

Dans le sillage du
Vice-amiral d'escadre Christophe Lucas,
préfet maritime de la Méditerranée **p 42**

Vie des Unités
Le CROSS
Gris-Nez **p 48**

Immersion
Le site de la pyrotechnie
de Toulon **p 52**

Cols.bleus

#3129

Août/Septembre 2025



Polaris 25
PRÊTS POUR LA HAUTE INTENSITÉ

LE MAGAZINE DE LA MARINE NATIONALE

Changez, économisez !

Savez-vous que changer d'assurance
emprunteur en cours de prêt, c'est possible ?

Et en plus, on vous fait faire des économies !

Le tout avec un contrat 100% adapté aux risques
spécifiques de votre métier, contrairement à la
majorité des contrats classiques.

N'attendez plus, contactez un conseiller en
flashant le QR code !

Allianz Vie

Société anonyme au capital de 681.879.255 € - 340 234 962 RCS Nanterre
Entreprise régie par le Code des assurances - 1 cours Michelet - CS 30051 -
92076 Paris La Défense Cedex



Pour mieux nous
connaître ou
prendre contact
avec un conseiller,
flashez-moi !



Capitaine de vaisseau
Cécile Dumont-Dayot
commandant du SIRPA Marine

SOMETIMES YOU WIN, sometimes you learn !*

Septembre 2025 marquera la 80^e rentrée de *Cols bleus*. D'ici là, la période estivale demeure celle des opérations, des alertes, des permanences, des mutations, des passations de consignes... sans oublier les congés et les permissions. La prochaine rentrée s'inscrit dans le sillage de l'exercice Polaris, dont la dernière édition a eu lieu du 9 mai au 15 juin 2025 en Atlantique. Si son concept est bien connu des marins qui servent dans la Marine, une lecture attentive me semble utile pour ceux qui se sont trouvés éloignés de la Marine comme moi (ayant été affectée pendant deux années dans une unité interministérielle), et ont besoin de se reconnecter. Organisé pour s'entraîner à la haute intensité, Polaris 2025 a mobilisé toutes les composantes de la Marine nationale, des unités interarmées et

quelques marines alliées. L'exercice s'est distingué par la diversité et la simultanéité de ses actions, et l'incontournable multi-milieux multi-champs, depuis la haute mer jusqu'au littoral du pays imaginaire du « Arnland », dans des combats aéromaritimes multi-domaines à dominante amphibie, ainsi qu'à terre dans et à proximité d'emprises militaires.

Au-delà de l'exercice, Polaris 25 s'est révélé un incubateur des capacités de la Marine nationale à mener un engagement dans la durée, par des opérations coordonnées et des actions complexes décisives. Il a aussi permis de valider des choix capacitaires et doctrinaux, d'identifier des axes d'effort, et de mesurer à quel point la réalisation d'un exercice réaliste, non simulé où le « *Magic Reloaded* » n'existe pas, est fondamental pour progresser afin de gagner en opérations.

Cette réussite ne se décrète pas : elle se construit au quotidien, à chaque niveau, en équipage. Par-delà les systèmes et les procédures, ce sont bien les femmes et les hommes qui font, ensemble, la différence pour atteindre leur objectif : vaincre.

L'exploitation du retour d'expérience renforcera nos savoir-faire, capacités d'action et de décision. L'exigence restera notre mantra : celle d'être prêts, en mer comme à terre, pour affronter les défis dans un environnement stratégique plus volatil que jamais.

Dans ce numéro, *Cols bleus* porte une nouvelle fois la voix de la communauté des marins, dans toute leur diversité. Loin de « la voix du parti », c'est surtout les voix de toutes ses parties qui se font entendre, elles témoignent, expliquent et valorisent. C'est la vocation intemporelle de ce magazine, lien intergénérationnel et pont entre tous les métiers de la Marine, dont je suis très heureuse et fière de prendre la direction de la publication.

Bonne lecture à toutes et à tous, bonne rentrée dans l'action, bonnes missions à ceux qui y sont et bonnes permissions à ceux qui en ont ! ●

**"Parfois on gagne, parfois on apprend." Mantra de l'auteur et chef d'entreprise John C. Maxwell, spécialiste américain du leadership. Cette formule affirme que chaque échec peut devenir une opportunité de croissance avec le bon état d'esprit et les bons outils.*

LE MAGAZINE DE LA MARINE NATIONALE



Rédaction : ministère des Armées, SIRPA Marine
Balard parcelle Est Tour F,
60, bd du Général-
Martial-Valin CS 21623 –
75509 Paris Cedex 15
Site : www.colsbleus.fr
Directeur de la publication :
CV Cécile Dumont-Dayot,
commandant du SIRPA Marine
Adjoint du directeur de la

publication : CF Danguy des Déserts
Directeur de la rédaction :
CC Émilie Duval
Rédactrice en chef : Nathalie Six
Secrétaire de rédaction :
Philippe Brichaut
Rédacteurs : EV1 Margaux
Bronnec, LV (R) Grégoire Chaumeil,
ASP Clémence de Carné,
LV (R) Jean-Pierre Decourt,
EV2 (R) Elisabeth Feigneux,

CF Barbara, CC Émilie, CC Esteban,
Julie Bonneau Dorin
Directrice artistique :
Charline Normand
Conception : Dominique Jaquard
Réalisation : Dila
Couverture : ©T. Golliot/MN
Der de couverture : © M. Roussel/MN
Imprimerie : Direction de l'informa-
tion légale et administrative (DILA),
26, rue Desaix, 75015 Paris

Abonnements : Anthony Gérard –
Tél. : 01 49 60 52 44
E-mail : routage-abonnement@ecpad.fr
Publicité, petites annonces :
ECPAD, pôle commercial –
2 à 8, route du Fort,
94205 Ivry-sur-Seine Cedex
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.



09

ACTUS

Instantané 10

**Le commandant
quitte le bord !**

À la hune 12

Bruits de coursives 13

Messages flash
Le Chiffre / Dixit 15

Le meilleur
des réseaux sociaux 17

Échos RH 18



23

PASSION MARINE

La Marine à l'épreuve
de la haute intensité 24

Le Cotentin veille au grain 26

La défense du Finistère 27

S'entraîner avec nos alliés 28

Marine et armée de Terre 30

Dans les coulisses de Polaris 25 32

Un soutien opérationnel 34

Le MICA Center au service
de la coopération maritime 36



41

RENCONTRES

Dans le sillage du... 42

Christophe Lucas
Vice-amiral d'escadrePortrait du second
maître Émilie 44

47

SUR LE PONT

Vie des unités 48

Immersion 52

**La pyrotechnie
de Toulon**
Une minutie
de chaque instant

Décryptage 56

Alerte
sur notre thermostat

© MUSÉE NATIONAL DE LA MARINE

59

CULTURE

Agenda 60

Histoire 62

**La marine
et l'Ordre de Malte**
Quant les chevaliers
se font marins et corsaires

À l'heure du dégagé 64

Le saviez-vous ? 66

TOUJOURS PLUS D'INFOS ?

Abonnez-vous
à la lettre hebdomadaire !Pour recevoir la lettre hebdo de Cols bleus
dans votre boîte mail chaque vendredi :sirpa-marine.redac.fct@intradef.gouv.fr





© L. LUGUÉ/MN



© M. BAILLY/MN



© M. BAILLY/MN



© A. PECCHI



© V. FRANCOIS/DICOD/DEFENSE



ACTUS

Instantané	10
À la hune	12
Bruits de coursives	13
Messages flash	15
Ils ont fait le buzz	17
Échos RH	18



● **Le commandant quitte le bord !**





© LUMIR LUGUÉ/MN

Au mois de juin dans le port de Brest, le commandant d'une frégate multi-missions fait ses adieux à l'équipage qu'il commandait jusque-là. Comme le veut la tradition,

après la cérémonie au cours de laquelle son successeur a été reconnu comme commandant, il a quitté la frégate à bord d'un canot armé par ses officiers, debout pour saluer l'équipage. La coutume

intime au commandant ainsi relevé de ne pas remonter à bord tant que son successeur n'a pas lui-même quitté ses fonctions. ●

LE GROUPE DE PLONGEURS-DÉMINEURS DE L'ATLANTIQUE 70 ans au service de la Marine



Le 23 juin dernier, le contre-amiral Nicolas Pannetier, adjoint organique de la Force d'action navale pour la maîtrise des fonds marins, a présidé la cérémonie de célébration du 70^e anniversaire du groupe de plongeurs-démineurs (GPD) de l'Atlantique basé à Brest. C'est en 1937 que la plongée autonome fait son apparition dans la Marine sous l'impulsion de Philippe Tailliez, Jacques-Yves Cousteau et Frédéric Dumas, les Mousquemos. Rapidement, ils expérimentent le scaphandre autonome, conçu en 1943, et leur film *Épave* convainc

la Marine de son utilité. Le groupe de recherches sous-marines est créé en 1945 à Toulon. En 1955, dix ans après la fin de la Seconde Guerre mondiale, la priorité est toujours au déminage massif des ports, plages et estuaires français, encore encombrés par les munitions non explosées de ce conflit : obus de divers calibres, torpilles envasées, mines sous-marines, bombes d'aviation enfouies... Pour mener à bien cette tâche, la Marine décide la création de trois groupes de plongeurs-démineurs dont celui de l'Atlantique en 1955,

sous le nom de 2^e groupe des plongeurs démineurs (GPD), le 1^{er} GPD étant déjà opérationnel en Manche. À peine fondé, il procède au premier contre-minage d'une munition historique à Maison Blanche en rade de Brest. Dans les années 1960, les plongeurs du 2^e GPD interviennent activement pour dépolluer la rade et les chenaux d'accès ce qui permettra, lors de la décennie suivante, l'installation de la base des sous-marins nucléaires lanceurs d'engins (SNLE) à l'île Longue. Dans les années 1970, le GPD Atlantique participe à plusieurs missions majeures : déminage du canal de Suez (1974-1975), sécurisation des ports à Djibouti et interventions en eaux polluées après le naufrage de *l'Amoco Cadiz*. Aujourd'hui, les plongeurs-démineurs du GPD Atlantique allient polyvalence et haute technologie, utilisant également drones autonomes et systèmes de détection avancés pour des interventions plus sûres et précises. ●

BRUITS DE COURSIVES

DRONES DE SURFACE

Tests grandeur nature au large du Danemark



© L. PELLIER/MN

Du 12 au 30 juin 2025, le bâtiment de soutien et d'assistance métropolitain (BSAM) *Rhône* a participé à la mission de réassurance *Baltic Sentry* de l'OTAN en rejoignant la *Task Force X* (TF-X), en mer Baltique. Cette initiative de l'Alliance vise à tester et à intégrer des technologies de drones de surface dans ses opérations maritimes. Une équipe du centre d'expertise des programmes navals (CEPN)

était présente à bord aux côtés de l'équipage et d'industriels. Leur objectif commun, mettre en œuvre plusieurs drones de surface afin de tester les systèmes de commande et de contrôle en conditions réelles. Cette collaboration avec les industriels a permis d'éprouver la capacité de ces engins à être déployés et pilotés depuis un BSAM et contribuent à enrichir le retour d'expérience. ●



© M. BAILLY/MN

SNA TOURVILLE

Admission au service actif

Le 4 juillet, à Toulon, lors d'une cérémonie qui s'est déroulée dans le bassin n° 2 de Missiessy, le ministre des Armées Sébastien Lecornu a annoncé l'admission au service actif du sous-marin nucléaire d'attaque (SNA) *Tourville*. Cette cérémonie a également été l'occasion pour lui d'inaugurer officiellement ce bassin qui vient d'être entièrement rénové, afin de pouvoir y accueillir les SNA de type Suffren. Le *Tourville* est le troisième sous-marin de ce type à être admis au service actif. ●



© M. TAPON/MN

EXERCICE SEA BORDER 25 Surveillance et sécurité maritime

Le Maroc et la France ont co-organisé la 14^e édition de l'exercice *Sea border* au large de Toulon du 10 au 20 juin. Il s'inscrit dans le cadre de l'initiative 5+5. Un forum de coopération multilatérale entre les pays des deux rives de la Méditerranée (cinq pays de sa rive Nord et cinq de sa rive Sud). *Sea Border*, qui a pour objectif de renforcer la coordination et l'interopérabilité des forces navales autour des enjeux de sécurité maritime dans la zone, a réuni cette année huit pays : l'Espagne, la France, l'Italie, la Libye, Malte, le Maroc, la Mauritanie et la Tunisie. ●

BREST Inauguration d'un mémorial

Le 5 juillet, sur les hauteurs de Sainte-Anne du Portzic à Brest, Patricia Mirallès, ministre déléguée chargée de la Mémoire et des Anciens Combattants, a inauguré un mémorial dédié au souvenir des 1297 marins français morts à Mers el-Kébir. Craignant que la flotte française alors accostée au port militaire de Mers el-Kébir (Algérie), ne passe sous contrôle nazi, la marine britannique lance, le 3 juillet 1940, une première attaque. Trois jours plus tard, son aéronautique navale en effectue une deuxième. Plusieurs bâtiments français sont gravement endommagés. Le cuirassé *Bretagne*, quant à lui, prend feu et chavire, entraînant la mort de 997 marins. Parmi les 1 297 victimes, sept sur dix étaient originaires de Bretagne. ●



© L. LUGUÉ/MN

CTF MED La France prend le commandement

Depuis le 1^{er} juillet 2025 et jusqu'à l'été 2026, la France est *Commander Task Force Méditerranée* (CTF Med), un des cinq nouveaux états-majors de l'OTAN, créés pour renforcer sa capacité de réponse aux menaces modernes et améliorer sa posture de défense collective. En cas d'activation d'un plan régional par l'OTAN, le CTF Med sera ainsi chargé, sous le contrôle du *Joint Force Command* (JFC) de Naples délégué au *Allied Maritime Command* (MARCOM), d'assurer le commandement tactique des forces maritimes de l'Alliance déployées en mer Méditerranée. Adossé à la structure du centre opérationnel (CENTOPS) Méditerranée, le CTF Med est doté d'un noyau permanent qui peut être augmenté, via le vivier national de renfort de la Marine, jusqu'à 60 personnes. ●



