissent son efficacité au quotidien. L'attractivité, du recrutement à la reconversion éventuelle, est donc un enjeu majeur et une préoccupation permanente. Outre les efforts réalisés en matière de formation et de promotion interne, la Marine s'efforce de donner à chaque marin les moyens de se réaliser conjointement sur les plans professionnel et personnel.

MARIN, UN MÉTIER PAS COMME LES AUTRES

L'attrait pour la vie militaire, la discipline, l'esprit d'équipage et le sentiment d'être utile, qui sont des leviers importants à l'engagement, demeurent des motivations fortes à rester dans la Marine. Au delà des conditions d'exercice et des questions matérielles, l'attractivité passe surtout par des impressions, des vécus et des expériences partagées. La Marine donne à chacun le moyen de servir son pays, en œuvrant au sein d'un équipage comme en assurant des fonctions de commandement. À chaque marin, elle offre un cadre et des occasions uniques de vivre ses engagements. Le sens de la mission, la conscience de l'importance de son rôle au

sein de l'institution et l'assurance que la Marine se préoccupe de son sort nourrissent la motivation de chaque marin à exercer son métier, du premier jour en école à son départ de l'institution en passant par le premier embarquement. La Marine a toujours quelque chose à proposer aux marins !

RÉMUNÉRER L'ENGAGEMENT À SA JUSTE VALEUR

L'attractivité du métier de marin se joue aussi sur le plan financier, par la prise en compte des sujétions auxquelles sont soumis ceux qui l'exercent et de leurs aptitudes particulières éventuelles. Les primes de lien au service, mises en place cette année pour fidéliser les marins détenteurs de compétences rares et indispensables au bon fonctionnement de la Marine, participent de cet effort. La récente revalorisation de l'activité opérationnelle et en particulier de l'embarquement et la refonte à l'horizon 2021-2022 du système de rémunération de la Marine pour récompenser au plus juste la condition militaire, compenser les contraintes opérationnelles comme les contraintes familiales et de logement, s'inscrivent également dans cette démarche.

FAIRE ÉVOLUER LES CONDITIONS D'EXERCICE

La Marine innove en matière de conciliation entre vie professionnelle et vie privée (V2P). La mise en place progressive des bâtiments à double équipage au sein de la force d'action navale offre aux marins embarqués plus de visibilité, donc de prévisibilité, sur le programme de leur bâtiment. Ils connaissent ainsi en avance les périodes durant lesquelles leur équipage est en charge du bâtiment, en mer comme à quai. Les mesures du plan famille lancé par la ministre des Armées en 2018 permettent d'améliorer la prise en compte des contraintes pesant sur les militaires et leur foyer. Faciliter les communications, aider à mieux vivre la mobilité, animer une communauté militaire unie et solidaire... Tout cela participe au bien-être et à l'épanouissement des marins. Les efforts portent également sur l'amélioration des conditions de vie et de travail des marins, que ce soit en matière d'hébergement, d'habillement, d'offre de loisirs et de garde d'enfants ou, encore, d'aide à l'insertion professionnelle du conjoint.



© J. VACELET/MN

Officiers dirigeant un exercice de tir depuis l'abri navigation de la frégate Lafayette

SOUTENIR LES MARINS ISOLÉS

Près de 2600 marins servent en unité isolée. Ces marins éloignés des bassins d'emplois traditionnels de la Marine (unité métropolitaine extérieure aux ports militaires et hors Paris, Marseille et Tours et à l'étranger) peuvent souffrir d'un sentiment d'isolement, aussi bien en matière géographique que d'accès à l'information. La Marine développe, par exemple, des outils numériques qui permettront d'accéder à l'info RH à distance. Certaines démarches administratives peuvent être réalisées via Ensap, l'espace numérique sécurisé de l'agent public, ou e-ADP, un portail qui permet, par exemple, de demander un changement de domiciliation bancaire, déclarer un mariage, une naissance ou un divorce. Un portail Source solde est également disponible. D'autres dispositifs devraient voir le jour, comme e-rhapsodie ou une application qui donnera accès à l'info RH sur smartphone.

SOLIDARITÉ ET ENTRAIDE

La Marine veille également à maintenir cohésion et solidarité entre les membres d'équipage, avec une attention particulière pour les marins blessés et malades, et les parents assumant la charge d'un enfant malade ou handicapé. Plusieurs dispositifs existent : Cellule d'aide aux blessés de la Marine (Cabam), Association pour le développement des œuvres sociales de la Marine (Entraide Marine-ADOSM), Bureau condition du personnel militaire (CPM) en région, services locaux de psychologie appliquée (SLPA).



Témoignages

Victor, élève maistrancier

Originaire de Marseille et âgé de 26 ans j'ai toujours été fasciné par la Marine et, notamment, par les sous-marins. Je suis animé d'un fort sentiment d'appartenance à mon pays. Quand j'ai passé mon baccalauréat professionnel industriel, je ne me sentais pas assez mature pour rejoindre l'armée. J'ai donc poursuivi les études pour acquérir une expérience professionnelle dans le civil. J'ai fait un BTS système de production en alternance et une licence de maintenance des équipements de production. Je suis ensuite parti un an en Australie pour avoir une expérience professionnelle. J'ai passé 10 mois dans une entreprise en tant que mécanicien dans le maintien des machines. À l'issue, j'ai passé un an dans la maintenance

navale dans des secteurs d'activités divers, notamment sur des fré gates. C'est à ce moment-là que le désir de rentrer dans la Marine a refait surface. J'avais, cette fois, envie d'un métier plus intellectuel que manuel, c'est pour cette raison que j'ai choisi la spécialité DEASM (détecteur anti-sous-marin). Je suis très satisfait de la formation puisque c'est cohérent avec mon parcours et très concret, avec beaucoup de mise en pratique. Concernant ma carrière, je me vois dans les forces sous-marines en atteignant un bon niveau technique. Si ma carrière me le permet, j'aimerais être officier de Marine. À l'École de maistrance, j'ai appris l'humilité, à tirer les plus faibles vers le haut et que l'autorité s'acquiert par la confiance et le respect.



© MN

À retenir

- La Marine donne à chacun l'opportunité de vivre une expérience unique au service de son pays.
- En faisant évoluer les conditions d'exercice et de rémunération du métier de marin, elle donne à chaque marin le moyen de s'épanouir, en conciliant activité et vie personnelle. Pour la Marine, chaque marin compte.



© MN

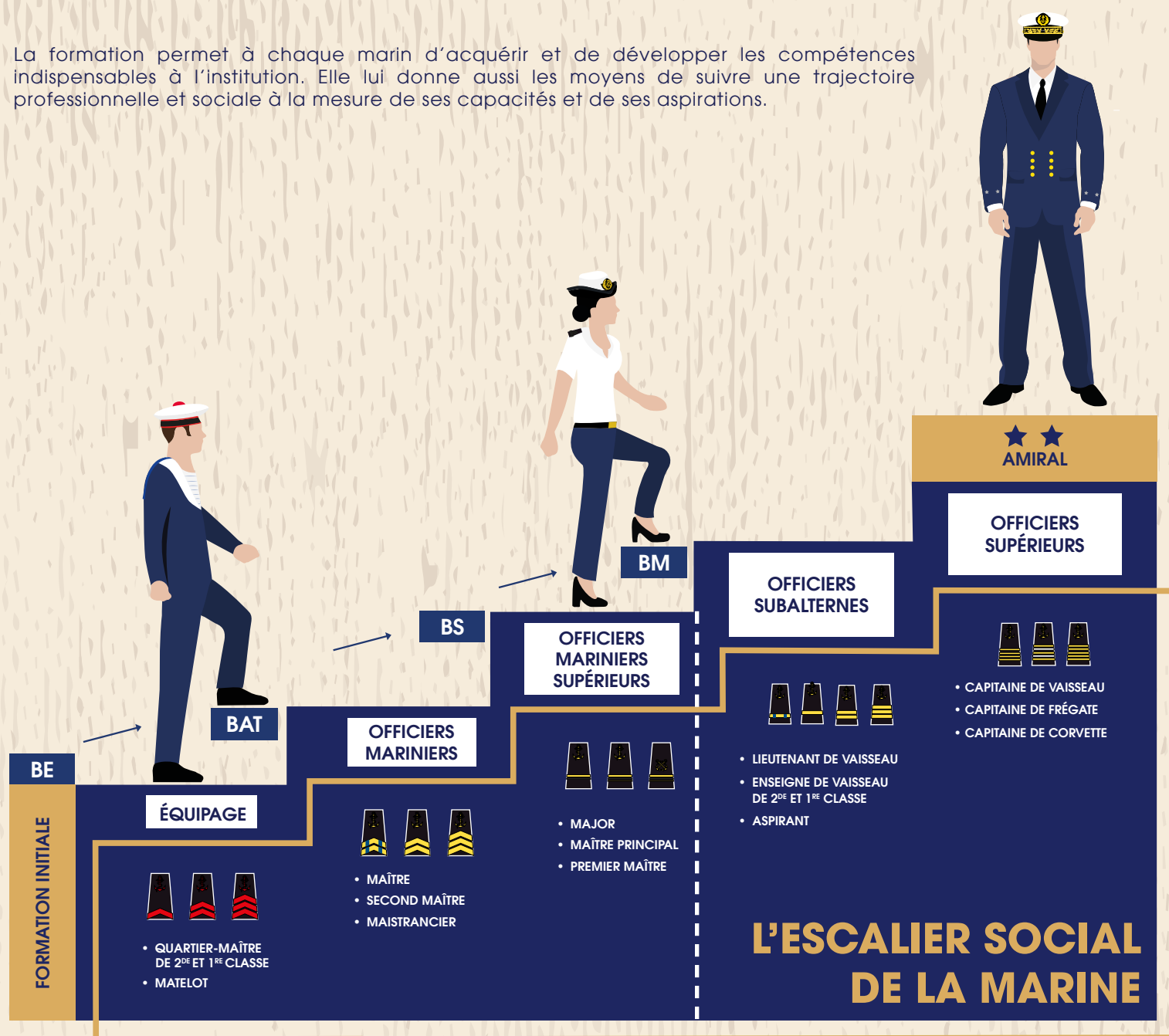
Capitaine de corvette Audrey pilote de cours, École des systèmes de combat et armes navals (Escan) au Pôle Écoles Méditerranée