© J. BELLENAND/MN

METEOR

Premier tir opérationnel réussi

18 juin, un Rafale de la Flottille 11F a effectué avec succès le premier tir d'entraînement d'un missile Meteor. Le Meteor est un missile air-air à longue portée. Il est doté d'une zone d'interception supérieure à celle des missiles de même gamme actuellement en service. ●

CESSAN

Trente bougies

Le centre d'entraînement à la survie et au sauvetage de l'aéronautique navale (CESSAN) a fêté ses 30 ans le 20 juin. Implanté sur la base d'aéronautique navale de Lanvéoc-Poulmic depuis 1995, le centre a formé 30 000 marins, militaires de l'armée de Terre, de l'Air et de l'Espace ainsi que du personnel navigant civil, à l'utilisation des équipements de secours et de sauvetage en service dans l'aéronautique. ●

MISSION JEANNE D'ARC

Retour à Toulon

Après cinq mois de déploiement en Atlantique, le porte-hélicoptères amphibie *Mistral* et la frégate *Surcouf* ont respectivement accosté les 15 et 16 juillet à Toulon, leur port base. Fin de mission pour l'ensemble des élèves de l'École d'application des officiers de Marine qui rallieront cet été leur première affectation. ●

MARINS-POMPIERS DE CHERBOURG

60 ans

La compagnie de marins-pompiers de Cherbourg célèbre cette année ses 60 ans d'existence. Pour célébrer cet anniversaire, trois événements ont été organisés : une course d'obstacles familiale le 29 juin, un bal des pompiers le 11 juillet et une journée portes ouvertes le 14 juillet. ●

CHARLES DE GAULLE

Un nouveau commandant à la barre

Le vice-amiral d'escadre Christophe Cluzel, commandant la Force d'action navale, a fait reconnaître le capitaine de vaisseau (CV) Thomas Puga comme commandant du porte-avions *Charles de Gaulle*. Il succède au CV Georges-Antoine Florentin. ●

INCENDIE À MARSEILLE

Les marins-pompiers sur le pont

Déclaré le 8 juillet sur la commune des Pennes-Mirabeau, au nord de Marseille, un important incendie d'origine accidentelle s'est propagé jusqu'à la ville dans un secteur vallonné difficile d'accès. Le dispositif a été renforcé par 350 marins-pompiers, des sapeurs-pompiers des départements voisins (Var, Vaucluse, Ardèche, Gard, Lozère, Alpes-Maritimes) alors que 120 engins, 2 hélicoptères bombardiers d'eau et les moyens aériens de la direction de la sécurité civile étaient déjà engagés. ●

34

Tonnes de drogues ont été interceptées depuis le 1^{er} janvier par les unités de la Marine nationale. Une légère augmentation des saisies – de trois tonnes, par rapport l’an passé à la même période (1^{er} juillet 2024).

DIXIT

*Pour être libre, dans ce monde,
il faut être craint. Pour être craint,
il faut être puissant.*

Emmanuel Macron, président de la République, le 13 juillet. Discours aux armées à l'hôtel de Brie.

ASSURANCE PERTE DE REVENUS

1,40 €/mois ⁽¹⁾

pour une indemnité mensuelle
déclarée de 100 € brut ⁽²⁾

Les + du contrat

- **Couverture des primes récurrentes et/ou de la solde de base, traitement indemnitaire** selon les modules choisis
- **Garanties Perte de Revenus déclenchées immédiatement** en cas d'accident ou de maladie ⁽³⁾
- **Des modules à souscrire séparément ou ensemble** pour une couverture optimale adaptée à vos besoins
- **Des options à ajouter à vos modules à tout moment selon vos besoins** : Option Spéciale Mission, Indemnité Résident à l'Étranger, Option Garantie Mutation, Option Rachat Exclusion
- **Prise en charge de la blessure psychique (État de Stress Post Traumatique)** pour les militaires
- **Absence de questionnaire de santé** pour les militaires âgés de moins de 28 ans



**Obtenez rapidement un tarif en réalisant
un devis en ligne.**

Groupe **AGPM**
L'Expert Prévoyance Militaire

agpm.fr
32 22*



⁽¹⁾ Tarif applicable jusqu'au 31/12/2025

⁽²⁾ Militaire de 18 ans souscrivant le module 2

⁽³⁾ Garanties immédiates en cas de maladie à condition d'avoir souscrit un contrat Assurance Perte de Revenus avant le 31 décembre de l'année de votre 27^e anniversaire. Si cette date est dépassée lors de la souscription, le délai d'attente avant la prise d'effet des garanties en cas de maladie est de 6 mois.

*Depuis la France métropolitaine et DROM (service gratuit + prix d'un appel) ou le + 33 4 94 61 57 57 depuis les POM, COM et l'étranger.



ILS ONT FAIT LE BUZZ



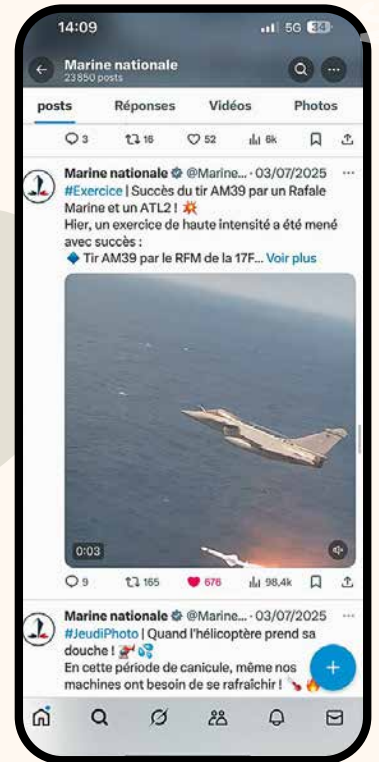
#ÉCOLE ATOMIQUE

Passage au grade de second maître pour nos BTS maintenance des systèmes nucléaire



#EXERCICE

Succès du tir AM39 par un Rafale Marine et un ATL2



#14JUILLET

Découvrez la préparation des élèves pour le 14 juillet



#COOPÉRATION MILITAIRE

Accueil des F35 italiens à Landivisiau



428 k



255 k



208 k



145 k

FIDÉLISATION ET PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION

DES OUTILS pour valoriser CHAQUE OFFICIER

S'engager dans la Marine, c'est choisir de servir, de s'élever et de transmettre. Alors que l'ambition collective vise une montée en puissance des effectifs, le futur modèle des ressources humaines (RH) des officiers apportera à chacun une meilleure lisibilité à long terme et une valorisation renforcée des parcours. Il vise à offrir une trajectoire avec des repères clairs et des perspectives d'évolution adaptées aux compétences de chacun et aux besoins de la Marine.

Le futur modèle de la politique RH des officiers structurera les carrières autour de temps de responsabilité (TR) pour les domaines, cette notion intervient en complément du temps où l'officier exercera un commandement. Les parcours s'articuleront selon quatre « I » – (pour interarmées,

technique : BT et brevet de qualification militaire supérieure : BQMS), des outils existent déjà pour soutenir la fidélisation : primes de lien au service (PLS), maintien au-delà de la limite d'âge, échelons exceptionnels ou réengagement après départ. Les dispositifs financiers sont détaillés sur le site de la direction du personnel de la Marine (DPM) : lien intramar : <https://portail.intradef.gouv.fr/dpm/solde/informations-generales/remuneration/prime-lien-au-service/prime-lien-au-service-pls>

Parce qu'elle fonctionne selon un modèle de flux, la gestion des officiers inclut naturellement des départs. Ceux-ci sont nécessaires, en particulier dans les grades les plus élevés, et font l'objet d'une planification intégrée aux travaux du bureau officiers (PM1). Les officiers sous contrat (OSC) peuvent servir jusqu'à 20 ans, tandis que les officiers de carrière servent en général au moins 27 ans. Lorsque la situation individuelle ou le parcours atteint un point d'inflexion, plusieurs leviers d'accompagnement sont mobilisables : pécule modulable d'incitation au départ (PMID), congé du personnel navigant de l'aéronautique (CPNA), et pour chacun, un dispositif de reconversion personnalisé avec l'appui de la Mission reconversion des officiers (MRO) permettant de bénéficier de congés de reconversion adaptés à la transition vers le monde civil.

L'objectif est ainsi de permettre à chaque officier de conduire sa trajectoire de manière lisible, cohérente et d'être accompagné dans cette démarche. ●



Des officiers de l'école des systèmes de combat et armes navales (ESCAN) participent à un wargame.

international, interministériel et immersion hors sphère de l'État) afin de valoriser la diversité des expériences. Ce modèle reposera toujours sur une gestion individualisée, caractéristique RH forte de la Marine, ponctuée d'entretiens réguliers et d'un dialogue toujours ouvert qui se traduit par un suivi personnalisé et une attention portée aux situations particulières.

Alors que les perspectives de carrière et l'expertise sont reconnues à travers l'attribution des brevets d'études militaires supérieures de 2^e niveau (brevet

CF BARBARA

NOUVELLES RÈGLES

LES renouvellements DE CONTRATS

Représentant près de 75 % du total des effectifs non-officiers, les marins sous contrat sont essentiels pour la Marine. La direction du personnel de la Marine (DPM) souhaite apporter une attention particulière à chaque marin, il est nécessaire de revoir la façon d'instruire les renouvellements de contrats compte-tenu du grand nombre de dossiers.

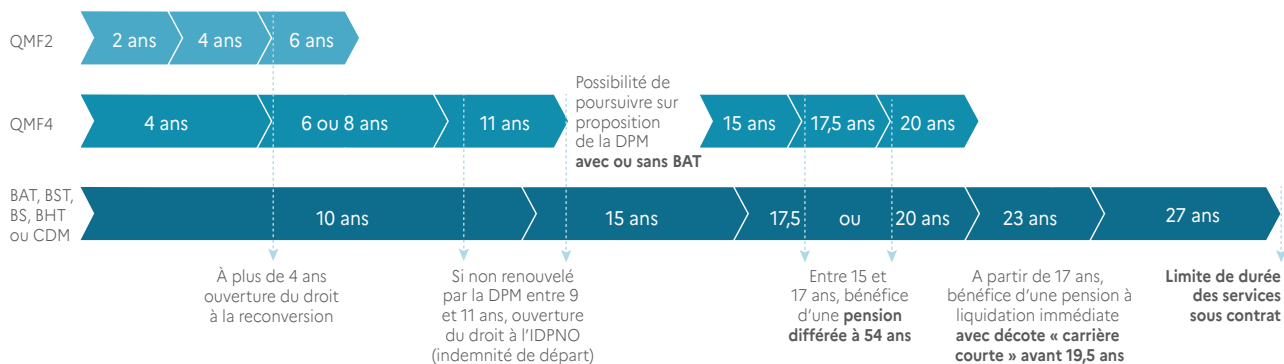
L'objectif de ces nouvelles règles vise à alléger la charge administrative des unités et renforcer le rôle du commandant dans le processus tout en conservant, pour les marins, la lisibilité des paliers de temps de service en matière de renouvellement de contrat. Jusqu'alors, la réunion systématique des conseils d'unité constituait un poids. Intervenant en début d'année, les éléments transmis confirmaient ceux du bulletin de notation annuelle (BNA) dans la grande majorité des cas et faisaient donc doublon. Le BNA sera désormais l'unique support utilisé par la DPM pour apprécier

les services rendus par le marin. La réunion d'un conseil d'unité n'interviendra désormais qu'en cas de contre-proposition. Acteurs de terrain, les commandants sont les mieux à-même d'apprécier le potentiel de chacun. Désormais, une période de dialogue entre le commandant et la DPM sur la durée du contrat proposé se déroulera après l'étude des dossiers. Les unités auront un mois pour émettre une éventuelle contre-proposition en réunissant un conseil d'unité avant une prise de décision finale. La durée des contrats est définie selon une logique de paliers de temps de service et en fonction du statut. Ces repères correspondent

aux grands jalons de carrière et sont l'assurance, pour les marins, d'accéder aux garanties de compensations des contraintes liées à l'état de militaire. Si pour conserver ses droits, le marin a tout intérêt à rester dans les paliers prévus, il a néanmoins été décidé de lui permettre de moduler la durée de ses contrats. En pratique, lors de la phase de communication de la décision finale de renouvellement de contrat, les marins auront la possibilité de demander des durées de contrat plus longues, ou plus courtes (mais pas moins d'un an) sur le formulaire de notification d'intention de renouvellement de contrat (IRC). ●

LA DIRECTION DU PERSONNEL DE LA MARINE

Durée de services accessible PAR RENOUELEMENTS DES CONTRATS SUCCESSIFS



RÉSERVE OPÉRATIONNELLE MARINE

VOULOIR servir

900 nouveaux engagements à servir dans la réserve (ESR) ont été signés en 2024. Désormais plus de 6 400 marins réservistes opérationnels appuient les 38 000 marins d'active.

En 2025, la Marine poursuit cette dynamique pour doubler le nombre de réservistes, insufflée par la Loi de programmation militaire (LPM) 2024-2030¹.

Aujourd'hui, les moins de 30 ans représentent 30% de la réserve opérationnelle. Sa montée en puissance s'accompagne d'un rajeunissement progressif de ses effectifs. Plus ouverte vers la société civile et la jeunesse, elle intègre de plus en plus d'étudiants et de jeunes actifs aux motivations variées. Qu'ils soient en quête d'une première expérience sous les drapeaux avant un engagement plus durable dans l'active, qu'ils souhaitent valoriser leur *curriculum vitae* ou simplement donner du sens à leur engagement civique, de nombreux jeunes viennent grossir les rangs. Ils s'ajoutent aux anciens marins qui prolongent dans la réserve des carrières déjà remarquables. Ainsi, en 2024, 539 *ab initio* ont embrassé cette voie.