En intégrant l'École navale, je choissais la Marine pour les nombreuses possibilités qu'elle offre au cours d'un même parcours professionnel. Elle m'a effectivement proposé diverses opportunités tout au long de ma carrière de marin, que j'ai su saisir. Par exemple, lors de ma première affectation, pendant les quelques mois d'arrêt technique majeur du *Jean Bart*, il m'a été proposé le poste de commandant en second du *Malin* lors de son transit vers son nouveau port base à La Réunion. Un an plus tard, c'était le commandement d'un bâtiment-école qui m'était donné. La Marine continue aussi de nous former durant notre carrière. Après mon commandement, j'ai ainsi rejoint l'Escan pour être formée officier de quart opérations (OQO) sur fré gates de premier rang et renforcer mes connaissances technico-opérationnelles des systèmes de veille et d'armement de nos unités. Après un poste à terre de deux ans, j'ai été affectée sur le *Charles de Gaulle* en tant qu'adjoint, puis chef du service « lutte antisurface ». Avec mon époux, marin également, nous avons deux enfants et faisons le choix de l'alternance terre-mer. Un rythme professionnel et un équilibre familial qui ne sont pas toujours évidents à concilier, mais la gestion fait preuve de bienveillance dans l'adéquation de notre V2P (vie privée-vie professionnelle). Cette année, nous présentons tous deux le concours de l'École de guerre. Il est évident que nous sommes très peu de femmes marin, épouse et maman, qui continuons à embarquer. Autour de moi, j'ai eu la chance de rencontrer des marins qui avaient fait ce choix et qui m'ont montré que c'était possible. De la même manière, j'ai toujours reçu les conseils avisés de commandants expérimentés. C'est ce que je m'efforce à mon tour de transmettre dans mes fonctions actuelles : j'ai, certes, pour mission de former les futurs OQO, mais aussi de les conseiller quant à leurs choix de marin et d'homme.

GAGNER EN COMPÉTENCE

UNE OFFRE DE FORMATION AU SERVICE DE LA MARINE ET DES MARINS

La formation permet à chaque marin d'acquérir et de développer les compétences indispensables à l'institution. Elle lui donne aussi les moyens de suivre une trajectoire professionnelle et sociale à la mesure de ses capacités et de ses aspirations.



BM : Brevet de maîtrise BS : Brevet supérieur BAT : Brevet d'aptitude technique BE : Brevet supérieur

SE FORMER TOUT AU LONG DE SA CARRIÈRE

EPPE

École du
personnel du
pont d'envol

Toulon



EMPM

École des
marins-pompiers
de

Marseille

ENSM

École de
navigation
sous-marine

Toulon/ Brest



EGDM

École de guerre
des mines

Brest



EAMEA



École des
applications
militaires de
l'énergie
atomique

Cherbourg

EIP 50S / ESHE 22S / CEFAÉ

Formation du
personnel de
l'aéronautique
navale

Brest /Lorient

CISMF

Centre interarmées
de soutien
météo-
océanographique
des forces

Toulouse



Département
formation des
métiers du
marin de l'école
Navale

Brest

CIRA



Centre
d'interprétation
et de
reconnaissance
acoustique

Toulon

EFSoAA

Formation
du personnel
technique de
l'aéronautique
navale

Rochefort

ECOPLONG

École de
plongée

Saint-Mandrier



ÉCOLE DES FOURRIERS

Restauration,
hôtellerie,
administration
et ressources
humaines

Cherbourg

ESTLN / ESCO

École des
systèmes:
technologies et
logistique navals
/ de combat et
des opérations
aéromaritimes

Toulon

ESCAN

École des
systèmes de
combat et
armes navals

Toulon

EAN

École de
l'aéronautique
navale et ses
détachements

Cognac



ECOFUS

École des
fusiliers marins et
commandos



Lorient

« Transformer le musée national de la Marine en un musée du XXI^e siècle sur les enjeux du monde de demain »

Commissaire général de première classe Vincent Campredon

Directeur du musée national de la Marine

Centre de cultures maritimes ouvert à tous, le musée national de la Marine est à la fois un musée d'art et d'Histoire, de sciences et de techniques, d'aventures humaines et de traditions populaires. En 2015, il entre dans une phase de rénovation de grande ampleur, dont l'ambition est d'en faire l'institution maritime de référence. *Cols bleus* a entrouvert pour vous les portes de ce musée en pleine rénovation.



© B. PLANCHAIS/MN

Le commissaire général de première classe Vincent Campredon.

COLS BLEUS : Monsieur le commissaire général, le musée de la Marine rouvrira ses portes au public en 2022. Cela clôturera près de six années d'un grand chantier de rénovation. Pourquoi, en 2015, avoir entrepris une rénovation d'une telle ampleur ?

CRG1 VINCENT CAMPREDON :

Le projet a été initié par le ministre de la Défense de l'époque. L'objectif était de transformer ce musée qui racontait depuis sa création en 1752 l'histoire de la Marine, en un musée d'avenir qui en présente aussi les enjeux futurs. Pour cela, il était essentiel de repenser l'architecture, la muséographie ainsi que la signalétique. Toute l'architecture intérieure du bâtiment de Chaillot dédié au musée devait donc être retravaillée. Il fallait rendre à ce bâtiment de 1878 ses formes courbes et ses majestueux volumes initiaux. Il fallait aussi mener un profond travail de muséographie et de signalétique, puisqu'il ne s'agit plus seulement désormais d'évoquer le passé, mais aussi de parler d'avenir. À ce triptyque, j'ai tenu à ajouter la transformation interne du musée. Nous modifions notre organisation pour l'adapter à un musée multisites : sept établissements, en effet, le composent, dont le centre de conservation et de ressources de Dugny, où sont maintenant centralisés nos 35 000 objets.

Enfin, pour que ce musée fasse son entrée dans notre siècle, il semblait évident de profiter de cette grande rénovation pour en accomplir la transformation digitale. Nous sommes d'ailleurs le premier du ministère des Armées à la réaliser et elle est essentielle pour que l'établissement perdure. Tout cela permet de transformer le musée national de la Marine en un musée du XXI^e siècle sur les enjeux du monde de demain.

COLS BLEUS : Le rôle d'un musée est de transmettre la mémoire d'une nation ou d'un univers, mais vous affirmez vouloir aller plus loin : présenter au public les grands enjeux maritimes actuels et de demain. Pourquoi un tel choix ?

CRG1 V. C. : Parce que la mer est l'avenir de la Terre. Il faut donc sensibiliser le public, et en particulier les jeunes générations à ses enjeux. Ils sont non seulement militaires et stratégiques – le musée les traitait déjà dans l'évocation historique de la Marine – mais aussi économiques, environnementaux et scientifiques. Tous ces enjeux sont indissociables. Pour sensibiliser le plus grand nombre, non seulement nous réorganisons le musée selon ce triptyque « passé-présent-avenir », mais nous allons également chercher les visiteurs en amont, notamment ceux qui n'ont pas l'habitude de venir, par des campagnes de communication ou grâce au réseau des établissements dédiés à la mer, comme la Cité de la mer ou Nausicaa.

COLS BLEUS : Pour répondre à cette ambition, comment l'organisation et la muséographie de ce musée rénové témoignent-elles de ces thématiques ?

CRG1 V. C. : Par la multiplication du type d'espaces, la proposition d'expositions temporaires et la place accordée au présent. Il nous a fallu revoir intégralement la muséographie de l'établissement, qui prévoit aujourd'hui des espaces très différents, multiplicité nécessaire pour pouvoir séduire le grand public. Les expositions y seront semi-permanentes sur ces trois thématiques : l'histoire de la Marine qui reste le fondement du musée

et qui demeurera ; Le Havre en tant que grand port économique ; la relation entre l'Homme et la mer, que nous avons appelée « *tempêtes et solidarité* ». Les expositions temporaires, elles, seront au nombre de deux par an. Afin de répondre également aux passionnés, nous alternons ces espaces d'expositions semi-permanentes avec quatre « studios » dans lesquels seront présentés les trésors du musée : les vues des ports de Vernet, artiste commandité par Louis XV pour peindre les ports de France ; les maquettes – plus nombreuses qu'auparavant – qui ont été données par l'ingénieur Duhamel du Monceau à Louis XV pour créer au Louvre ce qui deviendrait le musée de la Marine ; « l'art de la navigation » où nous raconterons l'histoire de la navigation jusqu'à aujourd'hui ; le 4^e studio sera consacré à la sculpture navale, organisé autour des ornements de *La Réale*, galère ambassadrice du Roi-Soleil. Nous disposerons également d'un espace d'actualité : des intervenants y expliqueront ce qui se passe aujourd'hui en mer et tous les grands sujets maritimes pourront y être partagés et débattus. Enfin, au début du parcours, un espace « repères » expliquera aux visiteurs ce qu'est la mer et la relation que la France entretient avec elle. Et pour véritablement « embarquer » dans le musée, nous avons créé un espace complètement immersif qui sera une proue de bateau à l'intérieur de laquelle des images en 360°, des sons et une humidité recréée, plongeront le visiteur dans l'univers marin.

COLS BLEUS : Aujourd'hui, quel est l'état d'avancement de ces travaux ?

CRG1 V. C. : La date d'ouverture est toujours prévue début 2022. Nous sommes dans les délais. Le muséographe est choisi : il s'agit de Casson Mann, une agence britannique internationalement reconnue, qui a remporté le concours que nous avons organisé. Il lui faut désormais retranscrire tout le parcours que je souhaite proposer aux visiteurs et faire parler les œuvres, les expliquer à des personnes qui n'en sont pas familières.

COLS BLEUS : Royale ou nationale, la marine militaire est indissociable des enjeux maritimes, passés, présents et futurs, évoqués plus haut. Quelle place occupe-t-elle dans ce musée rénové ?

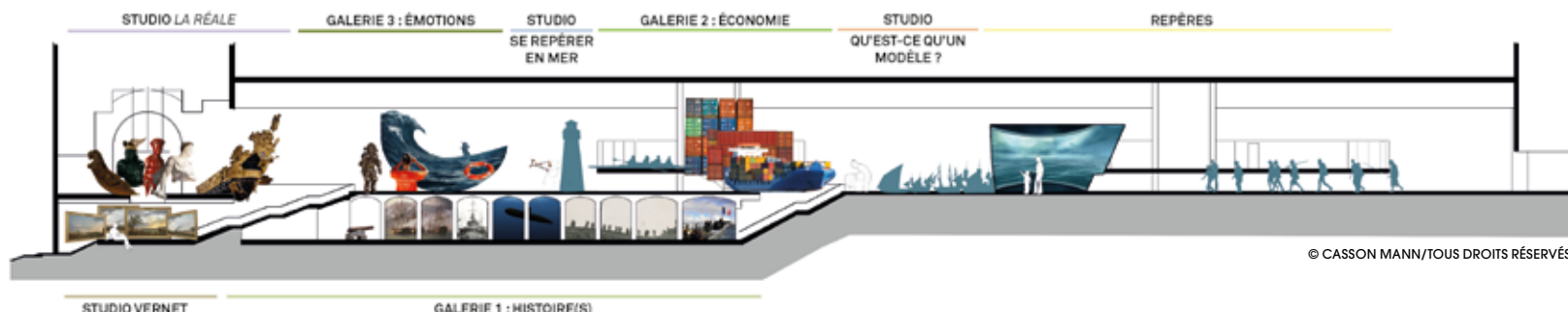
CRG1 V. C. : Elle est au fondement du musée, physiquement et symboliquement. L'exposition semi-permanente qui lui est dédiée est localisée à la base du musée et est accessible dès l'entrée. Je suis marin et souhaite transmettre le goût de la mer, mais dans mes missions figure également le maintien du lien armées-nation. La Marine, évidemment chez elle au musée, pourra venir expliquer ses missions dans l'espace d'actualités ou y présenter un nouveau bâtiment, par exemple... Ici, il n'y a pas de musée sans Marine nationale ! Nous sommes un grand pays maritime, un grand pays qui a une très belle histoire navale et, aujourd'hui, une des meilleures marines du monde. Pour que cette grandeur perdure, je veux que les visiteurs quittent le musée en étant convaincus de cela ! ●

PROPOS RECUEILLIS PAR
EV2 AUDE BRESSON

MUSÉE
NATIONAL
DE LA MARINE

Info +

Le nouveau logo du musée de la Marine est interactif : relié en direct avec une bouée du Shom au large de Brest, il bouge en même temps que la mer sur tous les supports numériques. C'est le premier logo dessiné par la mer !



CHAIRE « RÉSILIENCE & LEADERSHIP »

Un outil de recherche et de formation pour l'École navale

La chaire « Résilience & Leadership » a été créée en décembre 2018, pour une durée de trois ans, par l'École navale, en collaboration avec l'Université de Bretagne occidentale (UBO) et l'Université Rennes 1. Basée à l'École navale, elle a été fondée par Sophie Le Bris, maître de conférences à l'École navale et détachée de l'Université de Bretagne occidentale, qui l'anime en tant que titulaire avec le professeur d'université Dominique Martin (Crem, Rennes 1), cotitulaire de la chaire.





CHAIRE RESILIENCE & LEADERSHIP

L'ACTIVITÉ DE LA CHAIRE s'intéresse au concept de résilience (c'est-à-dire la capacité à anticiper une crise, à s'y adapter et à en tirer des apprentissages). Un sujet essentiel, car il traite de la survie des organisations qui, au sein des Forces, peuvent être un bâtiment de surface, une unité de la Marine... Les travaux vont aider à comprendre comment certaines structures résistent mieux que d'autres aux chocs internes ou externes, et à analyser comment ces derniers se propagent. L'étude du concept de résilience est un sujet d'actualité, car nous évoluons dans un contexte de risques. Il a, en outre, l'avantage de fédérer tous les acteurs des organisations (car chacun se sent concerné par la survie de son entité) et de s'inscrire dans une logique de durabilité. L'objectif des travaux de la chaire est d'approfondir la résilience sous l'angle du leadership en identifiant, notamment, les styles de leadership qui permettent, par exemple, de développer une capacité de résilience au niveau collectif, mais aussi dans les unités. Pour identifier ces leviers, nous allons, au sein des Forces, étudier les comportements des décideurs, des équipes pour faire émerger les facteurs de succès.

DES PERSPECTIVES PROMETTEUSES

Les objectifs généraux, à échéance de trois ans, sont de délivrer un outil de diagnostic de la capacité de résilience organisationnelle et d'identifier des modes de réponses résilients. Ainsi, pouvoir identifier si une unité, un bâtiment a développé une capacité de résilience est intéressant pour savoir jusqu'à quel point ces entités

peuvent résister à des crises. Nous travaillons, par exemple, avec les équipes de l'île Longue pour déterminer jusqu'à quel degré de gravité de crise l'unité est capable de résister. Des aspirants de l'École navale ont été associés à cette réflexion pour qu'ils comprennent bien les enjeux pour la Marine. Nous avons organisé le travail de la chaire à partir des trois phases du concept de résilience qui représentent de manière plus détaillée la capacité d'une organisation à :

- identifier, supporter et absorber les chocs internes et externes de façon à préserver ses structures et fonctions vitales (ce qui correspond à la phase 1 du concept de résilience organisationnelle *ie* l'identification de signaux faibles);
- se réorganiser très rapidement en cas de fonctionnement en mode dégradé (phase 2 : adaptabilité);

- retrouver une position stabilisée (phase 3 : capacité à capitaliser et à se transformer)

Les domaines traités relèvent du militaire, du civil, du maritime ou de l'entrepreneurial. Les travaux vont permettre d'aider les décideurs et les équipes à bien identifier les signaux avant-coureurs d'une crise, d'optimiser les retours d'expérience pour développer des boucle d'apprentissages, d'identifier les styles de leadership les plus adaptés en situations extrêmes. Concrètement, à quel moment le chef doit-il intervenir quand survient une crise; – au tout début, au cours de l'action ou en dernier recours ? – qu'est ce qui est le plus fiable ? Les résultats attendus visent à développer l'aptitude d'une unité, d'un bâtiment à renforcer ses capacités d'actions en situation dégradée. La Marine a beaucoup à nous apprendre, c'est un formidable terrain d'études qui servira à mieux identifier les sources de fiabilité.

DE LA RECHERCHE À LA PRATIQUE

L'intérêt pour l'École navale de développer une chaire dans ce domaine est avéré, car les travaux de recherche s'appuient, en grande partie, sur l'analyse des unités de la Marine, de leur fonctionnement et du comportement des équipes. Les travaux permettent aussi d'enrichir la formation dispensée à l'École navale, grâce à une observation approfondie des pratiques et des comportements au sein même des unités de la Marine qui présentent un niveau élevé de fiabilité. Ces exemples concrets permettent d'améliorer la connaissance dans le domaine du leadership et de la résilience, et contribuent également au rayonnement de l'École navale auprès du réseau des écoles navales étrangères. Et, bien sûr, ces travaux bénéficient à la formation, car les aspirants sont associés à ces réflexions à travers les cours ou les projets qu'ils réalisent. Sensibilisés à ces enjeux, les futurs officiers sauront ainsi alimenter leur réflexion dans ce domaine et en tirer de bonnes pratiques lors de leurs futures affectations. Il s'agit ainsi de mettre en évidence les leviers favorisant la résilience et traiter si possible les points de vulnérabilité. Les échanges avec l'Institut de recherche biomédicale des armées (IRBA), l'Institut de radioprotection et de sûreté nucléaire (IRSN), les écoles navales australiennes et portugaises offrent des pistes de réflexion et de collaboration riches. Une journée scientifique, dédiée à la phase « détection des signaux faibles » sera organisée par la chaire le 25 mai à Brest et sera l'occasion de confronter les bonnes pratiques. ●

SOPHIE LE BRIS

vie des unités

PHA *Mistral*

Prêt pour la mission Jeanne d'Arc
Océan Indien

Agenor et CTF 150, le *Courbet* sur tous les fronts

PHA *Mistral*

Prêt pour la mission Jeanne d'Arc

Après une semaine de remise à niveau opérationnelle (Rano) à quai, marquée notamment par deux jours de préparation physique et mentale du combattant, l'équipage du porte hélicoptère amphibie *Mistral* a effectué en mer la seconde partie de son entraînement, achevant ainsi son cycle de préparation pour la mission Jeanne d'Arc.

LE MISTRAL QUALIFIÉ

Se qualifiant lors de l'ensemble des exercices, le *Mistral* a démontré son savoir-faire dans les domaines de la lutte contre les sinistres et de l'autodéfense contre les menaces asymétriques. Un exercice de visite sur un navire suspect est également venu éprouver des compétences qui seront mises à profit lors de la prochaine participation du *Mistral* à la *Task force* (TF) 150, dans le cadre de la lutte contre les trafics illicites finançant le terrorisme.