Une force aux visages multiples

Léa, 20 ans, est étudiante en école hôtelière. « Être réserviste, c'est adopter un état d'esprit, une ouverture sur un monde aux codes et traditions uniques. » Entrée dans la réserve au grade de matelot, après une préparation militaire Marine, elle travaille en restauration pour la flottille de réserve maritime de la Force d'action navale de Toulon. « Grâce à mon emploi du temps flexible, je concilie aisément ma vie d'étudiante avec mes missions dans la réserve. Mon premier embarquement reste mon



« Je ne fais aucune différence entre l'active et la réserve », clame le capitaine de frégate Pierre ici en OPEX en Afghanistan (en 2013).

meilleur souvenir. Avec les équipes de l'Élysée j'avais participé à la préparation d'un déjeuner servi au président de la République. »

À l'autre bout du spectre, le capitaine de frégate Pierre est, à 71 ans, le doyen des réservistes opérationnels et par là « le doyen des marins en France ». Il a rejoint la réserve en 2013 après quarante années de service actif. Volontaire pour partir en OPEX, il est d'abord envoyé en Afghanistan au sein de la force internationale d'assistance et de sécurité (ISAF). « Mes ESR m'ont amené à occuper des postes enrichissants comme chef d'état-major de la Force Protection de l'aéroport de Kaboul, forte de 300 hommes et en charge de protéger 5 000 personnes vivant sur le site. » À nouveau officier de liaison de la Force navale européenne (EUNAVFOR) un an plus tard, il rallie Nairobi au Kenya ; puis il est désigné commandant de la station navale française à Abidjan en Côte d'Ivoire, en 2016. « Sept ans plus tard, j'ai signé un nouvel engagement. » Cette fois, expérience oblige, celui qui était plus habitué à « courir vêtu d'un gilet pare-balles », est désormais commandant de

la Flottille de réserve spécialisée « Formation » à Toulon. Une nouvelle vie. « Personnellement, je ne fais aucune différence entre l'active et la réserve. Vouloir servir est inscrit dans mon ADN », clame-t-il, avouant être agréablement surpris de retrouver aussi cette résolution chez les plus jeunes.

PM3, un chef d'orchestre

Basé au Fort Lamalgue à Toulon et rattaché à la direction du personnel de la Marine (DPM), le bureau PM3, commandé par le capitaine de vaisseau (CV) David, est le gestionnaire de la réserve opérationnelle. Chargé du recrutement, de l'intégration, de l'administration des contrats et du suivi de carrière des réservistes, il s'appuie sur sept antennes pour l'emploi des réservistes (APER) implantées dans l'Hexagone (Toulon et Brest) et outre-mer (Martinique, La Réunion, Guyane, Nouvelle-Calédonie et Polynésie Française).

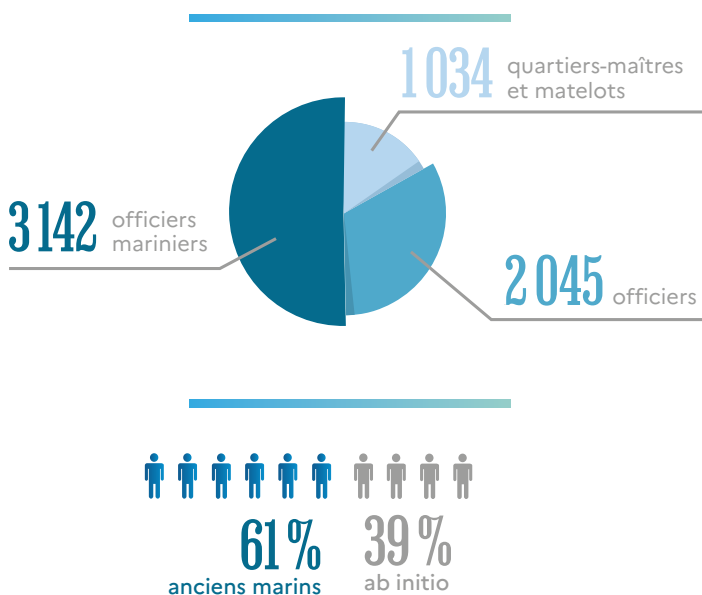


© DR

Léa, 20 ans, réserviste opérationnelle et étudiante en école hôtelière.

6 221
RÉSERVISTES
OPÉRATIONNELS

229 725
JOURS
D'ACTIVITÉ



© D. JACQUARD / SIRPA MARINE

Le bureau PM3 entretient également le vivier de la réserve opérationnelle mobilisable sur décret (la réserve opérationnelle de niveau 2 – RO2). Tout marin de carrière, sous contrat ou ayant accompli un volontariat, doit rester disponible durant cinq ans, à partir de la date de sa fin de lien au service². « Cette année sera marquée par la mise en place de nouveaux processus visant à garantir une connaissance exhaustive et précise des 10 955 marins qui composent la RO2, de façon à être en mesure de procéder à leur rappel en cas de nécessité », confie le CV David.

La réserve opérationnelle de niveau 1 (RO1) est composée d'anciens marins issus de l'active et de marins *ab initio* (étudiants, actifs civils...), âgés de 17 à 72 ans, ayant souscrit un ESR pour une durée de 1 à 5 ans³. Leurs compétences sont variées : garde armée, cyber sécurité, soutien de l'homme...

Afin de les intégrer dans un parcours professionnel valorisant, le programme de formation des réservistes est en cours de refonte. À terme et sous conditions, il leur ouvrira l'accès au brevet supérieur technique de réserve pour les officiers mariniers et aux diplôme technique de réserve et brevet technique de réserve pour les officiers. ●

LA DIRECTION DU PERSONNEL DE LA MARINE
AVEC LA RÉDACTION

1 12 000 réservistes soit 1 réserviste pour 2 actifs.

2 Art. L.4231.1 du Code de la défense.

3 Donne lieu à une rémunération bénéficiant d'une exonération fiscale (hors Nouvelle Calédonie) cumulable avec la pension de retraite lorsqu'elle ne dépasse pas trente jours consécutifs.

Comment intégrer la réserve ?

Pour chercher une offre d'emploi et postuler, scannez le QR code.





PASSION MARINE

La Marine à l'épreuve
de la haute intensité

24

Le Cotentin veille au grain

26

La défense du Finistère

27

S'entraîner avec nos alliés

28

Marine et armée de Terre

30

Dans les coulisses de Polaris 25

32

Un soutien opérationnel

34

Le MICA Center au service
de la coopération maritime

36



© L LUGUÉ/MN

LA MARINE à l'épreuve

DE LA HAUTE INTENSITÉ

Du 9 mai au 15 juin 2025, la Marine nationale a conduit Polaris 25, un exercice dédié à la préparation au combat de haute intensité. Inter-organique, interarmées et interallié, cet exercice majeur prépare les forces aux opérations aéromaritimes en intégrant les enjeux des différents milieux et champs des conflits actuels.

Polaris 25 (pour Préparation Opérationnelle en Lutte Aéromaritime, Résilience, Innovation et Supériorité) a réuni, sur la façade Atlantique, quelque 8 000 militaires français et étrangers, 20 bâtiments de surface, 1 sous-marin nucléaire et de nombreux aéronefs.

La préparation opérationnelle des unités et états-majors de la Marine se décompose en trois niveaux. L'entraînement qualifiant regroupe les actions d'entraînement, individuelles comme collectives,

qui aboutissent à la délivrance de la qualification opérationnelle. Elles sont réalisées notamment au cours des stages de mise en condition opérationnelle (MECO) des unités navigantes, des unités de fusiliers marins ou commandos, ou de la qualification en équipage constitué pour l'aéronautique navale.

L'entraînement avancé permet de placer ces unités qualifiées dans des conditions proches de situations rencontrées en opérations, en coopération inter-organique. Il peut s'agir

Trois questions au...

d'exercice de tir avancé incluant des tirs de munitions complexes dans les centres d'essai, ou d'exercices tels que le cours de commandement de sous-marin (COURCO).

Troisième et dernière strate, la préparation opérationnelle à la haute intensité, objet de Polaris 25. À ce niveau, il s'agit dans un contexte géopolitique donné, d'insérer une force navale complète, pouvant inclure des unités provenant de pays alliés, et de mettre cette force navale en situation. Afin que l'entraînement soit aussi réaliste que possible, on s'efforce de mettre sur pied deux forces que le scénario va amener à la confrontation. Pendant Polaris 25 des sites militaires à terre étaient sous menace. En mer, la force navale sous commandement français (CTF 471) était confrontée à la SNMG1 (*Standing NATO Maritime Group 1*).

Un tel exercice commence par une période de crise. Celle-ci permet de réaliser un large éventail d'actions variées et réalistes permettant de se roder.

Dans la phase de confrontation, les conditions d'exercice permettent aux forces impliquées de concevoir puis de conduire leur manœuvre de la façon la plus réaliste possible et sans scénario prédéfini. Les échelons de commandement tactique sont alors particulièrement mis sous tension.

C'est de cette complexité, de cette richesse et de l'application de ces principes que les exercices Polaris tirent toute leur valeur. ●

CV EL-AHDAB,
CHEF DU CENTRE DE COMBAT NAVAL (C2N)



© E. LEMESLE/MN

Capitaine de vaisseau Ghislain

correspondant surface pour la cellule Polaris au Centre de combat naval

En tant que chef d'orchestre de Polaris 25, comment avez-vous pensé cette préparation au combat de haute intensité ?

CAPITAINE DE VAISSEAU GHISLAIN : Ce travail a été mené selon deux axes : d'une part, recueillir les besoins d'entraînement et les bonnes idées de toutes les forces de la Marine ; d'autre part, s'inspirer du retour d'expérience des conflits récents (Ukraine, mer Rouge) pour bâtir le scénario et les modes d'action à reproduire durant l'exercice. Ainsi, Polaris a agrégé six exercices en un et a vu l'implication de l'ensemble des forces de la Marine et des services de soutien. Des objectifs généraux ont été fixés, mais le « comment faire » restait à la main des joueurs. C'est le grand principe de Polaris : laisser aux deux forces la liberté de planifier et de conduire leurs actions.

Lors du déroulement de Polaris 25, quel était votre rôle et aviez-vous des relais pour superviser les exercices ?

CV G. : La direction de l'exercice, qui comptait une trentaine de marins, était basée à Brest. Notre principal rôle était d'animer les deux partis, en simulant un environnement le plus réaliste possible. Nous étions également chargés d'assurer la sécurité de l'exercice, en permettant l'application de règles particulières visant à augmenter ce réalisme (par exemple en coupant les transpondeurs IFF - *identification friend or foe* - des aéronefs). Enfin, une cellule était chargée de l'arbitrage et du recueil du retour d'expérience. Nous pouvions nous appuyer sur un réseau de *trusted agents* embarqués à bord de chaque bâtiment. Ces *trusted agents* étaient chargés de nous renseigner sur la perception des joueurs et de contribuer à l'arbitrage en cas d'attaque. Il était ainsi tenu compte de la posture et du stade d'alerte effectif des unités visées pour décider du résultat d'une attaque.

Avec le recul, quels points forts reprenez-vous de cet exercice ?

Que vous ont appris ces exercices effectués en situation réelle ?

CV G. : Polaris constitue une occasion unique pour s'entraîner au combat naval à grande échelle, c'est-à-dire entre deux forces navales importantes, sur un vaste terrain de jeu, autour d'un scénario complexe. Les enseignements tactiques sont donc nombreux, en particulier dans la conduite des forces navales au combat. Polaris constitue également une excellente opportunité pour accroître la coopération et la connaissance mutuelle entre toutes les forces de la Marine mais aussi avec nos alliés. Le MASCAL (*mass casualties*) conduit depuis la Bretagne avec l'implication du *Dixmude* et de la chaîne de soutien à terre jusqu'aux familles a été particulièrement instructif. ●

PROPOS RECUEILLIS PAR NATHALIE SIX

CYCLONE

LE COTENTIN veille au grain

Assauts maritimes, attaques de drones, actes terroristes, cyberattaques, chantages et sabotages ont rythmé le quotidien de la garnison de Cherbourg du 10 au 16 mai. Le capitaine de corvette (CC) Clément, directeur exercice et animation, raconte à Cols bleus les coulisses de Cyclone, le volet normand de la première phase de Polaris, qui a mobilisé près de 1200 personnes.



Quels sites militaires étaient concernés par Cyclone ?

CC CLÉMENT : La zone à défendre s'étendait sur 70 km de long et 20 km de profondeur avec comme centre névralgique la base navale. D'autres emprises militaires étaient concernées comme le site de Querqueville, trois sémaphores répartis de Saint-Vaast-la-Hougue à La Hague, deux sites de communications, un dépôt de munitions et l'aéroport de Maupertus.

Pourquoi était-il important de mener cet exercice en interarmées ?

CC C. : L'objectif était d'assurer la défense des sites militaires dans la zone identifiée. Si on prend un peu de hauteur, la pointe du Cotentin comprend des sites plus stratégiques que la base navale. Le site de traitement des déchets nucléaires d'Orano et le site de Naval Group, où sont construits nos sous-marins nucléaires en font partie.

**« Un exercice inédit
par l'ampleur des moyens
déployés, avec une véritable
continuité des menaces
de la mer vers la terre. »**

VAE BENOIT DE GUIBERT, COMNORD

Le jour où nos sites seront menacés, nous aurons besoin d'en renforcer la surveillance, avec des



© MN

moyens terrestres et aériens pour en assurer leur défense. Cyclone 25 a été une réelle opportunité de mettre en place une organisation interarmées efficace sous la coordination du commandant de l'arrondissement maritime de la Manche et de la mer du Nord (COMNORD).

■ Que retenir-vous ?

CC C. : La défense de nos sites sensibles et assurée de manière efficace. L'organisation en place permet de repérer et de stopper efficacement les mouvements ennemis. La prise en compte des nouvelles menaces (sabotages, cyberattaques, chantage) est bien appréhendée. ●

PROPOS RECUEILLIS PAR L'ASP CLÉMENCE DE CARNÉ

BOURRASQUE

LA DÉFENSE du Finistère,
CONTRE VENTS ET MARÉES

Du 18 au 23 mai, des dizaines d'attaques hybrides ont été menées contre des emprises militaires de la pointe bretonne, lors de l'exercice Bourrasque, volet breton de la première phase de Polaris. De l'acte contestataire à la menace terroriste, la force rouge a mis en œuvre une palette d'actions alliant les champs physiques (maritime, terrestre, aérien) et les espaces communs (cyberespace, espace informationnel...). Le vice-amiral d'escadre (VAE) Jean-François Quérat, commandant en chef pour l'Atlantique (CECLANT) est revenu pour Cols bleus sur cet entraînement d'ampleur inédite.