EXERCICE SPARTIATE

Du 28 au 31 janvier, à l'issue de ce stage « Rano », le *Mistral*, accompagné par la frégate de type La Fayette *Guépratte*, a été plongé dans un scénario de crise de haute intensité lors de l'exercice Spartiate, Mines, embarcations rapides et survols par des chasseurs (avec le concours de l'armée de l'Air) ont été autant de dangers auxquels le *Mistral* et son escorte ont su faire face avec sang-froid. Préparant le groupe amphibie aux possibles menaces qu'il pourrait rencontrer au cours de



© N. LANGLOIS / MN

son déploiement en zone indopacifique, cet exercice a également bénéficié du concours de détachements de la flottille amphibie, du 3^e régiment d'hélicoptères de combat, du 6^e régiment du génie de l'armée de Terre et du service de santé des Armées, renforçant d'autant les capacités d'action interarmées du *Mistral*. Spartiate s'est achevé par un exercice de Resevac, une évacuation de ressortissants, rendue possible par la participation, comme plastron, des préparations militaires Marine (PMM) de Fréjus, de Toulon et du 21^e régiment d'infanterie de marine (RIMa). Plus de 250 personnes ont été prises en charge à bord et conduites en sécurité au port de Toulon. Ce Resevac, exploitant les capacités d'accueil exceptionnelles du *Mistral*, lui a permis d'obtenir la qualification opérationnelle supérieure. Plateforme interarmées par excellence, le PHA a démontré sa maîtrise des techniques amphibies. ●

ASP NIVANN LANGLOIS



© A. PUGNET / MN

Océan Indien

Agenor et CTF 150, le *Courbet* sur tous les fronts

Partie de Toulon le 7 novembre 2019, la frégate de type La Fayette *Courbet* est arrivée en océan Indien le 24 novembre pour relever la frégate antiaérienne *Jean Bart* sous le contrôle opérationnel de l'amiral commandant la zone maritime de l'océan Indien (Alindien). Au cours de ce déploiement, le *Courbet* a pour principales missions d'assurer une présence dans cette zone d'intérêt stratégique et de garantir la liberté de navigation dans le golfe et le détroit d'Ormuz, tout en protégeant les intérêts économiques européens et internationaux. Cette dernière mission s'inscrit depuis cette année dans un cadre européen, celui de l'opération Agenor. Armé par 140 marins, le *Courbet* embarque aussi pour cette mission un détachement de la 36F, des fusiliers marins du GSIM (Groupement spécialisé d'intervention maritime) ainsi qu'un binôme cynotechnique, portant l'effectif à 180. En outre, lors d'un soutien direct à la CTF 150, la frégate s'est illustrée par la saisie de plus de huit tonnes de résine de cannabis en trois prises (13 décembre 2019, 4 et 18 janvier 2020).

INTERCEPTION D'UN BOUTRE SUSPECT : UNE PROCÉDURE SPÉCIFIQUE

La lutte contre les trafics illicites est une mission pour laquelle l'ensemble de l'équipage est fortement sollicité. Lors du processus d'interception, la frégate se positionne dans un premier temps sur l'une des routes empruntées par les boutres se livrant au trafic de stupéfiants. Le central opérations élabore ensuite

une stratégie pour détecter et intercepter les navires suspects, en réalisant notamment des missions de reconnaissance aérienne (avec le *Panther*) ou maritime (Etraco). Des critères de suspicion permettent de déterminer sur quel « client » la frégate portera son action. Une fois le suspect repéré, il est pisté en toute discrétion.

Le *Courbet* attend le petit matin pour se découvrir et se positionne ensuite sur le travers du boutre. Après une phase d'interrogations par radio, le contrôleur opérationnel de la zone donne l'ordre de conduire une enquête de pavillon. L'équipe de visite monte alors à bord, sécurise le boutre et commence

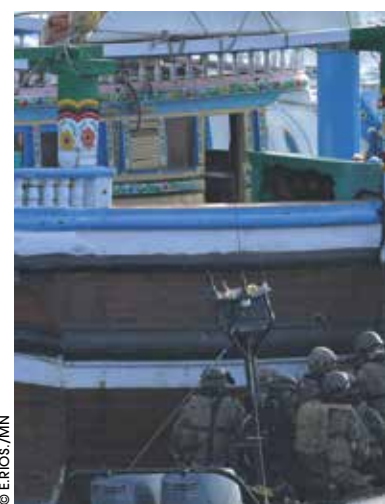
l'inspection des documents présentés. La communication avec l'équipage du navire peut être laborieuse. Il faut souvent plusieurs heures pour pouvoir déclarer le boutre sans pavillon. L'équipe de fouille, accompagnée du binôme cynotechnique du bord, prend alors le relais. Si de la drogue est dissimulée à bord, le chien change d'attitude



© S. GHESQUIÈRE/MN



© S. GHESQUIÈRE/MN



© E. RIOS/MN



et indique à son maître qu'il a détecté des produits stupéfiants. La dissimulation de drogue se révèle souvent très ingénieuse, avec des systèmes de caches parfaitement élaborés. Enfin, une fois la drogue ramenée à bord, elle est pesée, scellée, avant d'être coulée par le fond.

CR2 BORIS ET CASP HÉLÈNE

Interview

Capitaine de vaisseau Guillaume Tandonnet, commandant du *Courbet*

COLS BLEUS : Commandant, la France a annoncé le lancement de la mission européenne de surveillance maritime dans le détroit d'Ormuz. Pouvez-vous nous expliquer en quoi cela consiste ?

CAPITAINE DE VAISSEAU GUILLAUME TANDONNET : En 2019, plusieurs actions de sabotage ont été conduites en océan Indien contre des navires de commerce. De nouvelles attaques menaceraient la liberté de navigation dans cette région stratégique, compromettant ainsi les échanges commerciaux et, en particulier, l'approvisionnement énergétique de l'Europe : le tiers du pétrole consommé par les Européens transite par le détroit d'Ormuz. L'objectif d'Agenor est de renforcer la sécurité des navires européens qui transitent dans le golfe. Cette opération maritime européenne, dont le commandement sera basé aux Émirats arabes unis, œuvrera dans un esprit d'apaisement des tensions régionales. Agenor se veut complémentaire de la coalition navale internationale *Sentinel*, menée par l'US Navy, pour protéger les navires marchands dans le détroit.

CB : Quel est le rôle du *Courbet* dans ce partenariat avec les autres nations ? Comment cette action s'articule-t-elle avec les autres missions ?

CV GT : Jusqu'à présent, le *Courbet* avait pour mission de contribuer à l'élaboration, au profit de l'échelon politique français, d'une appréciation de la situation dans cette zone de crise et de veiller sur les intérêts maritimes français qui y transitent. Au sein d'Agenor, notre mission s'inscrit désormais dans un cadre multilatéral européen. Le *Courbet* assure donc le premier mandat de cette mission. Il sera rejoint prochainement par une frégate néerlandaise, puis le Danemark prendra le relais. Nous agissons également en soutien de la *Combined Task Force 150*, coalition internationale qui lutte contre les trafics illicites dans la région. Ces trafics sont, en effet, l'une des sources de financement de nombreuses organisations terroristes. C'est dans ce cadre que nous avons effectué nos trois importantes saisies de drogue. Les échanges d'informations avec nos alliés sont indispensables au succès de cette mission contre les réseaux de narcotrafiquants.



© Y. LETOURNEAU/MN

Témoignage



© S. GHESQUIÈRE/MN

EV1 Vincent, chef de l'équipe de visite

Le déclenchement d'une visite se fait souvent sous faible préavis. Le dernier briefing est rapide, mais nous sommes entraînés pour cela. Nous embarquons sur l'embarcation de transport rapide pour commandos (Etraco) pour monter sur « le client ». Cette phase est délicate. L'échelle rigide que nous crochets au franc-bord monte et descend sur plusieurs mètres au rythme que la houle impose au boutre. Une fois à bord, le commissaire dirige l'enquête de pavillon pendant que nous sécurisons le boutre et son équipage. L'équipe est rodée. Toutefois, il faut se méfier de la routine. Nous restons vigilants et cherchons tous les indices indiquant que nous avons affaire à des trafiquants. Lorsqu'à la suite d'une fouille, nous découvrons la drogue, la satisfaction du travail accompli est là. Mais il faut demeurer attentif, car l'opération est loin d'être finie.

Atomicien dans la Marine

Devenir spécialiste du nucléaire

Les sous-marins et le porte-avions à propulsion nucléaire permettent à la Marine d'assurer ses fonctions stratégiques et de faire de la France l'une des premières puissances maritimes mondiales. Les atomiciens sont chargés de la mise en œuvre et de l'entretien des réacteurs des bâtiments nucléaires, nécessaire à la propulsion et au besoin en électricité à bord. Ils sont aujourd'hui plus de 600 non-officiers à mettre en œuvre l'énergie nucléaire, grâce à un savoir-faire unique.

EV1 LÉONORE MUTEL



Les officiers marins peuvent accéder à ces responsabilités par différents cursus, selon leur profil académique initial :

- **La voie classique.** Après l'obtention d'un brevet d'aptitude technique (BAT) d'une spécialité technique (mécanicien naval, électrotechnicien...) et au moins une première affectation, le marin peut postuler à une formation d'atome. Aucune connaissance académique préalable n'étant requise, elle est accessible à tous.
- **La voie accélérée, ENERGNUC,** s'appuie sur une liste déterminée de formations académiques de niveau « bac + 2 » exemptant les candidats de suivi de cours BAT au Pôle écoles Méditerranée (PEM). Elle nécessite un emploi de BAT technique avant d'accéder à la formation d'atome.
- **La voie ENERGNUC *ab initio*** s'appuie sur les BTS réalisés en partenariat avec des établissements scolaires, au PEM et au Centre d'instruction naval (CIN) de Brest. Elle permet un accès direct à la formation d'atome.