© C. WASSILIEFF/MN



66

Quels étaient les moyens engagés durant Bourrasque ?

VAE JEAN-FRANÇOIS QUÉRAT : Face à nous, agissaient plusieurs unités des forces spéciales françaises s'appuyant sur quelques bâtiments de surface et surtout de nombreux moyens spécifiques, renforcées par quelques dizaines de partisans pour conduire des actions non-conventionnelles. De notre côté, nous mobilisons l'ensemble du personnel civil et militaire des entités présentes autour de la rade de Brest, en y associant certaines entreprises de la base industrielle et technologique de défense, de la chaîne sémaphorique, de la flottille de réserve côtière, quelques renforts de l'armée de Terre, et enfin des forces de la gendarmerie départementale.

■ Quelle place a été dévolue à l'innovation ?

VAE J-F. Q. : De nouveaux équipements et de nouvelles tactiques avaient été testés lors

d'exercices ou d'entraînements. Un effort particulier a été fait pendant Bourrasque sur la lutte anti-drones afin de prendre en compte le caractère particulier d'une base imbriquée dans un tissu urbain déjà très dense. L'esprit d'innovation a aussi irrigué l'approche conceptuelle de la défense en vue de penser des structures et des processus nouveaux. Nous sommes allés jusqu'à associer les populations à une défense globale de nos installations.

■ Huit mois seulement après sa création, comment la flottille de réserve côtière a-t-elle été intégrée à l'exercice ?

VAE J-F. Q. : La flottille s'est inscrite au sein d'un dispositif de contrôle des approches immédiates de la rade, jusque dans l'avant-goulet, en complément des capacités des fusiliers marins et de la gendarmerie maritime. Puis, la flottille a établi un contact avec les forces de sécurité intérieure ainsi qu'avec la population pour détecter des mouvements inhabituels sur le périmètre terrestre de la défense du Finistère.

■ Quels enseignements en avez-vous tirés ?

VAE J-F. Q. : Le premier point positif est l'excellente mobilisation de tous les acteurs impliqués dans l'exercice avec un état d'esprit et une combativité remarquables. Nous avons joué un large spectre de scénarios qui ont bien éprouvé nos organisations. La coordination avec le monde civil a été très fluide. ●

PROPOS RECUEILLIS PAR L'ASP C. C.

© MN



Des réservistes
de la flottille
de réserve côtière
Atlantique

INTEROPÉRABILITÉ

S'ENTRAÎNER à la haute intensité AVEC NOS ALLIÉS



Polaris constitue une opportunité inédite d'engagement interallié. Il permet de mener des actions de coopérations et contribue à la construction et à l'entretien de la relation de confiance entre partenaires. À la tête du premier groupe maritime permanent de l'OTAN (Standing NATO Maritime Group 1, SNMG1), depuis le 9 janvier 2025, le Commodore néerlandais Arjen S. Warnaar commandait la "force rouge" (TF472) depuis l'HNLMS De Ruyter.

Cinq navires de nationalités différentes composent actuellement le SNMG1. Comment coordonnez-vous vos actions ?

COMMODORE ARJEN S. WARNAAR : Le bon niveau d'interopérabilité au sein du SNMG1, communauté maritime de l'OTAN, permet aux navires de facilement s'interconnecter grâce aux liaisons de données tactiques, et systèmes de communication et en appliquant les standards OTAN. Et par-dessus tout, les équipages sont habitués à travailler de cette manière. Le SNMG1 le fait depuis 1968.

Avez-vous adapté vos procédures lors de Polaris 25 ?

A. S. W : J'ai profité de la phase de montée en puissance pour intégrer la force opérationnelle. Le rapport de force était en nette défaveur de ma TF. Il était essentiel que notre dispositif tactique soit le plus longtemps possible inconnu par la force bleue (CTF471). Je voulais qu'elle ignore le plus longtemps la position et les intentions de mon groupe opérationnel. J'ai donc opté pour la dispersion de mes unités. Nous avons utilisé l'étendue de la zone d'exercice pour disparaître de leurs écrans radar

et se fondre dans le trafic maritime. À l'issue, mes unités étaient dispersées et silencieuses, nous étions toujours interconnectés. Nous avons utilisé cette situation à notre avantage pendant la phase de montée en puissance. Nos propres informations de position ont été alimentées par des moyens passifs (source ouverte et renseignement) et nos moyens aériens dédiés contribuant à optimiser notre propre situation tactique au détriment de celle de la CTF471. Avantage que nous avons utilisé de manière décisive au cours de la phase 2 de l'exercice.

Comment avez-vous conduit la TF472 pour empêcher la TF471 de débarquer sur les plages bretonnes ? Quelle tactique avez-vous adopté pour la déstabiliser ?

A. S. W : Il est très difficile de mener à bien un débarquement amphibie sous menace. Mon intention était donc d'affaiblir la TF471 pour qu'un débarquement amphibie ne soit plus une option viable. Deux de mes unités ont mené un engagement surprise contre la force bleue. Cette opération a été couronnée de succès et a permis à mes deux autres unités ainsi qu'à mon sous-marin de « balayer » les escortes restantes et les unités

amphibies. Je pense que nous avons été très efficaces.

Qu'avez-vous appris de cet exercice et de l'entraînement de haute intensité Polaris ?

A. S. W : Le concept Polaris est un excellent moyen de faire progresser nos équipages. C'est un concept d'entraînement intéressant car il permet de nous concentrer sur la manière dont nous pourrions combattre l'ennemi et gagner. L'évolution du scénario a été suivie par la division entraînement, mais

les deux TF ont été totalement libres dans l'élaboration de leurs plans et dans la conduite de ceux-ci. Les deux forces ont été bien soutenues par l'aviation et ont dû se battre avec les moyens dont elles

disposaient. Dans l'ensemble, c'est une configuration très réaliste. ●

**PROPOS RECUEILLIS ET TRADUITS PAR
MARGAUX BRONNEC**

“ Les deux forces ont été totalement libres dans le développement et la conduite de leurs plans. »

COMMODORE ARJEN S. WARNAAR



© ARMÉE DE TERRE

CATAMARAN 25

Une mission **FÉDÉRATRICE** **AU-DELÀ DES APPARTENANCES D'ARMÉES**

Pendant toute la durée de Polaris 25, l'armée de Terre et la Marine nationale ont travaillé ensemble. Une coopération nécessaire lors de la deuxième phase de Polaris appelée Catamaran (du 26 mai au 15 juin) dont l'objectif était de débarquer des troupes terrestres depuis la mer sur les côtes bretonnes.

1 300 soldats embarquent sur les porte-hélicoptères amphibies (PHA) *Tonnerre* et *Dixmude*. C'est le début de l'exercice Polaris 25. Parmi eux, des soldats issus principalement de la 9^e Brigade d'Infanterie de Marine (BIMa) et du 5^e régiment d'hélicoptères de combat (RHC). Avec une capacité amphibie, la 9^{ème} BIMa est projetable de la mer vers la terre. Armant le poste de commandement de la force de débarquement et les deux groupements tactiques embarqués (GTE), les premières troupes ont débarqué sur les plages de Linès et de Magouëro à Plouhinec dans le Morbihan. L'objectif de la manœuvre : reprendre une zone conquise, les installations aériennes et portuaires de Lorient conquises. Pour le colonel Jean-Philippe Rollet, adjoint au général commandant la 9^e BIMa,

commandant les forces débarquées au cours de l'exercice, « *Sur le fond, il est évident que marins, terriens et aviateurs sont fortement influencés par le « milieu » dans lequel ils évoluent nativement. Travailler ensemble requiert une phase d'acculturation croisée, afin que chacun comprenne les contraintes de l'autre et son impact sur la manœuvre. Il a fallu adapter les procédures pour qu'elles respectent les mesures de dispersion nécessaires à la protection de la force. Cela représente un changement majeur, passer d'une ère de déploiement en milieu permissif à celle d'affrontements de haute intensité* », souligne le colonel. Ainsi, depuis le PHA, rassemblés dans un engin de débarquement amphibie rapide (EDA-R), les marsouins et les véhicules blindés ont pu débarquer sur le sable. Ils ont été appuyés par les hélicoptères du 5^e RHC et un drone S-100 de la Marine, moyens supplémentaires de reconnaissance et d'appui au profit des troupes au sol nécessitant une véritable coordination où rien ne peut être laissé au hasard.

Une connaissance mutuelle essentielle

Depuis la central opération du PHA *Tonnerre*, le capitaine (CNE) Socrate du 2^e Régiment d'Infanterie de Marine (RIMa) a planifié, orienté et redirigé les compagnies une fois la manœuvre



© ARMÉE DE TERRE



© ARMÉE DE TERRE

lancée. « *La Marine a en charge la conquête de la supériorité navale et la bonne mise à terre du GTE,*

« Une phase d'acculturation croisée est nécessaire »

quand l'armée de Terre a pour responsabilité la conquête de la zone à terre, explique le CNE Socrate. Au cours de la phase de planification du débarquement à bord du PHA, les terriens peuvent s'y consacrer à 100 %, alors que les marins, eux, doivent assurer en parallèle la navigation, voire le combat naval. Cela nécessite de parfaitement connaître ses interlocuteurs, leurs responsabilités, et pour moi, de faire preuve de patience et de souplesse pour s'adapter en fonction des aléas de la vie à bord. » Les frégates s'entraînent souvent au combat

naval, mais réalisent rarement des tirs d'appui feu contre des positions ennemies à terre au profit des troupes débarquées. Les unités de l'armée de Terre s'entraînent régulièrement dans leurs différents camps de manœuvre, mais chargent et déchargent rarement un véhicule blindé depuis un engin de débarquement amphibie.

« *Les troupes de marine doivent s'entraîner dans ce domaine le plus souvent possible afin de maintenir leurs savoir-faire, rester efficace et remplir leur contrat opérationnel* », admet le CNE Socrate.

« La mission fédère, bien au-delà des appartenances d'armées »

Les marsouins sont accueillis à bord comme tous les membres d'équipage du *Tonnerre*, sans distinction : « *C'est extrêmement rassurant de sentir que la mission fédère, bien au-delà des*

appartenances d'armées », précise le colonel Jean-Philippe Rollet. Pour répondre à la complexité des opérations contemporaines, pour lesquelles les opérations amphibies ne cessent de s'adapter, il est indispensable d'être rapidement interopérable et nécessite de se connaître.

Une connaissance déjà acquise par le 2^e RIMa puisque deux mois auparavant, les marsouins étaient sur le *Tonnerre* pour l'exercice Dragoon Fury : « *Cette proximité a permis de gagner beaucoup de temps lors de la planification, pour surmonter de nombreuses difficultés en conduite. D'où l'importance primordiale de répéter et multiplier ces exercices et le travail interarmées* ». Et le capitaine Socrate de conclure : « *Aucune manœuvre ou opération militaire ne s'improvise* » ●

PROPOS RECUEILLIS PAR
L'EV1 MARGAUX BRONNEC

CONCEPTION, CONDUITE ET ÉVALUATION

Dans les COULISSES

DE POLARIS 25

L'exercice Catamaran avait pour objectif d'entraîner deux task forces. L'une pour mener des actions amphibies sous la menace de l'autre puissance crédible et disposant de moyens équivalents. Les forces en puissance ont disposé d'une grande liberté de manœuvre. Mais «exercice ouvert» ne signifie pas un exercice peu préparé. Bien au contraire.

Pour le capitaine de corvette (CC) Jean-Baptiste, membre de l'équipe de montage et de direction de l'exercice, Polaris 25 avait commencé depuis plusieurs mois. La définition des objectifs, la conception des vignettes et l'évaluation des ripostes possibles ont été réalisées avant l'exercice. La direction de l'exercice (DIREX), a ainsi cherché à anticiper un maximum de situations mais s'est surtout adapté en conduite. «La DIREX ne parlait pas directement aux unités participantes mais jouait, pour les deux forces en présence, le rôle de l'autorité directement supérieure. En cela, Polaris 25 permet un plus haut niveau de liberté», explique le CC Jean-Baptiste.

Les grandes lignes du scénario étaient écrites, l'élément déclencheur connu, et le débarquement amphibie sous menace prévu. Entre les deux, la direction de l'exercice a préparé une succession de vignettes répondant chacune à un objectif d'entraînement, réajustant chaque matin le scénario en fonction des actions de la veille et de leurs conséquences. Certaines vignettes s'avéraient plus ardues à placer que d'autres, il a fallu par exemple amener les participants à réaliser une frappe de missiles de croisière sous menace engageant à la fois des Rafale Marine, frégates et sous-marin nucléaire d'attaque.



© K. AUGER/MN

Sortir des sentiers battus »

Les unités militaires n'ont pas été les seules à devoir sortir des sentiers battus. Le scénario d'un tel exercice doit permettre des interactions difficilement intégrables dans des exercices plus sérialisés. Au cours de la phase de combat, un brouillage GPS en frange côtière a pu être réalisé grâce à la coopération des acteurs locaux sans remettre en question le niveau de sécurité. Pour le débarquement amphibie, la task force a choisi le site de débarquement après une évaluation de la situation tactique et de l'environnement, tout en ménageant l'effet de surprise pour la force adverse. Dans un exercice classique, un lieu est choisi plusieurs jours à l'avance et une information de la population par arrêté préfectoral est réalisée. Pour Polaris 25, plusieurs arrêtés préfectoraux ont été émis pour différentes zones de débarquement sur le littoral du Morbihan générant une attente de nombreux habitants qui s'attendaient à assister à des manœuvres militaires d'ampleur sur leur plage favorite.