DIX-SEPT MOIS DE FORMATION

Le brevet supérieur adapté atome de propulsion navale (BSA APN) comporte trois phases qui s'étalent sur 17 mois :

- une formation supérieure de spécialité de mécanicien ou d'électricien de quatre mois au PEM à Saint-Mandrier;
- une formation nucléaire de neuf mois à l'École des applications militaires de l'énergie atomique (EAMEA) à Cherbourg;
- une formation spécifique de préembarquement de quatre mois à l'École de navigation sous-marine et des bâtiments à propulsion nucléaire (ENSM BPN) de Toulon ou à l'ENSM de Brest. À la fin de cette dernière période, les marins deviendront opérateurs du réacteur, de la machine ou de la distribution électrique.

Brevetés supérieurs à l'issue de leur formation d'atome, ils accèdent rapidement au brevet de maîtrise, au titre du certificat supérieur d'atome (CSUP ATO). Le niveau d'exigence est le même sur sous-marins ou porte avions. Les différences résident dans les spécificités du porteur. Un atome sous-marinier doit acquérir des connaissances concernant la sécurité en plongée. Un atome à bord du porte-avions participe à la mise en œuvre des avions, en assurant la propulsion du navire et l'alimentation en vapeur des catapultes.

Témoignages



© T. TREBERN

PM LOÏC

Je suis entré dans la Marine en 2005. Après l'obtention du bac, j'ai été incorporé à l'École de maistrance, puis j'ai effectué mon BAT de mécanicien naval. Par la suite, j'ai intégré la force océanique stratégique pour y suivre le cours d'opérateur TSP (tableau sécurité plongée), avant d'embarquer en tant que mécanicien auxiliaire de la zone milieu sur le sous-marin nucléaire lanceur d'engins (SNLE) le *Téméraire*. J'y ai effectué trois cycles opérationnels. En 2010, j'ai obtenu mon BS et effectué le cours d'atome à Cherbourg. Après un préembarquement sur SNLE, j'ai rejoint l'équipage du SNLE le *Vigilant* en tant que responsable des diesels et opérateur machine à la mer (KM). Durant ma troisième patrouille, j'ai préparé ma qualification de rondier machine (Compars). Après l'obtention de celle-ci, j'ai embarqué sur le SNLE le *Terrible* pour plusieurs missions, la dernière en tant que responsable de la coque et de la sécurité à bord.

CC EMMANUEL

Je suis entré à Maistrance en 1995, après un bac scientifique, pour suivre le BAT de mécanicien naval et j'ai poursuivi avec le cours d'opérateur tableau sécurité plongée (TSP), j'ai ensuite embarqué sur le SNA *Perle*. En 1999, j'ai intégré le BSA de mécanicien naval. La formation de spécialisation à l'ENSM/BPN de Toulon, et l'obtention du BSA m'ont permis d'être affecté sur le SNA *Rubis*, puis sur l'*Améthyste* comme opérateur réacteur (KR). En 2004, j'ai suivi le cours de chimiste nucléaire à la suite duquel j'ai été affecté sur le *Rubis*, avec le grade de premier maître. En 2005, j'ai réussi le concours d'OSM et j'ai rejoint l'École navale. J'ai ensuite rallié la frégate *Dupleix* comme chef de service élec. En 2008, j'ai suivi le cours d'ingénieur-chef de quart à l'EAMEA pour devenir chef de service flotteur-mobilité sur l'*Améthyste*. En 2014, j'ai obtenu le brevet d'atome de la Marine (Batom) et suis devenu chef du service flotteur-mobilité sur le SNA *Casabianca*. De 2015 à 2018, j'ai été affecté à Cemed comme chef de bureau exploitation nucléaire. Durant cette période, j'ai participé aux travaux sur les réacteurs du porte-avions, lors de l'arrêt technique majeur. Après une année passée à l'ENSM de Toulon, comme directeur de cours pour le SNA *Suffren*, j'ai intégré l'École de Guerre à la rentrée 2019. À terre ou à la mer, la spécialité d'atome offre de nombreuses possibilités d'évolutions de carrière. Cela demande de l'investissement et du travail, mais durant toute ma carrière, j'ai évolué en permanence, en exerçant des métiers différents avec des responsabilités croissantes.



© MN

Du lycée agricole au bachi

Un partenariat entre le ministère de l'Agriculture et la Marine

En 2018, une convention-cadre a été mise en place entre la direction de l'enseignement et de la recherche du ministère de l'Agriculture et la Marine nationale. Elle s'inscrit dans la continuité d'une démarche initiée en ce sens en 2016 visant à « développer les liens entre la jeunesse, la défense et la sécurité nationale ».

EV1 LEONORE MUTEL

Ce partenariat entre la Marine et les lycées agricoles a plusieurs objectifs. Il vise, tout d'abord, à renforcer la place accordée aux thématiques de défense et de sécurité nationale dans l'enseignement agricole en faisant découvrir aux élèves les missions de la Marine nationale. En 2019, la Marine est intervenue dans 72 établissements agricoles sur tout le territoire. Des visites de bâtiments, des stages découverte ou des actions communes comme des nettoyages de plages sont également organisés localement. Cette convention favorise aussi l'insertion professionnelle des jeunes, en les informant sur les nombreuses possibilités de carrière offertes par

la Marine. Des conseillers en recrutement interviennent lors des journées portes ouvertes ou des forums des métiers organisés par les établissements. Il existe, en effet, de nombreux points communs entre les métiers et les formations proposées par les deux ministères (valeurs citoyennes, importance de la vie en internat et du collectif, exigence de l'engagement...). Développer des passerelles entre les deux institutions permet aux élèves de découvrir et d'opter plus facilement pour les métiers offerts par la Marine.

En 2019, 39 jeunes issus de lycées agricoles ont décidé de s'engager sous les drapeaux; ce partenariat a encore de beaux jours devant lui!



© N. FERNANDEZ/MN



© N. FERNANDEZ/MN

3 questions à Fanny Bouchut

Adjointe au bureau des moyens, de l'organisation et des projets des établissements à la direction générale de l'enseignement et de la recherche du ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation

COLS BLEUS : Pourquoi avoir initié un partenariat avec la Marine nationale ?

FANNY BOUCHUT : Lorsque nous avons rencontré les représentants de la Marine et fait la connaissance de jeunes marins, nous avons constaté qu'il existait de nombreuses similitudes entre nos métiers, nos valeurs et ceux de la Marine. D'une part, dans nos établissements, comme dans la Marine, la notion de collectif est primordiale. Nos élèves sont souvent hébergés en internat et partagent leur quotidien avec leurs camarades. Cette vie en communauté et les règles qu'elle impose régissent aussi la vie embarquée. D'autre part, ils ont souvent une appétence pour les activités physiques et le dépassement de soi. S'ils font le choix d'une formation dans nos établissements, c'est généralement pour exercer une profession qui leur permettra de bouger, de travailler en extérieur, d'être proches de la nature, un penchant qui se retrouve chez beaucoup de marins. Enfin, nous sommes nous aussi convaincus que chaque jeune a du potentiel et qu'avec du travail et un

accompagnement adéquat, il peut trouver sa place et évoluer dans sa carrière. Ce sont tous ces points communs qui nous ont amenés à mettre en place ce partenariat et qui lui permettent aujourd'hui de fonctionner.

CB : Quel premier bilan en tirez-vous ?

FB : L'enseignement agricole forme aujourd'hui à plus de 200 métiers et propose des parcours complets de la 4^e à l'école d'ingénieur. Il permet d'accéder à de nombreux diplômes dans les filières générales, technologiques et professionnelles. Tout au long de leur cursus, les élèves acquièrent des savoirs, des savoir-faire et un savoir-être pour s'insérer dans la vie active. À l'issue de leur formation, ils sont capables de s'adapter à différents types d'environnement professionnel. Ces trois dernières années, plus de 80 jeunes ayant suivi une formation en lycée agricole se sont engagés dans la Marine. Certains ont choisi de porter l'uniforme pour exercer dans la restauration collective ou dans des

fonctions administratives, par exemple. D'autres ont opté pour des spécialités propres à la Marine, comme celle de fusiliers marins.

CB : Quelles nouvelles initiatives prévoyez-vous de mettre en place ?

FB : Nous allons faire en sorte que ce partenariat soit mieux connu. Localement, plusieurs établissements scolaires travaillent avec les centres d'information et recrutement des forces armées (Cirfa) ou les bases de la Marine pour organiser des activités, comme des visites ou des rencontres. Cela existe depuis plusieurs années, et des liens forts ont été noués. Ces initiatives sont autant de modèles que nous souhaiterions généraliser. D'autre part, nous encourageons les lycées à inviter systématiquement les recruteurs de la Marine aux journées d'orientation pour qu'ils puissent rencontrer les élèves. Nous allons réaliser des portraits vidéo de jeunes marins issus de lycées agricoles pour faire découvrir à nos élèves les métiers de la Marine.



Capitaine de corvette Diawara

Chef du secteur « Nord » du Service de recrutement de la Marine

Son parcours

1993 : Centre d'instruction naval Querqueville. Centre école de l'aéronautique navale Rochefort, cours du brevet élémentaire (BE) d'électromécanicien d'aéronautique (Elaer), affectation à la Flottille 4F

1996 : Cours du brevet d'aptitude technique (BAT) d'Elaer. Affectation Flottille 34F sur la frégate *Latouche-Tréville*

2000 : Cours du brevet supérieur (BS) d'Elaer, affectation à la Flottille 11F

2006-2007 : École militaire de la Flotte et affectation à la BAN de Nîmes-Garons

2009 : Structure intégrée de maintien en condition opérationnelle des matériels aéronautiques de la Défense (Simmad)

2012 : Centre d'expérimentations pratiques et de réception de l'aéronautique navale (Cepa/10S)

2015 : Porte-avions *Charles de Gaulle*

2018 : État-major de l'aéronautique navale (Alavia)

2019 : Service de recrutement de la Marine (SRM)

Meilleur souvenir

« Mon expérience la plus marquante restera vraisemblablement mes premiers déploiements opérationnels sur les porte-avions *Clemenceau* et *Foch* dans le cadre de l'opération Balbuzard en 1993 : histoire d'un jeune banlieusard de Sarcelles, matelot à la 4F, dépanneur sur *Alizé* modernisé dans les eaux de l'Adriatique. »





Focus

Technicien aéronautique spécialiste « avionique »

Spécialiste de l'électronique des aéronefs, le technicien aéronautique de la spécialité « avionique » assure la maintenance du matériel électronique équipant les avions et hélicoptères (instruments de bord, radionavigation, radars, systèmes de combat...) ou les systèmes au sol (simulateurs de vol et tactiques...). Il effectue la maintenance préventive des différents systèmes sur lesquels il est capable d'analyser et d'identifier les pannes, selon une méthodologie complexe, pour proposer des solutions correctives adaptées. Il exerce son activité à terre (flottilles d'Atlantique 2, ateliers de maintenance du service industriel de l'aéronautique (SIAé)...), ou, en mer, sur un bâtiment porte-aéronefs (porte-avions *Charles de Gaulle*, frégates...), au sein d'une flottille embarquée de chasse ou d'hélicoptères.

Après quelques années d'expérience, il peut être affecté dans un état-major, au Cepa/10S ou au sein d'une direction centrale, comme conseiller ou expert de son domaine. Le spécialiste « avionique » peut, après un complément de formation, se spécialiser dans la filière « armement aéronautique » via un stage qualifiant. Il aura alors l'opportunité de mettre en œuvre et d'entretenir des systèmes d'armement complexes (missiles, torpilles, bombes, systèmes optroniques...) nécessaires à la mise en configuration des aéronefs, indispensable à certaines missions opérationnelles. Ces spécialistes de l'armement peuvent, en outre, accroître leur employabilité en acquérant une expertise pointue dans la mise en œuvre du missile nucléaire ASMP-A.

Le CC Diawara intègre le CIN de Querqueville en 1993, puis le Centre école de l'aéronautique navale de Rochefort en tant que matelot. Après l'obtention de son BE, il intègre la Flottille 4F située à Lann-Bihoué. Il est alors promu QM de 2^e classe. Après un BAT d'Elaer, il est muté en 1997 à la Flottille 34F, à Lanvéoc-Poulmic, comme technicien au sein du détachement de la frégate *Latouche-Tréville*. Il devient QM de 1^{re} classe en 1997 et SM en 1998. BS en 2001, c'est à la Flottille 11F, à Landivisiau, qu'il poursuit sa carrière dans l'aviation embarquée sur SEM. Jusqu'en 2006, il y exerce les fonctions de chef de bordée, puis d'adjoint au chef de spécialité du groupe « systèmes de navigation et d'attaque » et accède au grade de maître en 2002. C'est en 2006 qu'il intègre le cours EMF/OSM dans la spécialité « maintenance aéronautique ». Il occupe ensuite le poste de chef du service « armement » de la BAN de Nîmes-Garons, de 2007 à 2009, et, jusqu'en 2012, la fonction de manageur « technique/contrat » à la flotte « armement » de la Simmad. Il est promu successivement EV2, puis EV1 en 2007 et 2008.

LV en 2012, il est affecté au Cepa/10S de 2012 à 2015, en qualité d'officier rapporteur « armement ». Chef du service « armement aéronautique » du PA *Charles de Gaulle* à compter d'août 2015, il coordonne à la mer l'action des personnels du bord et des flottilles de chasse impliqués dans la mise en œuvre de l'armement. De 2018 à 2019, il est affecté à la division « soutien aéronefs » de l'état-major Alavia, comme chef de la flotte « armement aéronautique », et est promu capitaine de corvette. Depuis 2019, à la Direction du personnel militaire de la Marine (DPM), au sein du SRM, il occupe les fonctions de pilote du Cirfa de Rouen, responsable du département d'évaluation Marine de Vincennes et de chef du secteur « Nord », en charge de la mise en œuvre de la politique et de la stratégie de recrutement qu'il décline dans les dix départements des Hauts-de-France et de la Normandie.

ASP JEANNE SÉNÉCHAL





© S. CHENAL/MN



© L. BERNARDIN/MN

Retour sur PEAN 19, préparation du GAN pour la mission Foch

© S. CHENAL/MN



4

Du 25 novembre au 6 décembre 2019, le groupe aéronaval (GAN) a mené un exercice de niveau tactique baptisé PEAN 19, marquant son entraînement final avant son engagement dans la mission Foch début 2020. Se déroulant en Méditerranée, il a entériné la capacité du GAN à opérer pleinement dans tous les domaines de lutte et dans les missions de projection de puissance et de maîtrise de l'espace aéromaritime. PEAN 19 a ainsi permis d'accroître le niveau d'entraînement de l'ensemble des unités et équipages constituant le GAN, y compris les équipages des bâtiments européens et alliés, afin d'en garantir le niveau optimal de préparation opérationnelle.

EV1 KATHLEEN GERVAIS ET EV1 MARION ADNOT



© S. CHENAL/MN



1 Sur le pont d'envol du porte-avions *Charles de Gaulle*, chaque service est clairement identifiable grâce à la couleur de sa chasuble. Les « chiens jaunes », par exemple, responsables du catapultage et des manœuvres sur le pont d'envol, côtoient les « BOUM », en rouge, responsables de l'armement aéronautique, tandis que le bureau technique aviation (BTA), vêtu de vert, se charge de la coordination des besoins techniques des aéronefs.

2 Les « BOUM », personnels chargés de l'armement aéronautique, vérifient l'installation de l'armement du *Rafale Marine*. Les *Rafale Marine* peuvent emporter jusqu'à 9 400 kg, une masse qui inclut l'armement, le carburant et les moyens de reconnaissance.

3 Lors de l'exercice PEAN 19, l'équipage du *Charles de Gaulle* mécanise les gestes essentiels au cours de différents exercices de sécurité à bord. Ici, un incendie est simulé, permettant d'entretenir les savoir-faire pour parer à toute éventualité.

4 Formé autour du porte-avions *Charles de Gaulle*, le groupe aéronaval est composé du groupe aérien embarqué, d'une frégate multi-missions spécialisée dans la lutte anti-sous-marine, d'une frégate de défense aérienne, d'une frégate de type Lafayette, d'un bâtiment de commandement et de ravitaillement et d'un sous-marin nucléaire d'attaque. Il est régulièrement renforcé par un avion *Atlantique 2* et par des bâtiments étrangers.

immersion

1 Autonome grâce à sa propulsion nucléaire, le porte-avions *Charles de Gaulle* est néanmoins régulièrement ravitaillé en carburant aviation et en vivres. Ici, le bâtiment de commandement et de ravitaillement (BCR) *Var* effectue une manœuvre d'approche du porte-avions, guidé par les manœuvriers du bord. Les BCR peuvent effectuer plusieurs ravitaillements à la mer en l'espace d'une journée.

2 L'avion de guet aérien E-2C *Hawkeye* s'apprête à être catapulté depuis le pont d'envol du *Charles de Gaulle*. Reconnaisable à son radar embarqué circulaire, le *Hawkeye* permet d'effectuer des missions de reconnaissance et de renseignement, mais aussi de commandement depuis l'espace aérien. Ses capacités sont complémentaires de celles du *Rafale Marine*, il permet une réactivité exceptionnelle grâce à une transmission et un traitement des données recueillies quasiment instantané.

3 PEAN 19 vise également à entretenir les qualifications de l'état-major embarqué commandant le groupe aéronaval, état-major qui conduit les opérations lorsque le GAN est déployé. Interallié, il répond aux standards de l'Organisation du traité de l'Atlantique Nord (Otan). Il a vocation à fournir jusqu'à trois états-majors tactiques simultanément et sous très faible préavis pour commander des forces à la mer.



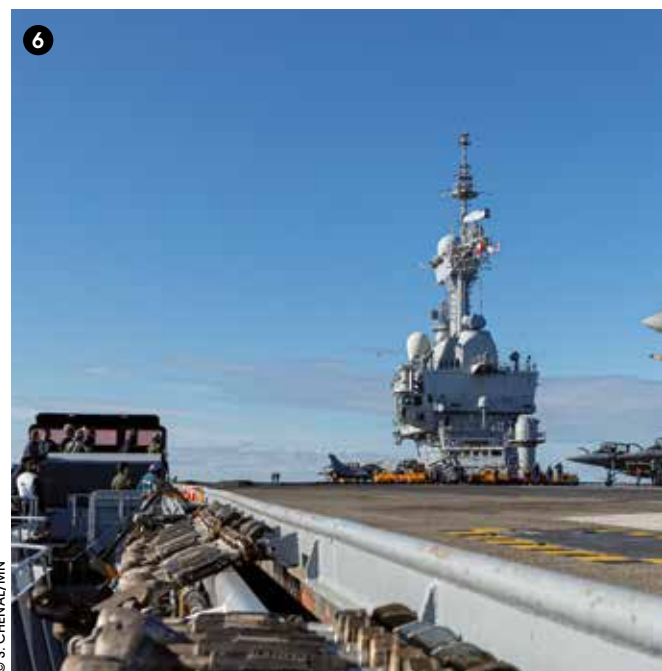
© S. CHENAL/MN



© S. CHENAL/MN



© J. GUIVARCH/MN



© S. CHENAL/MN

2



immersion

4 Le GAN est un formidable levier de coopération opérationnelle avec nos alliés. Son expertise en matière d'opérations aéromaritimes est reconnue par ces derniers qui s'engagent à nos côtés en exercice comme en opération. À l'image, la frégate espagnole *Blas de Lezo* qui a pris part à l'escorte du GAN lors de l'exercice PEAN.