© L. LUGUÉ/MN

Agents de confiance

Pour Polaris 25, la réussite d'une action s'évalue à la fois sur des critères techniques mais aussi sur des critères environnementaux. « Si le stade d'alerte n'est pas adapté à la situation, les conséquences sont plus graves en cas d'attaque, et le retentissement plus important sur la suite », précise le CC Jean-Baptiste. Pour en juger, la direction d'exercice s'appuie sur des agents de confiance présents à bord. Ils sont chargés d'apprécier les réactions de l'unité aux éléments du scénario, et l'action de ses adversaires, de les faire remonter à la direction d'exercice pour que cette dernière la prenne en compte dans la suite du jeu. Si la préparation matérielle n'est pas adaptée par exemple, cela conduit à des dommages, comme la neutralisation d'un système d'armes pour le reste de l'exercice. Il n'y a pas de réparation « magique ». Une avarie doit être traitée de bout en bout avant que le système soit à nouveau déclaré opérationnel.

Une MECO pas comme les autres

Polaris 25 a permis à l'équipage B de la frégate multi-missions (FREMM) *Bretagne* de vivre un stage de mise en condition opérationnelle (MECO) particulier : « Nous avons ajouté à une MECO classique un stage avancé », explique le CC Arnaud, officier chargé du bâtiment pour la division entraînement. Ce stage avancé a été conçu avec la direction de l'exercice et insérer dans Polaris. Le jeu libre a amené la *Bretagne*, référente du domaine

lutte sous la mer de la TF 471 (force bleue) à mener plus rapidement des actions de haute intensité. « J'ai donc travaillé directement avec l'agent de confiance inséré à bord, qui m'informait discrètement des événements à venir. » Avec son équipe d'entraîneurs, le CC Arnaud a profité d'une attaque missile pour déclencher un exercice de maîtrise des capacités opérationnelles (MACOPEX) impromptu. Il disposait d'une collection d'enveloppes préparées par le service de soutien de la flotte ou chacune d'entre elle décrivait l'avarie d'un matériel, nécessitant l'activation de la chaîne de soutien. Enfin, la *Bretagne* a joué le théâtre de la vignette *massiv casualties* (MASCAL), activant la chaîne de santé pour prendre en charge de nombreux blessés causés par le combat naval. Même si toute l'intégralité de l'animation préparée n'a pu être déroulée, les objectifs majeurs de l'exercice ont été atteints, démontrant ainsi l'efficacité de la doctrine d'entraînement Polaris dans le durcissement des forces. ●

CC ÉMILIE DUVAL



© T. GOLLUOT/MN

SOUTIEN OPÉRATIONNEL

UNE INTÉGRATION parfaite

À POLARIS 25

Le Service de santé des armées (SSA) a déployé une soixantaine de personnes, d'active ou de réserve, intégrée aux opérations en mer et aux actions à terre. L'occasion également de tester le nouvel équipement médico-chirurgical DS2-24, conçu pour faciliter le traitement spécialisé des pathologies courantes tout en prenant en charge de nombreux blessés graves.

À l'heure où se dessinent de nouvelles menaces, le combat naval est redevenu une hypothèse crédible, explique le médecin en chef (MC) Charles-Édouard, directeur médical (DIRMED) de l'exercice Polaris 25. Dans ce contexte, il était nécessaire de vérifier la bonne adaptation à l'environnement opérationnel spécifique de la Marine de l'ensemble des étapes de la « réponse santé », tout en travaillant la question du ravitaillement sanitaire. » Au cours de la première phase, le personnel de santé issu de la 133^e antenne médicale de Cherbourg et du 16^e centre médical de Brest a ainsi pu soutenir les emprises militaires face à des attaques hybrides intenses.

Dans la seconde phase, l'activation du volet « Massiv casualties » (MASCAL – plan appliqué en cas d'afflux massif de blessés) a mobilisé l'ensemble du personnel pour mettre en œuvre



© A.COURANT/ARMÉE DE TERRE/DÉFENSE

ses connaissances du sauvetage au combat. « De manière très concrète, assure le médecin en chef, chaque maillon, du marin primo-intervenant au chirurgien, a pu prendre pleinement conscience des enjeux de cette préparation opérationnelle et des exigences fondamentales de toute la chaîne du soin en mer. Nous avons aussi pu éprouver la capacité des soignants à prendre en charge un flux massif et continu de blessés dans un environnement isolé et dans un contexte de combat naval. Par ailleurs, la présence d'un échelon de Command and Control Medical (C2Med) complet au sein de l'état-major embarqué a joué un rôle capital pour évaluer et valider une véritable coordination santé. » Tout au long de l'exercice, le SSA a pu également mettre à l'épreuve les divers dispositifs, depuis la médicalisation de l'avant du blessé (rôle 1) à bord des bâtiments ou en appui des opérations terrestres jusqu'au transfert vers une unité médicale de niveau



© L.LUGUE/MN

2 (rôle 2) sur le PHA *Dixmude*, où ont été pratiqués les gestes chirurgicaux de sauvetage et la réanimation. Polaris a également permis de mettre en lumière les atouts de la nouvelle dotation médico-chirurgicale DS2-24. Cette capacité en cours de déploiement dans la Marine a, en effet, été conçue pour faciliter le traitement spécialisé des pathologies courantes, mais aussi pour prendre en charge de nombreux blessés graves en simultanément. Conforme aux particularités du milieu maritime, aux risques spécifiques de l'environnement naval et à la conduite des opérations, il donne au personnel médical embarqué une



© T.GOLLIOT/MN

haute capacité de prise en charge de patients nécessitant des soins d'urgence et de déchoquage.

« Enfin, précise le MC Charles-Édouard, toutes les occasions ont été mises à profit pour développer l'interopérabilité avec nos alliés et partenaires américains, brésiliens, italiens et britanniques.

Autant d'objectifs fixés sous la supervision du DIRMED qui ont été atteints. » ●

LV (R) JEAN-PIERRE DECOURT



© M. BAILLY/MN

LE SERVICE DE SOUTIEN DE LA FLOTTE SE POLARISE

Depuis 2023, le service de soutien de la flotte a Ursa Minor, pour entraîner les chaînes de soutien technique et logistique en marge des grands exercices.

Le point commun entre Polaris et Ursa Minor ? Tous deux se croisent la nuit dans la voûte céleste. L'étoile Polaire est en effet le joyau le plus étincelant de la constellation de la Petite Ourse, de son vrai nom *Alpha Ursae Minoris*. La Petite Ourse brille par sa discrétion. Alors dans l'ombre de Polaris, l'exercice Ursa Minor a entraîné l'échelon "arrière", pour tester l'efficacité et la résilience des équipes chargées d'analyser, prioriser et traiter les avaries de combat.

Depuis la simple panne à une brèche dans la coque, les animateurs de l'exercice ont rivalisé d'imagination pour inventer des scénarios toujours plus complexes, imposant d'étudier des réponses agiles et exotiques. Télé-assistance, utilisation

des « moyens du bord », envoi d'experts ou de pièces de rechanges, ... toute solution est bonne à prendre pour permettre au navire touché de tenir au combat ou minimiser son éventuel « passage au stand ».

Ursa Minor, en mobilisant industriels et militaires, enrichit le retour d'expérience afin de préparer efficacement les chaînes de soutien à l'hypothèse d'un conflit majeur. ●

N. SIX ET CC JEAN-BAPTISTE

CONAVEX

LE MICA CENTER au service DE LA COOPÉRATION MARITIME

Le MICA Center a participé à l'exercice de coopération maritime Conavex, volet maritime de Polaris.

Au programme : un scénario multi-menaces inspiré par celles rencontrées par les bâtiments de la marine marchande, notamment en méditerranée Orientale et en mer Rouge. De nombreuses compagnies maritimes ont accepté de participer aux manœuvres navales de l'exercice. La cellule NCAGS (Naval Cooperation and Guidance for Shipping) était le chef d'orchestre de l'exercice assurant l'interface entre les opérations militaires et la communauté maritime civile.

L'équipage du porte-conteneurs assiste à une scène inhabituelle. Une dizaine de mètres au-dessus de sa tête, un Caïman Marine est en stationnaire. Cinq marins sont hélitreuillés sur un aileron de la passerelle. Une fois l'équipe de visite déposée, l'hélicoptère s'éloigne pour rejoindre son porteur, la frégate multi-missions (FREMM) *Auvergne*. Les marins rejoignent l'équipage pour lui porter assistance.

Quelques heures plus tôt, alors que l'*Auvergne* avait reçu la mission d'escorter un navire de commerce transportant des réfugiés, un renseignement lui indiquait que celui-ci pourrait être la cible d'un assaut. Le commandant décide alors de déployer une partie de son équipe de visite sur le bâtiment jusqu'à ce que la menace soit levée. Tandis que la FREMM navigue à proximité, l'hélicoptère éclaire la zone pour créer une bulle de sécurité autour du navire. À bord du porte-conteneurs, l'équipe de visite s'organise en bordée pour réaliser une veille permanente et être capable d'agir au moindre signal. « C'était



© LD ARMATEURS

très intéressant, confie Pierre-Ferdinand, le commissaire de l'Auvergne et chef de l'équipe de visite. *Nous avons pu nous entraîner à la dépose par hélitreuillage alors que d'ordinaire, on monte à bord d'un bâtiment par une échelle de coupée. Cette action a aussi permis de travailler la capacité à armer un dispositif à bord d'un bâtiment de commerce en équipe réduite pour protéger le navire pendant une durée significative.* » Ces scénarios s'inspirent directement des situations rencontrées en mer Rouge et dans le golfe d'Aden.

Les compagnies maritimes au cœur du dispositif

Au total, une quinzaine d'armateurs (*Brittany Ferries, LD Armateurs – ASN, Knutsen France, Ponant, Compagnie Maritime Nantaise - MN, Angloeastern...*) ont répondu présents pour s'entraîner avec la Marine. Les compagnies maritimes ont été sollicitées pour participer à différentes manœuvres navales. Maximilien Colucci, superintendant maritime à la Compagnie Maritime Nantaise-MN, raconte :



© C.DUPONT/MN

« Le MN Pelican a été escorté par la frégate portugaise Bartolomeu-Dias depuis Poole, en Angleterre jusqu'à Ouessant. L'escorte a duré une douzaine d'heures. Sous des menaces simulées, l'équipage s'est entraîné à des manœuvres d'évasion et de coordination de la navigation (ordres de barre et de vitesse) avec des moyens de communication sécurisés. Appartenant à la coopération navale volontaire, ce type d'exercice est toujours très intéressant et riche d'enseignements ». Le ferry Armorique, quant à lui, a assuré sa liaison transmanche sous escorte de la frégate néerlandaise Van Amstel. Pour Valérie Marzin, responsable service sécurité sûreté de Brittany Ferries, « même si notre flotte n'opère pas en zone sensible, il est essentiel d'avoir un lien actif avec les acteurs de la sécurité maritime et de connaître les dispositifs en place ». Enfin, l'ensemble des compagnies maritimes se sont entraînées au signalement de leurs mouvements et au report d'événements de sûreté maritime, conformes aux procédures de l'OTAN.

Les armateurs ont également été sollicités sur leur coopération dans le cadre de la maîtrise des fonds marins « Seabed Warfare ». Ainsi, LD Armateurs et ASN ont engagé le câblé Île de Sein pour inspecter une zone au nord de l'île de Batz avec son véhicule sous-marin télé-opéré (ROV), en coopération avec un détachement du groupe d'intervention sous la mer.

« Cet exercice de cinq semaines aura finalement mobilisé 16 compagnies maritimes et près de 30 personnes composant le centre et sa cellule NCAGS. Les différents scénarios mis en œuvre ont permis près de 400 reports de navires, 60 signalements

d'événements de sûreté maritime et quatre escortes souvent montées et organisées en moins de 24 heures », conclut avec enthousiasme le capitaine de frégate Thomas, commandant du MICA Center. CONAVEX offre à l'Auvergne et aux frégates de la SNMG1 un entraînement réaliste à l'escorte rapprochée. En effet, depuis le lancement d'Aspides le 19 février 2024, une frégate occidentale patrouille en permanence en mer Rouge. Cette opération de l'Union européenne a pour objectif de protéger le trafic maritime et contribuer à la liberté de navigation dans la région. Elle a permis à ce jour de protéger plus de 640 navires de commerce. ●

**PROPOS RECUEILLIS PAR
L'ASP CLÉMENCE DE CARNÉ**



© C.DUPONT/MN

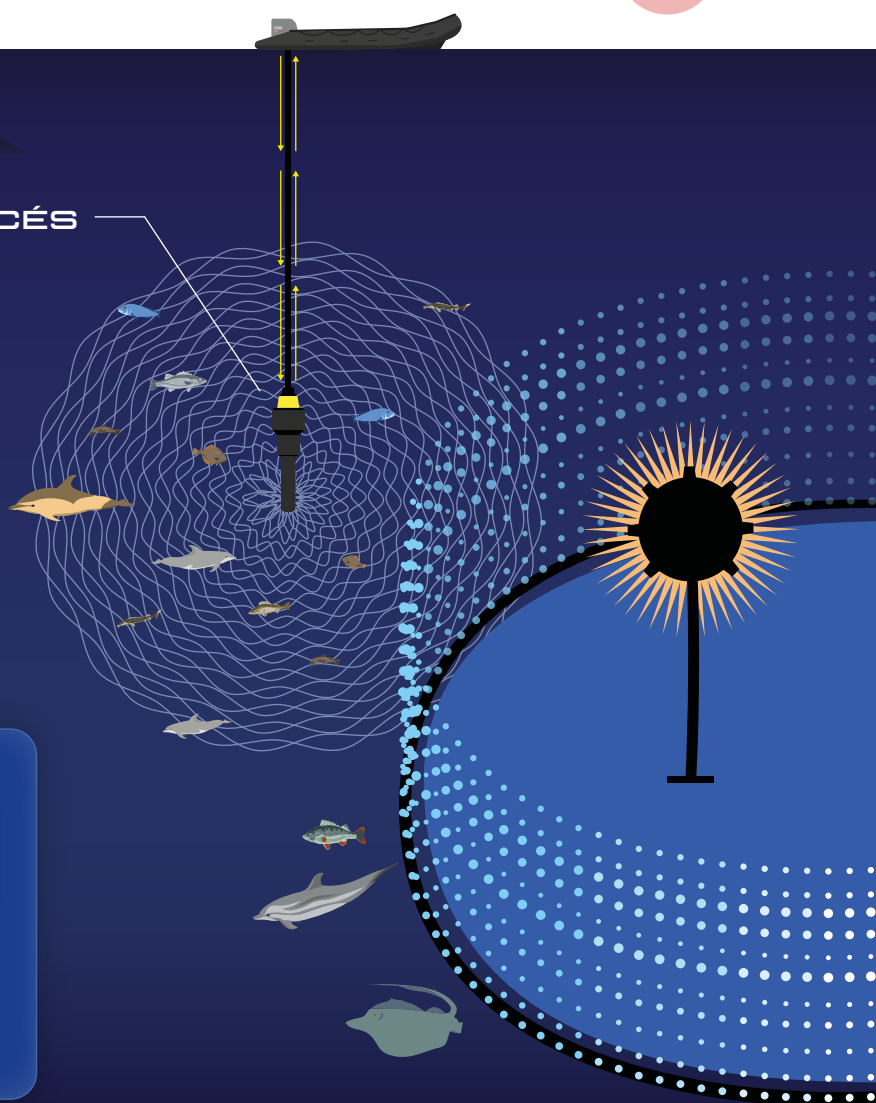
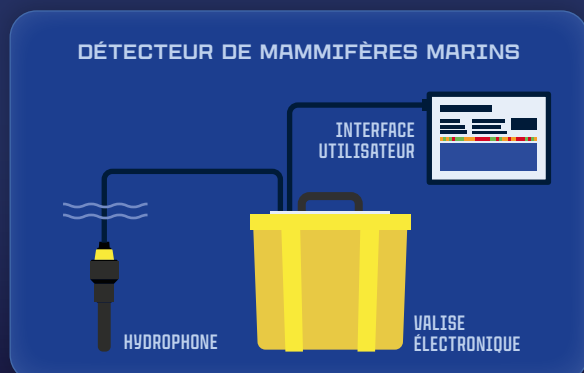
Protéger la faune marine

1

LE DÉTECTEUR DE CÉTACÉS OU BOUÉE ACOUSTIQUE

Dispositif pour capter et identifier
les signaux émis par la faune marine.

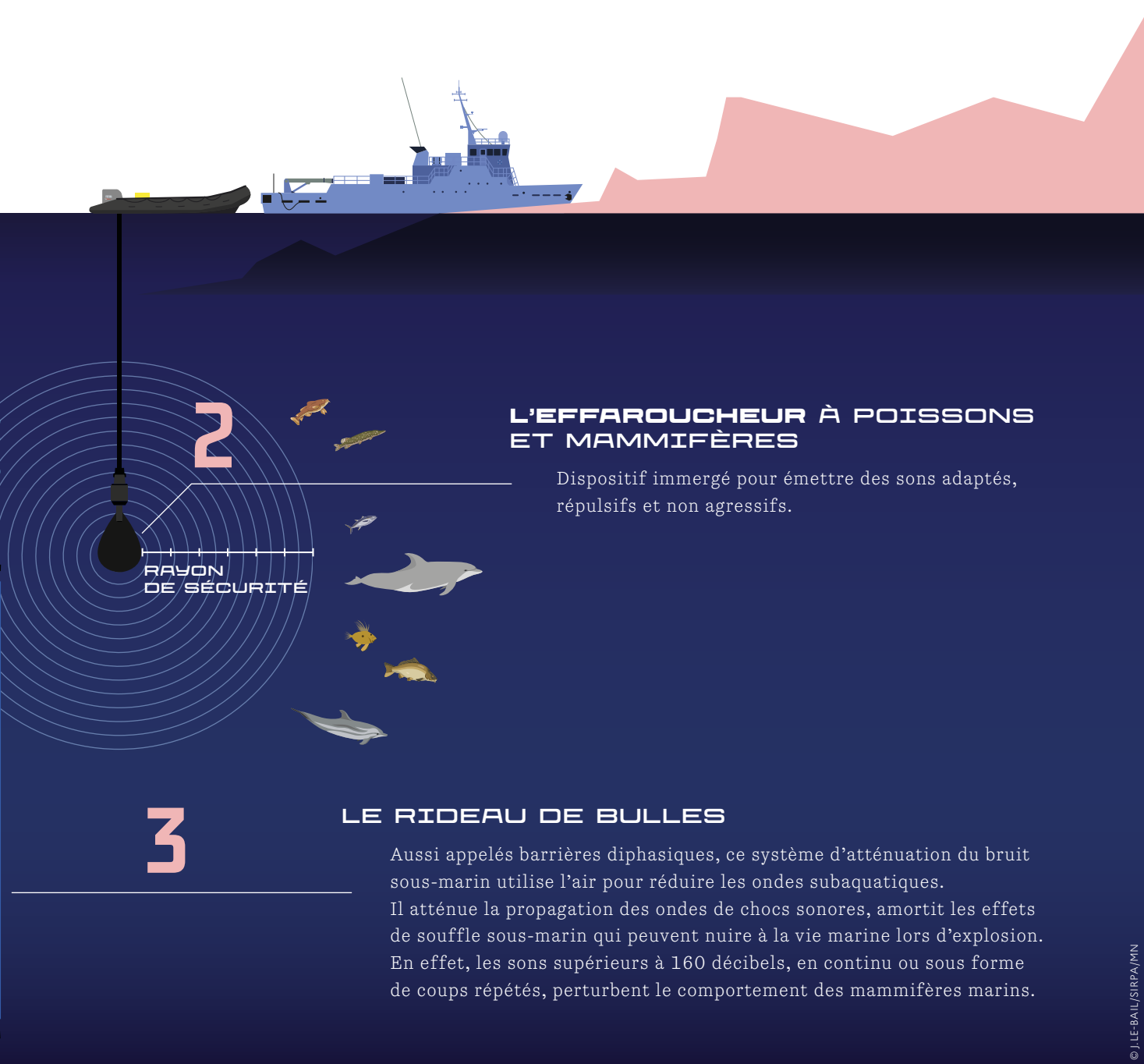
- déployable à partir d'un semi-rigide du groupe de plongeurs-démineurs
- autonomie énergétique (>1h30)



Dans la continuité de la stratégie Défense durable 2016-2020 (poursuivre et renforcer les efforts en faveur de la biodiversité terrestre et marine). Les opérations de contre-minage, missions de service public auxquelles participe la Marine nationale, sont menées en ce sens. *Cols bleus* vous présente trois mesures de protection de la faune marine, mise

en oeuvre dans le projet global de traitement raisonné de munitions historiques en Méditerranée.

Ces mesures peuvent également être mises en oeuvre dans d'autres régions et être étendues aux entraînements ou expérimentations mettant en oeuvre des explosifs.



PREFECTURE MARITIME





RENCONTRES

Dans le sillage
du VAE Christophe Lucas

42

Portrait du second maître
Émilie

44

Vice-amiral d'escadre CHRISTOPHE LUCAS

Breveté pilote en 1993, ce marin du ciel a volé à bord d'Atlantique 2 (avions de patrouille maritime) jusqu'en 2006, l'année de fin de son commandement de la Flottille 23F. Il a encore servi l'aéronautique navale comme gestionnaire officiers «AERO» et plus tard comme commandant de la base de Lann-Bihoué. À la tête de la préfecture maritime de la Méditerranée depuis un an, il représente désormais l'État en mer sous les ordres du Premier ministre, et commande aussi une zone et un arrondissement maritimes.



© MN

Pourquoi les compétences et l'étendue des responsabilités actuelles du préfet maritime ont-elles été renforcées en 2004 ?

VICE-AMIRAL D'ESCADRE CHRISTOPHE LUCAS :

La fonction de préfet maritime a vu le jour sous le Consulat en avril 1800, dans la continuité de la création des préfets départementaux. L'apparition de cette fonction obéissait alors à une logique de concentration locale des pouvoirs, amorcée sous l'Ancien Régime. Correspondant du ministre de la Marine, le préfet maritime était alors chargé de la direction des services de l'arsenal et notamment de la sûreté des ports et de la protection des côtes. Les compétences et l'étendue des responsabilités du préfet maritime ont évolué depuis, en particulier à la suite du naufrage de l'Erika en 1999. La dernière évolution date ainsi de 2004 et a permis de moderniser et de renforcer la place des préfets maritimes, en leur conférant une autorité plus claire et adaptée aux défis contemporains.

On dit que le préfet maritime à trois casquettes ?

VAE C. L. : Le préfet maritime est un officier général de la Marine. Véritable préfet en mer, il cumule cette fonction civile avec ses attributions militaires de commandant de zone maritime (CZM) et de commandant d'arrondissement maritime (CAM). Au quotidien, j'exerce trois grandes responsabilités. Première casquette : celle de préfet maritime de la Méditerranée, c'est-à-dire de représentant de l'État en mer sous les ordres du secrétariat général de la mer qui relève directement du Premier ministre. Mes prérogatives s'exercent dans trois grands domaines : je suis « préfet de l'urgence en mer », préfet de police en mer et préfet gouverneur de l'espace marin. Mon périmètre s'exerce sur neuf départements, 2000 km de côtes et 115 000 km² de Search and rescue region (opérations de recherche et de sauvetage). Deuxième casquette : celle de commandant de zone maritime, c'est-à-dire de contrôleur opérationnel des moyens interarmées déployés en Méditerranée, sous l'autorité du chef d'état-major



des armées. Ma mission consiste ici à garantir notre capacité d'action en Méditerranée. Il s'agit de surveiller, anticiper, et comprendre afin de protéger les intérêts de la France et intervenir lorsqu'ils sont en jeu. Troisième casquette enfin : celle de commandant d'arrondissement maritime, c'est-à-dire d'autorité territoriale de toutes unités de la Marine basées dans le quart sud-est de la France, y compris la Corse.

Dans la zone Méditerranée, quels sont les gros dossiers pour un Préfet maritime ?

VAE C. L. : La zone sous la responsabilité du «PREMAR» se caractérise par un trafic maritime important, une très forte fréquentation de la zone côtière et une diversification croissante de l'ensemble des activités (trafic maritime, éoliens, loisirs nautiques, exploitation, dronisation, etc.). Ces activités induisent un risque vis-à-vis de la sécurité en mer mais également une forte pression sur l'environnement et des problèmes de cohabitation des usages. Il s'agit d'anticiper et de gérer les crises, qu'elles soient environnementales, sécuritaires ou événementielles.

De quels moyens disposez-vous pour faire respecter la loi ?

VAE C. L. : Je dispose des moyens des différentes administrations concourant à l'action de l'État en mer : Marine nationale,

Gendarmerie maritime et Gendarmerie départementale, Douane française, Affaires maritimes, moyens nautiques de la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM). En tout, 8 administrations, 70 moyens nautiques et 30 aéronefs, 19 sémaphores, 47 stations SNSM, le tout coordonné par le CROSS MED (La Garde et Corse) pour les opérations de surveillance et de sauvetage.

Quel bilan tirez-vous de l'UNOC 3 et le rôle du conseil maritime de façade méditerranée qui a été réuni récemment ?

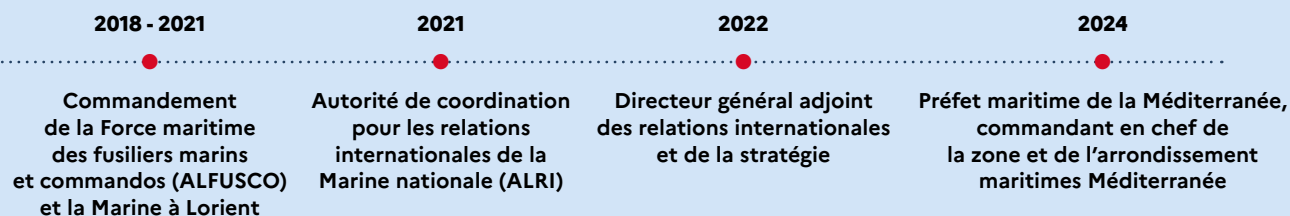
VAE C. L. : Au-delà des annonces clés en faveur de la protection de l'océan, l'organisation de l'UNOC 3 revêtait un enjeu sécuritaire majeur. En tant que préfet maritime, la sécurité et la sûreté maritimes de cet événement étaient de ma responsabilité. Au bilan, je ne peux que me réjouir du bon déroulé de cet événement. La préfecture maritime est habituée à la mise en place de dispositifs de grande ampleur (arrivée de la Flamme olympique et site des Jeux Olympiques 2024, par exemple). Les entraînements réguliers permettent également d'avoir des procédures claires et rodées. Ces dispositifs, constitués en strates composées d'une trentaine d'embarcations, de la frégate au semi-rigide, et fort de 350 agents, s'appuient aussi sur les administrations concourant à l'action de l'État en mer.

En tant que préfet coordonnateur de façade (avec le préfet de la région Provence-Alpes Côte d'Azur), je suis enfin compétent en matière de planification de l'espace maritime en Méditerranée. Le rôle du Conseil maritime de façade (CMF) est d'émettre des recommandations sur l'utilisation, l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral et de la mer. À titre d'exemple, le dernier CMF de la façade a acté le développement, d'ici 2030, des trois parcs éoliens flottants commerciaux lancés en Méditerranée.

La Préfecture maritime Méditerranée a lancé en 1991 le prix Encre Marine, à ce jour le seul prix littéraire de la Marine nationale, dont vous êtes le président du jury. Êtes-vous un lecteur assidu ?

VAE C. L. : Je fais en sorte de l'être même si le temps me manque parfois. Je considère la lecture comme un outil essentiel : pour la réflexion, pour l'ouverture d'esprit, pour garder le lien avec l'histoire. Ma liste de lecture est éclectique. Je lis bien entendu des ouvrages centrés sur mes préoccupations professionnelles, d'essais géopolitiques ou de réflexions stratégiques mais aussi des récits ayant trait à la mer ou des romans. Un bon livre, c'est un cap que l'on suit avec plaisir! ●

PROPOS RECUEILLIS PAR NATHALIE SIX





Second maître **Émilie** Maître d'hôtel à bord de la FREMM-DA Alsace

Servir à table, son prochain et son pays. En s'engageant comme restaurateur (RESTAU) dans la Marine, le second maître (SM) Émilie a concilié sa passion pour le voyage et la tradition culinaire française. Elle parcourt ainsi les mers tout en cultivant l'art de la table.