5 Les *Rafale Marine* sont catapultés depuis le pont d'envol du porte-avions grâce à une catapulte qui permet à l'avion d'atteindre une vitesse suffisante pour le vol en sortie de piste. Ce système permet de réduire considérablement la distance nécessaire au décollage. Le *Rafale Marine* et son pilote passent ainsi de 0 à 250 km/h en 2,5 secondes!

6 Les *Rafale Marine* se distinguent, entre autres, des *Rafale Air* par leur crosse d'appontage leur permettant d'apponter sur le pont d'envol du porte-avions français. Pour stopper leur appareil, les pilotes doivent saisir avec la crosse l'un des trois brins d'arrêt situés à l'arrière du pont d'envol. Ce dernier les stoppe quasi instantanément, réduisant leur vitesse de près de 250 à 0 km/h en moins de 3 secondes.

7 Pas de répit pour le groupe aéronaval : catapultages et appontages sont réalisés de jour comme de nuit, entraînant ainsi les pilotes et le personnel du pont d'envol à opérer, quelles que soient les conditions.

4



7



© S. CHENAL/MN

© S. CHENAL/MN

© S. CHENAL/MN

1891-1893

LA DIPLOMATIE NAVALE AU COEUR DE L'ALLIANCE FRANCO-RUSSE

Depuis la défaite de 1871, la France est isolée face au Reich bismarckien. Mais, dès 1890, la montée des tensions entre Berlin et Saint-Petersbourg change la donne. La France peut représenter un appui intéressant pour la Russie, tandis que conclure une alliance de revers à l'Est permettrait à Paris de se prémunir contre l'Allemagne. Le rapprochement franco-russe débute dès 1890, même si son officialisation n'intervient qu'en 1894. À chaque étape, la diplomatie navale joue un rôle crucial pour dépasser les réticences de part et d'autre.



En juillet 1891, la visite à Kronstadt de l'escadre du vice-amiral Gervais marque un tournant dans les relations franco-russe.

Le geste du tsar se découvrant pour écouter *La Marseillaise* sur le pont du navire amiral français fait sensation et précède de peu l'échange de lettres du 27 août 1891 par lequel les gouvernements français et russe prévoient une concertation en cas d'agression. Un an plus tard, le 17 août 1892, une convention secrète est élaborée par les états-majors. L'épisode de Kronstadt suscite l'inquiétude de Londres. Pour rassurer les Britanniques, l'escadre française fait escale à Portsmouth à son retour de Baltique. La visite de la reine Victoria à bord du bâtiment-amiral fait alors écho à celle du tsar.

© DENNIS G. JARVIS

Le croiseur *Aurora*, construit dans les années 1890 et aujourd'hui transformé en bateau musée à Saint-Petersbourg

COOPÉRATION TERRESTRE, DIPLOMATIE NAVALE

Le rapprochement stratégique franco-russe concerne d'abord la dimension terrestre. À rebours d'une partie de l'armée et du Quai d'Orsay, rue Royale, on ne croit pas à la pertinence d'une alliance sur mer. L'addition des tonnages français et russes est certes impressionnante. Mais, la valeur de la flotte tsariste est limitée et son corps de bataille est divisé entre des mers fermées ou lointaines. En outre, les amiraux français ne veulent pas prendre le risque de provoquer la superpuissance britannique, toujours hostile à une alliance des marines continentales. Les marins du tsar sont, quant à eux, focalisés sur le rival anglais en Extrême-Orient, et ils excluent d'affronter une flotte allemande modernisée et regroupée en Baltique. La coopération militaire envisagée se limite donc aux aspects terrestres. Reste à valider officiellement les accords d'état-major. Côté français, les élites sont

partagées. Le peu de garanties offertes par l'armée et le marché financier russes, tout comme l'instabilité du régime tsariste et ses dérives policières sont des freins à un engagement plus poussé. Mais la plupart des chefs de l'armée et certains leaders politiques demeurent convaincus de la nécessité d'une alliance de revers face au Reich. De son côté, le gouvernement russe répugne à transformer en véritable traité l'entente esquissée, car Alexandre III ne désespère pas de parvenir à un arrangement avec Berlin. Sa circonspection est renforcée par les réticences des banques françaises et l'évolution affairiste du régime républicain. Les visites d'escadres largement médiatisées sont, dès lors, un moyen d'obtenir le soutien de l'opinion et des élites, que ce soit en Russie ou en France.

LA FLOTTE TSARISTE À TOULON

Dans ce contexte, Paris propose, dès le printemps 1892, qu'une escadre russe rende la visite de

1891. Face à l'hostilité allemande et à de graves difficultés financières, Alexandre III consent, le 5 août 1893, à envoyer une force navale à Toulon. La taille – modeste – de l'escadre qui franchit le Bosphore doit éviter d'alarmer l'amirauté britannique, même si son transit permet de rappeler aux puissances le droit de passage dans les détroits. Le choix de la Méditerranée plutôt que celui de la Baltique permet également d'éviter une démonstration le long des côtes allemandes, tout en servant la politique du Quai d'Orsay au Levant.

PARADE ET EMPRUNTS RUSSES

Tandis que l'arrivée de l'escadre de l'amiral Avellan est annoncée, les gouvernements conviennent en septembre de l'urgence de signer la convention militaire et les banques françaises acceptent de placer un nouvel emprunt. L'introduction du titre en bourse a lieu le 9 octobre, c'est-à-dire quatre jours avant l'arrivée à Toulon. La presse contribue à mettre en

scène l'événement. Elle lance des souscriptions pour organiser des cérémonies fastueuses et exhorte la population à venir saluer les marins du tsar. L'enthousiasme est à son comble. Entre 200 000 et 300 000 personnes affluent vers Paris à partir du 16 octobre pour acclamer une délégation de marins russes ! Les festivités s'achèvent par le passage en revue de l'escadre par le président de la République.

ALLIANCE BILATÉRALE

Si l'attitude de Berlin et les pressions financières de Paris jouent le premier rôle dans la décision du tsar de ratifier la convention militaire, la visite de l'escadre a permis de lever une partie de ses doutes. Le succès populaire a montré que l'alliance est soutenue par l'opinion et les milieux économiques avec le placement rapide de l'emprunt. Cet engouement convainc aussi le président de la République Sadi Carnot, jusque-là réticent, de signer cet engagement bilatéral secret sans passer par le Parlement. À l'issue de 16 mois de tergiversations, la ratification de la convention de 1892 intervient sous la forme d'un échange de lettres datées du 27 décembre 1893 côté russe, et du 4 janvier 1894 côté français.

La séquence frappe par sa modernité. Elle conjugue diplomaties ouverte et secrète, outil militaire et puissance financière, poids de l'opinion publique et influence des médias. La diplomatie navale permet d'envoyer des messages politiques forts. Pratique ancienne, les échanges de forces navales ponctuent jusqu'en 1914 l'évolution de l'alliance franco-russe. « *Le meilleur des ambassadeurs* », selon la formule de l'historien Hervé Coutau-Bégarie, est plus que jamais un moyen précieux au service de la politique étrangère.

JEAN DE PRÉNEUF,
SERVICE HISTORIQUE DE LA DÉFENSE

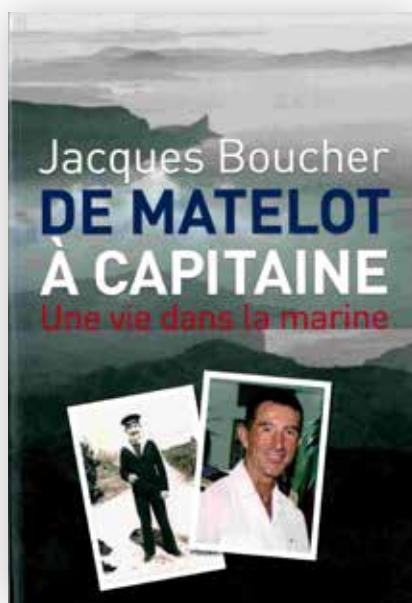


Banquet des officiers de la marine russe, dans la salle des fêtes à l'Hôtel de Ville.
Fêtes franco-russes, à Paris, le 19 octobre 1893. Fédor Hoffbauer

loisirs

Musique Livres Cinéma Expos Spectacle AUDE BRESSON, PHILIPPE BRICHAUT, JEANNE SÉNÉCHAL

■ | De matelot à capitaine Une vie dans la Marine



Entré à 15 ans dans la Marine, après le certificat d'études et une année de collège, Jacques Boucher la quittera 32 ans plus tard en tant que capitaine de vaisseau. C'est avec pudeur que l'ancien marin nous dévoile son parcours, depuis les arpètes jusqu'à son dernier commandement, le bâtiment de ravitaillement logistique *Champlain*. Il en prévient le lecteur dans sa préface : l'ouvrage répond au besoin de sa fille de mieux connaître le métier que son père a exercé et il se gardera donc de céder au sentimentalisme. Il se livre avec simplicité et authenticité sur une carrière qui n'en reste pas moins passionnante, faite de rencontres, d'aventures, de difficultés et de travail acharné. Les opportunités saisies et son caractère volontaire le mèneront de l'École des apprentis mécaniciens à l'École de maistrance, puis, devenu officier, de l'École navale jusqu'aux fonctions de professeur à l'École des ingénieurs mécaniciens, après avoir été chef de service, second, puis commandant de bâtiments de la Marine. Un témoignage qui démontre que peu d'ambitions sont hors de portée lorsqu'on se donne les moyens de les atteindre : « Même si la réussite porte toujours une part de chance, elle n'est pas foncièrement rattachée au nom que l'on porte, à la couleur de sa peau ou au volume de ses diplômes. C'est avant tout une question de volonté, d'accomplissement d'un rêve et de travail. Tenez, pour vous en faire la démonstration, je vous propose de suivre le parcours de ce jeune adolescent qui rêve de devenir marin comme le furent en d'autres temps ses grands-pères et arrière-grands-parents. » (A. B.)