Une armée marche avec son estomac», martelait Napoléon. Pour paraphraser le 1^{er} empereur des Français, on pourrait dire qu'un marin «*navigue souvent, combat parfois, mais mange tous les jours*». L'importance de la restauration et du ravitaillement à bord des bâtiments de la Marine n'est plus à démontrer. Cette responsabilité nimbe d'un lustre non négligeable les métiers de la filière RESTAU et a immédiatement séduit le second maître Emilie. «*Mon envie de voyage a trouvé une parfaite illustration dans le métier de maître d'hôtel où le mot service prend tout son sens.*» Savoir dresser une table dans les règles de l'art à la française, contribuer à la réussite des forces en leur donnant les moyens de tenir dans la durée et se mettre au service de son pays s'inscrivent désormais dans le quotidien de la jeune femme. «*Je me sens comblée. En deux missions, j'ai déjà découvert dix pays. J'ai un cadre de vie qui me plaît et ma spécialité me permettra d'évoluer.*»

Depuis un an et demi, elle occupe le poste de maître d'hôtel sur la frégate multi-missions de défense aérienne (FREMM-DA) Alsace. À poste dès 6h30 pour la mise en place du petit-déjeuner, elle enchaîne avec le nettoyage du carré puis la plonge. Une accalmie passagère se glisse avec le dressage de la table du carré commandant. Comme sur la plupart des navires de la Marine, le service se fait à l'assiette. «*J'ai eu des cours à l'École du commissariat des Armées afin de pratiquer en respectant parfaitement le protocole*», précise-t-elle. Les officiers supérieurs passent à table et profitent d'un moment de détente alors que le navire fait route vers Athènes. Le SM Émilie doit rester dans le timing dédié

au repas. «*J'ai un minuteur dans la tête*», confie-t-elle. Le ballet des plats ne peut souffrir de temps mort. Après avoir servi le plat principal, Emilie repart rapidement en cuisine pour aller chercher la suite. Aujourd'hui c'est un dessert que cette férue de pâtisserie a elle-même concocté : un fondant au chocolat. Il est important pour elle que les membres du carré puissent s'y ressourcer pour ensuite accomplir au mieux leur mission. Après le déjeuner, elle s'attelle à la confection de verrines à la mousse de chèvre et au tartare de poivrons puis passe au nettoyage avant d'aller servir des cafés en passerelle. «*Il faut aimer courir un peu partout pour faire ce métier, je ne m'ennuie jamais!*», explique-t-elle, passionnée. «*Le commis m'a enseigné les bases, comme l'art des prestations lors de réceptions de hautes autorités. Le commissaire m'a également donné de nombreux conseils. Quant aux membres d'équipage, ils m'ont bien accueillie à bord et j'ai rapidement pu m'intégrer!*». La plus belle de ses récompenses : constater la satisfaction du carré après un repas. À l'instar des autres marins, Emilie a d'autres rôles. Au poste de combat, elle tient celui de brancardier. L'obtention de sa certification PSE1 l'autorise à assister le médecin et l'infirmier à bord. Les exercices en mer sont quotidiens et durent 1h à 1h30. «*Je dois rester vigilante car je peux être appelée à n'importe quel moment en cas d'alarme blessé.*» De la cuisine au carré en passant par l'infirmerie, le SM ne dévie pas de son fil rouge : prendre soin des marins, moralement et médicalement, en toutes circonstances. ●

EV2 (R) ELISABETH FEIGNEUX



© M. BAILLY/MN

Parcours

- 2021** • Baccalauréat puis licence de langues étrangères appliquées.
- Avril 2023** • Entrée à l'École de maistrance
- Octobre 2023** • Intégration du Brevet d'aptitude technique (BAT) de la spécialité Restauration à l'École des spécialités du Commissariat des armées (ESCA) à Querqueville (Manche)
- Depuis février 2024** • MOTEL sur la frégate multi-missions (FREMM) Alsace



© M. BAILLY/MN

Focus

À L'ÉCOLE DES RESTAU

Maillon central du moral des équipages, les métiers de la restauration rassemblent et fédèrent tous les corps de la Marine, du matelot aux hautes autorités. Les marins de la spécialité Restauration sont formés à l'École des spécialités du Commissariat des armées à Querqueville. Durant les trois mois et demi de leur scolarité, ils sont formés aux métiers de maître d'hôtel ou de commis aux vivres. Ils y apprennent les bases du service à table et de la comptabilité des vivres. Les élèves disposent ainsi de deux diplômes leur permettant d'exercer chaque métier. Ils pourront ensuite évoluer au service de hautes autorités à terre ou devenir chef de secteur, avec un volet managérial. ●



© M. BAILLY/MN

Mon meilleur souvenir ?

Lors de mon tout premier cocktail à Okinawa, au Japon, nous avons reçu des autorités japonaises à bord. J'ai eu à cœur de leur présenter les spécialités françaises, comme les toasts au foie gras ou les pains de spécialité préparés par le boulanger. J'étais heureuse de cet échange culturel avec eux et de constater que mon travail contribuait à la réussite de ce bel événement.





SUR LE PONT

Vie des unités

48

Immersion

52

Décryptage

56

CROSS GRIS-NEZ

LE Saint-Bernard DU PAS-DE-CALAIS

Montant la garde depuis le sommet de sa falaise, le centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (CROSS) Gris-Nez veille 24 heures sur 24 sur la zone courant du cap d'Antifer à la frontière belge, où bancs de sable, courants et météo rendent la navigation difficile. Le CROSS veille aussi sur tous les marins français où qu'ils soient sur le globe.

C'est le mardi que la semaine débute au CROSS, le jour de la relève pour la vingtaine de «quittants» (marins qui finissent leur garde). L'équipage total du CROSS s'élève à 60 personnes : marins, officiers des Affaires maritimes ou agents du ministère de la Transition écologique¹. «Sous l'autorité du préfet maritime de la Manche et de la Mer du Nord, nous assurons trois missions principales», confie son directeur, l'administrateur en chef des Affaires maritimes Olivier Drevon. «La surveillance du trafic maritime dans le détroit du Pas-de-Calais, la



© V. BERQUEZ/MN

coordination des opérations de sauvetage sur la zone, et la diffusion de renseignements de sécurité maritime. Par ailleurs, dès qu'un navire de commerce, de pêche ou de plaisance français déclenche sa balise de détresse ou est en difficulté, quelle que soit sa position sur le globe, l'alerte est reçue et prise en compte ici, à Gris-Nez. À nous de coordonner l'opération ou de l'aiguiller vers le centre de sauvetage compétent.»

Veille attentive et soutenue

La mission historique du CROSS consiste à surveiller la voie montante – plus de 100 navires de fort tonnage par jour – du dispositif de séparation de trafic (DST) du Pas-de-Calais (les Britanniques surveillent la voie descendante), mais également les nombreux ferries qui relient Douvres à Calais, sans oublier les pêcheurs, les plaisanciers et depuis quelques années les embarcations de migrants qui tentent



© V. BERQUEZ/MN



la traversée vers le Royaume-Uni. Deux marins, un chef de quart et son adjoint, assurent cette surveillance qui nécessite une attention de chaque instant. Ils fonctionnent par tiers. Ils sont donc six à se relayer sur 24 heures, prennent leur repas, préparés par les cuisiniers du CROSS, au carré et dorment dans leur chambre, exactement comme à bord d'un navire.

Recherche et sauvetage

Une deuxième équipe de quart, fonctionnant aussi par tiers, coordonne en permanence la recherche et le sauvetage (Search And Rescue : SAR), tant sur la zone qu'au profit des

marins français en détresse sur la planète. « En 2010, le CROSS coordonnait 1000 opérations de sauvetage, 2000 en 2024², raison pour laquelle nous disposons depuis 2022 de renforts pour armer le centre », explique le directeur. « Cette augmentation est due essentiellement aux tentatives de traversée de migrants en embarcations précaires, phénomène qui a véritablement débuté en 2018 ». Un trafic illicite qui connaît même une forme « d'ubérisation ». « Les passeurs commanditent depuis l'étranger la livraison de l'embarcation, que quelques migrants, contre une réduction sur le prix de la traversée, sont chargés de récupérer et de mettre en œuvre. Pour quelques milliers d'euros par individu,

jusqu'à 70 voire 100 passagers embarquent sur des canots précaires et inadaptés (deux boudins gonflables reliés par une toile souple avec un petit moteur). L'affaire est malheureusement financièrement très rentable pour les trafiquants, avec une prise de risque extrême pour les migrants qui sont déterminés à rejoindre le Royaume-Uni. Ils n'acceptent bien souvent notre assistance qu'en ultime recours,



© V. BERQUEZ/MN

lorsqu'ils sont confrontés à une situation d'extrême urgence. C'est une mission difficile pour tous les acteurs engagés dans cette mission de sauvegarde de la vie humaine. » En 2024, 6 310 personnes ont pu être sauvées, lors d'opérations, sous la coordination du CROSS Gris-Nez. ●

PHILIPPE BRICHAUT

1 Ministère de la Transition écologique, de la Biodiversité, de la Forêt, de la Mer et de la Pêche dont dépendent les Affaires maritimes et les CROSS.

2 Comprend toutes les opérations SAR partout dans le monde.

LES LABORATOIRES d'analyses DE SURVEILLANCE ET D'EXPERTISE DE LA MARINE

Les laboratoires d'analyses de surveillance et d'expertise de la Marine (LASEM) apportent leur concours scientifique et technique aux autorités dans quatre grands domaines : protection de l'environnement, santé et sécurité au travail, action de l'état en mer et soutien des forces navales.

On se souvient du naufrage du *Grande America* le 10 mars 2019. Le cargo traverse le golfe de Gascogne, lorsqu'il est victime d'un violent incendie sur des conteneurs en pontée avant de sombrer. Une nappe d'hydrocarbures est localisée sur une dizaine de kilomètres de long pour un kilomètre de large. Mobilisable rapidement, le LASEM, contribue aux premières analyses des impacts sur l'environnement marin des polluants transportés par le porte-conteneurs. Ce laboratoire est un des outils les plus performants à la main du préfet maritime dans une situation de crise.

Trois LASEM sont répartis dans les ports militaires de Brest, Toulon et Cherbourg. Avec la lutte contre la pollution, leur champ d'action se tourne également vers les risques associés à la radioactivité pour les unités et les installations exploitant des bâtiments à propulsion nucléaire. Les LASEM vérifient l'absence d'impact de cette activité sur les populations et l'écosystème local. « À Toulon nous réalisons une surveillance à la fois quotidienne et trimestrielle dans un rayon de 10 à 20 km autour des bases navales », explique le pharmacien principal Héloïse Gervot, chef du laboratoire de surveillance radiologique et du pôle radioprotection. Cette surveillance est réalisée dans le milieu marin, atmosphérique et terrestre. Elle est essentielle pour la santé et la sécurité des civils comme des militaires à proximité des sites sensibles comme l'île Longue près de Brest, et les bâtiments de Naval Group à Cherbourg pour les sous-marins nucléaires d'attaque. « En tant qu'exploitant nucléaire, la Marine est soumise aux mêmes exigences qu'EDF ou Orano, et les données sont accessibles en toute transparence sur



© MN

le site du réseau national de mesures de la radioactivité de l'environnement ». Selon le pharmacien principal Héloïse Gervot, « tous les LASEM sont inscrits dans une démarche qualité. Afin de garantir la fiabilité de nos analyses, nous maintenons des accréditations par des organismes indépendants comme le comité français pour l'accréditation (COFRAC) ». En cas de déclenchement du Plan d'urgence interne (PUI) pour les bases navales, le LASEM est un des premiers acteurs de la chaîne d'intervention.

Armés par des civils et des militaires du Service de santé des armées ou de la Marine, les LASEM interviennent directement au profit des bâtiments de surface et des sous-marins pour vérifier l'eau fournie par les osmoseurs du bord. Chaque laboratoire dispose également d'une unité technique gaz capable d'analyser l'air utilisé dans les appareils respiratoires isolants ou les appareils de plongée. Enfin, le LASEM de Cherbourg spécialisé dans les analyses de sols et sédiments peut agir ponctuellement sur les théâtres d'opérations extérieures afin d'évaluer les risques sanitaires pour les militaires déployés sur un nouveau site. ●

LV (R) GRÉGOIRE CHAUMEIL

EMALS & AAG



UNE NOUVELLE ÈRE POUR
L'AÉRONAUTIQUE NAVALE



RETROUVEZ-NOUS AU
PARIS AIR SHOW - LE BOURGET:
HALL 3, STAND B176

Plus d'informations sur www.ga.com/alre

©2025 GENERAL ATOMICS

 **GENERAL ATOMICS**
ELECTROMAGNETICS

Héritier de l'école centrale de pyrotechnie, le site de la pyrotechnie de Toulon date de 1840 et s'étend sur 90 hectares sur trois communes (Toulon, Ollioules et La Seyne). Le site est l'une des entités de l'établissement principal des munitions Provence-Méditerranée qui relève pour sa part du service interarmées des munitions (SIMu). 233 personnes dont 95% de civils veillent sur 4 000 tonnes d'explosif. Ces passionnés, dont certains anciens marins, soutiennent une centaine d'unités opérationnelles : 90 appartiennent à la Marine. Fin août, le contre-amiral Jean-Philippe Perrot prendra la tête du SIMu. Une première pour un marin depuis la création du service en 2011.

LA PYROTECHNIE de Toulon

UNE MINUTIE DE CHAQUE INSTANT



© C. RIVOAL/MN
02

01. LE BUREAU INGÉNIERIE MÉTIER

est l'un des ateliers de la pyrotechnie de Toulon. Dans un grand hangar, quatre personnes travaillent à la création d'outils pour l'établissement principal des munitions (EPMu) Méditerranée et la base navale. Récemment, sur le quai Milhaud 7, qui accueillera le prochain porte-avions, des flotteurs devaient être démantelés. « Entre le risque pollution et la présence potentielle de munitions, impossible de les déplacer.