De matelot à capitaine, une vie dans la Marine,
Jacques Boucher, Éditions Balland, 2019, 475 pages, 25 €.

Le saviez-vous ? ●

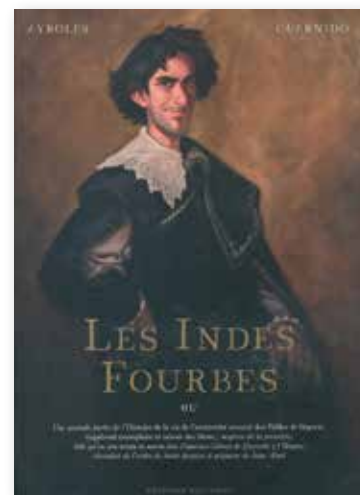
Déborder à la gaffe

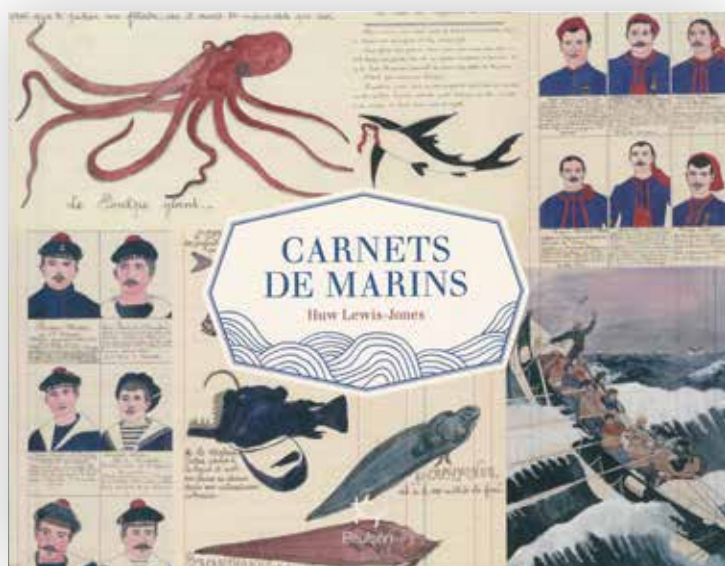
Déborder, c'est l'action de pousser au large une embarcation ou un bâtiment accosté à un navire ou à un quai. La plupart du temps, c'est, soit le gabier affecté à l'embarcation, soit l'un des membres de l'équipe de quai qui effectue cette action. Enfin, il faut savoir que l'action de déborder s'effectue à l'aide d'une gaffe. D'où l'expression, « déborder à la gaffe ». Cette expression issue tout droit du domaine maritime est parfois utilisée dans le langage courant par les marins. En effet, elle pourra être employée pour indiquer que l'on a l'intention de se débarrasser d'un importun ou de repousser une personne un peu lourde ou envahissante. Pour donner un « parfum du large » à votre langage, au lieu de dire : « c'est la quatrième fois que cet opérateur de centre d'appel téléphonique m'appelle pour me vendre des fenêtres. Cette fois-ci je l'ai fermement éconduit », vous pouvez plutôt vous exprimer ainsi : « c'est la quatrième fois que cet opérateur de centre d'appel téléphonique m'appelle pour me vendre des fenêtres. Cette fois-ci, je l'ai franchement débordé à la gaffe ! » (Ph. B.)

■ | Les Indes Fourbes Du roman picaresque à la bande dessinée

Faites la connaissance de don Pablos de Ségovie, « vagabond exemplaire et miroir des filous », dans une aventure rocambolesque et truculente qui vous mènera des pics de la cordillère des Andes aux méandres de l'Amazone. À cette époque, l'Amérique s'appelait encore les Indes et l'Eldorado cristallise tous les espoirs des explorateurs du Nouveau Monde. Mais saurez-vous démêler le vrai du faux dans ce récit picaresque qui mélange les narrateurs, se joue des illusions et parsème ses péripéties de fausses pistes ? Rassurez-vous : l'indignation d'avoir été trompé s'effacera face à la sympathie de la fripouille qui vous servira de guide tout au long de ces pages. (A.B.)

Les Indes fourbes,
Ayroles et Guarnido, Éditions Delcourt, 2019, 160 pages, 34,90 €.





■ | Carnets de marins Une invitation à embarquer

En feuilletant inlassablement les pages de cet ouvrage, on voyage et on s'émerveille. On voyage à travers le monde et l'Histoire; et on s'émerveille devant la beauté des pages manuscrites, des cartes dessinées et des croquis et peintures, témoins de contrées lointaines et des caprices de la mer. Si nous sommes aujourd'hui abreuvés d'images, jadis les carnets d'explorateurs et de marins demeuraient la seule fenêtre ouverte sur un monde inconnu et exotique. Ces carnets sont ceux – rigoureux – de topographes ou botanistes soucieux de relater leurs explorations et découvertes avec précision, ou – fantasmagoriques – d'âmes perdues en mer tentant de lutter contre les images cauchemardesques que leur inspire l'abîme vertigineux qui plonge sous leurs pieds. Huw Lewis-Jones, historien, nous livre sa sélection des plus beaux carnets de croquis et journaux de bord, du XIV^e au XX^e siècle. Vous pourrez y découvrir, entre autres, celui que William Bligh, commandant du *Bounty* mutiné, a tenu depuis la chaloupe dans laquelle son équipage l'avait abandonné en pleine mer. Dans cette épreuve, il trouva le temps de cartographier une partie de la côte australienne et de dresser la liste des mutins de son navire, liste qui servit de pièce à conviction pour la traque de ces hors-la-loi, lorsque Bligh et 19 hommes qui lui étaient restés loyaux remirent enfin pied à terre. À découvrir également dans ce livre : les croquis incroyables de précision de Willem Van de Velde ou, encore, les aquarelles de Joseph Turner. Parcourez ces journaux de bord, carnets de croquis, lettres et dessins et revivez les expéditions de ces hommes assez intrépides, ou assez fous, pour partir ainsi sur les flots découvrir des terres encore inconnues. (A. B.)

Carnets de marins, Huw Lewis-Jones, Éditions Paulsen, 2019, 304 pages, 39,50 €.

■ | La coquille Saint-Jacques Sentinelle de l'océan

Si les coquilles Saint-Jacques font le bonheur des amateurs de fruits de mer, elles constituent également une authentique machine à remonter le temps qui nous révèle au quotidien l'état de santé de la mer. Dans cet ouvrage, Laurent Chauvaud, directeur de recherche au CNRS, nous raconte l'histoire de la coquille Saint-Jacques dans un récit ludique et écologique. La coquille est une archive environnementale, une sentinelle des évolutions du milieu marin et du réchauffement climatique. (J. S.)

La coquille Saint-Jacques, sentinelle de l'océan, Laurent Chauvaud, Éditions Équateur, 2019, 144 pages, 15 €.



■ | Jean-Marie Chourgnoz L'artisan-chercheur

Peintre officiel de la Marine depuis 1983, l'artiste, récemment disparu à 90 ans, reçoit dans cet ouvrage l'hommage de celui qui fut son fidèle assistant, Philippe Dubois. Y sont recensés et illustrés les thèmes de prédilections de ce peintre chez qui la passion de la mer est venue presque par hasard. (A. B.)

Jean-Marie Chourgnoz, l'artisan-chercheur, Éd. Philippe Dubois, 2019, 184 pages, 32 €.



■ | Capitaine La traversée de la liberté

« De cet entonnoir qu'était la France de 41, Marseille en était le tube, les épaules s'y bouscuaient, on n'en sortait qu'à grand peine la tête. » Pour les réprochés de la France de Vichy, les immigrés de l'Est, les républicains espagnols en exil, les juifs, les apatrides... embarquer à bord d'un bateau tel que le *Capitaine-Paul-Lemerle*, qui appareillait ce 24 mars 1941, représentait le seul espoir de fuir une Europe en feu. Au fil de cette fuite à travers l'Atlantique, Adrien Bosc mêle les voix romanesques d'inconnus à d'autres, bien réelles, comme celles d'André Breton ou de Claude Lévi-Strauss. (A.B.)

Capitaine, Adrien Bosc, Éditions Stock, 2018, 396 pages, 22 €.



■ | Où l'océan rencontre le ciel Le fabuleux voyage de Lucas

C'est un merveilleux ouvrage pour enfants que nous livrent les Fan Brothers. La délicatesse des images et la magie de l'histoire embarqueront le jeune lecteur dans un monde empreint de poésie, là où l'océan rencontre le ciel. (A. B.)

Où l'océan rencontre le ciel, The Fan Brothers, Éditions Little Urban, 2019, 136 pages, 12 €.



Jeux des 7 erreurs

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



M A R I N E N A T I O N A L E



REJOIGNEZ
L'EQUIPAGE

ETREMARIN.FR