Nous avons créé une sorte de cabane pour protéger l'environnement et éviter la dispersion des particules d'aérogommage », explique Pascal qui travaille ici depuis 26 ans. Au total, 140 m³ de mousse et une vingtaine de tapes contenant des joints amiantés ont été traités.

02. AU COMPLEXE DE VISITE DES MUNITIONS,

les téléphones sont bannis car les ondes peuvent faire déclencher les explosifs. Ici, le



© C. RIVOAL/MN
03

personnel réalise la visite qualitative et quantitative des munitions. Autrement dit, ils veillent à leur sécurité, à leur stockage et à leur performance. De 5,56 à 100 mm, tous les calibres sont concernés, même les grenades à main et les chandelles à oxygène destinées aux sous-marins. À l'image, Sylvie réalise des tests sur un gramme d'explosif primaire, hautement sensible, à l'intérieur d'un masque balistique.



© C. RIVOAL/MN

01

03. LE SYSTÈME D'ALLUMAGE À TUBE

permet d'initier la charge propulsive d'une cartouche de 100 mm. Les lots périmés sont détruits. Les 50 cm de mèche lente brûlent lentement, puis, c'est un vif embrasement ! Par ailleurs,

des batteries de tests sont réalisées grâce à des machines créées par des élèves de l'école d'ingénieur SEATECH : « C'est le cas de la maquette pour tester les fumigènes. La solution proposée retient

90 % des fumées et laisse passer uniquement la dose nécessaire pour vérifier le bon fonctionnement du système », précise Stéphane, en charge de la maintenance des munitions classiques.



04

© C. RIVOAL/MN

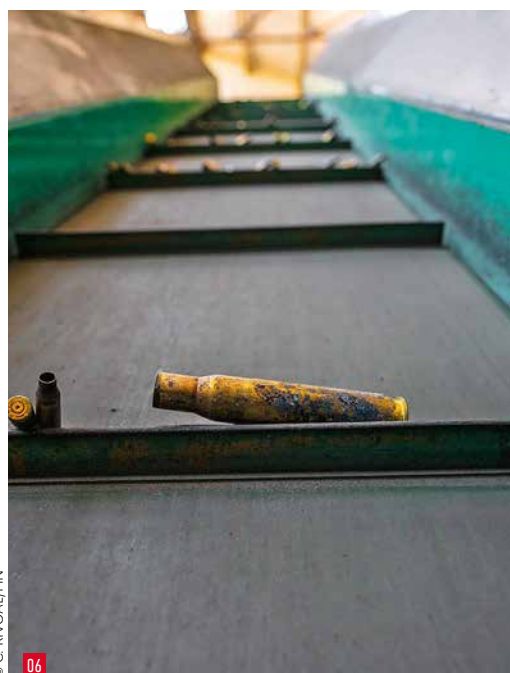
04. DANS UN AUTRE HANGAR, on trouve des mines défensives, comme celle utilisée pour l'essai de choc sur le Courbet (février 2025), et des mines offensives pour les sous-marins nucléaires d'attaque (SNA). Celles à barreau magnétique y sont préréglées afin d'exploser en fonction du signal magnétique de la cible. Dans cet atelier, les civils s'occupent également de la maintenance des mines et des munitions de contre-minage utilisées par les plongeurs-démineurs. Les munitions « actives », utiles à la destruction d'une mine, y sont contrôlées.

05. DIRECTION L'ATELIER EXOCET. C'est ici que sont démontés et remontés les missiles MM40. Tous les 36 mois, une révision s'impose. En une semaine, le missile est contrôlé et réparé. Un gain en souplesse par rapport à une maintenance chez l'industriel. La munition passe entre les mains des électroniciens puis des pyrotechniciens. Des stimuli sont envoyés pour simuler des phases de vol et vérifier que tous les paramètres sont conformes.



© C. RIVOAL/MN

05



© C. RIVOAL/MN

06

06. GESTION DES STOCKS, délivrance de matériel, planification, remise en état des caisses à munitions et expédition de matériels vers d'autres sites, sont les principales missions du magasin de l'EPMu. Il gère un grand hangar de rechanges et de fournitures sans matières pyrotechniques. « Une sorte de Castorama » avec plus de 37850 références. Un peu plus loin, le vrombissement d'une machine résonne dans le hangar : la broyeuse à métaux. Elle est utilisée pour dénaturer les étuis des balles et obus pour recycler le métal.



© C. RIVOAL/MN



© C. RIVOAL/MN

07. POUR APPROVISIONNER LES UNITÉS TOULONNAISES, avoir un stock de munitions à proximité est un avantage. Avec plus de 2000 références, c'est «une épicerie fine». Neuf igloos (appelés ainsi pour leur forme), sept cavernes et 16 magasins aériens composent le parc de stockage. Les missiles et les torpilles sont entreposés dans les igloos et déplacés à l'aide de chariots-élévateurs, soit vers des barges, pour être amenés par la mer sur les navires, soit vers des camions lorsque le transport s'effectue par voie routière. Le personnel est chargé du repérage et du positionnement des caisses de munitions en prévision des transports et des maintenances. Une expertise mise à profit lors de la mission Clemenceau 25 : missiles air-air, missiles anti-aériens, torpilles, bombes, et des milliers d'obus ont été livrés au groupe aéronaval avant son départ.



© C. RIVOAL/MN

08. UN PEU PLUS À L'EST, la zone de défense hautement sensible. Entourée de verdure, une route se dessine entre deux parois rocheuses. Là, apparaissent des cavernes creusées à même la roche, l'air y est sec et frais pour protéger les munitions. Au nombre de neuf, ces tunnels, dont deux ont été détruits pendant la Seconde Guerre mondiale, ont été créés en 1920. Anecdote : c'est ici qu'une partie des pièces et billets en euros a été stockée en 2001 avant la mise en circulation de la nouvelle monnaie.

09. LE SITE DE TOURRIS, vaste de 220 hectares, est situé à 15 km de Toulon. 26 personnes sont en charge de la maintenance et de la logistique opérationnelle de ce stock complémentaire de 2000 tonnes. Comme un quart des civils présents, Caroline, chef de la logistique, est un ancien marin, une «boum». «On connaît les munitions et les besoins des unités», explique-t-elle. Un atout lorsqu'un problème survient. Récemment, une frégate confiait à l'atelier un missile Aster 30. Celui-ci, mal positionné dans son équipement logistique et de manutention, ne pouvait pas être transporté. «Nous avons donc réfléchi à un mode opératoire pour le repositionner sans à-coup. La solution proposée dans son équipement logistique et de manutention, était de le faire pivoter d'un quart de tour», détaille Olivier, à la maintenance depuis 25 ans. Déjà pourvu de 31 magasins actifs – dont neuf igloos et 18 magasins semi-enterrés – le site de Tourris a encore vocation à s'agrandir. Le besoin en munitions enfle, de nouveaux igloos et ateliers devraient sortir de terre.

EV1 MARGAUX BRONNEC

EFFONDREMENT DU COURANT OCÉANIQUE AMOC

Alerte sur notre thermostat

L'AMOC (Atlantic Meridional Overturning Circulation) est un ensemble de courants complexes. Il transporte les masses d'eaux chaudes – situées entre la surface et 1000 m de profondeur – de l'équateur vers le Nord de l'océan Atlantique. Cols bleus vous explique les implications sécuritaires qui découleraient de son effondrement.

Souvent perçus comme des phénomènes à évolution lente et prévisible, les changements climatiques laisseraient ainsi aux sociétés humaines le temps de s'adapter progressivement. Cette perception occulte néanmoins les risques sécuritaires que représentent les points de bascule climatique. Une fois dépassés, ces seuils critiques conduisent à un basculement du système climatique global, empêchant tout retour en arrière.

Parmi les points de bascule climatique identifiés par le groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) figurent des changements importants de circulations globales dont le ralentissement, voire l'effondrement, de l'AMOC (*Atlantic Meridional Overturning circulation*). Souvent confondu avec le Gulf Stream, il est le principal courant de l'océan Atlantique.

Il est responsable de la circulation océanique à grande échelle des eaux chaudes de l'équateur et de l'hémisphère Sud vers les latitudes du Grand Nord. Les eaux chaudes, une fois arrivées au pôle

Nord, se densifient avant de plonger vers l'équateur. Cet équilibre nous permet notamment de bénéficier d'un climat tempéré en Europe agissant ainsi comme un « thermostat ».

Les conséquences des changements climatiques altèrent le fonctionnement de ce mécanisme reposant sur la circulation thermo-haline, c'est-à-dire sur la température et la salinité. Le réchauffement des eaux ainsi que la fonte des glaciers perturbent le fonctionnement de l'AMOC qui menace de s'effondrer d'ici 2090. Si celui-ci venait à être bouleversé, le climat global serait complètement déréglé, engendrant une baisse drastique des températures, en particulier dans l'hémisphère Nord. Compte-tenu de sa dimension planétaire, l'AMOC présente de nombreuses interactions avec d'autres points de bascule du système climatique. C'est notamment le cas pour les moussons qui seraient fortement perturbées. Les capacités océaniques d'absorption et de redistribution de chaleur et de CO² seraient fortement altérées, conduisant à une accélération de l'acidification océanique et à une intensification des changements climatiques. Le rapport spécial du GIEC sur l'océan et la cryosphère (2019) affirme qu'un ralentissement de l'AMOC est très probable au cours du 21^e siècle, et qu'un effondrement ne peut être exclu. Il est donc nécessaire d'initier une réflexion sur l'imbrication de ce phénomène avec les enjeux de sécurité qu'il constitue.

“ La circulation océanique permet notamment de bénéficier d'un climat tempéré en Europe agissant ainsi comme un thermostat ”

Les conséquences sécuritaires d'un retournement de l'AMOC

L'environnement dans lequel les armées opèrent risque d'être totalement modifié. À ce titre, l'AMOC a été placé au cœur d'une étude de sécurité américaine dès 2003. La récente convergence des résultats des modèles climatiques autour d'un ralentissement de l'AMOC a relancé la dynamique de recherche.

Plusieurs conséquences sécuritaires en cascade sont à prévoir en cas de perturbation ou d'effondrement de l'AMOC. Tout d'abord, le déclenchement d'une nouvelle ère glaciaire dans le Nord de l'Europe. La polarisation des conditions météorologiques estivales (plus chaudes) et hivernales (plus froides) conduirait selon toute vraisemblance à une multiplication et une intensification des phénomènes extrêmes. Ainsi, la production agricole européenne serait fortement affectée avec de fortes incidences sur notre souveraineté et sécurité alimentaire¹.

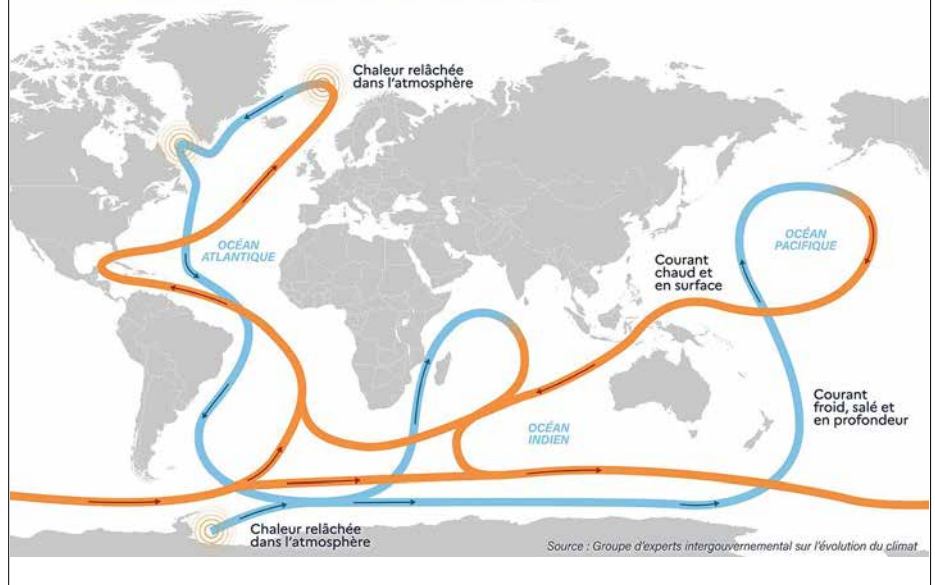
Deuxième conséquence : le déplacement et la baisse du stock des ressources halieutiques. Celles-ci se déplaceront vers des eaux plus tempérées (latitudes plus basses), en dehors de la zone économique et exclusive (ZEE) de la France où elle pourraient être victime de pêche illégale et illicite. Troisième conséquence : la perturbation de la navigation et de propagation acoustique. Enfin, le ralentissement ou l'effondrement de l'AMOC

accroîtront la stratification océanique, ce qui pourrait fortement altérer les capacités de défense anti-sous-marine. En étudiant les évolutions de la propagation acoustique dans six zones de l'océan Atlantique Nord et de l'Ouest du Pacifique, à partir des projections climatiques du GIEC, nous constatons une augmentation marquée de la perte de transmission acoustique dans l'Atlantique Nord. La région Arctique semble également particulièrement touchée par ce

sein de documents de prospectives et d'études sécuritaires. Dans cette perspective, le service hydrographique et océanographique de la marine (SHOM) met à jour régulièrement une base de données qui alimente les études prospectives. Ces éléments assurent notre pleine connaissance du milieu maritime, préalable à des actions correctives afin de pouvoir réagir. ●

JULIE BONNEAU DORIN

La circulation des courants océaniques



phénomène. En matière de lutte anti-sous-marine, un changement structurel des couches d'eau conduirait à repenser les logiques de conception et d'exploitation des appareils propulsifs dans le but de maintenir l'impératif de discrétion.

Face aux conséquences d'une déstabilisation de l'AMOC, il est primordial de continuer à prendre en compte l'ensemble des effets au

Source : Note publiée par L'Observatoire Défense et Climat en mai 2025 sur « Les implications sécuritaires et de défense des points de bascule climatique », rédigée par Julia Tasse et Martin Collet, dans le cadre du contrat cadre pour le compte de la direction générale des relations internationales et de la stratégie (DGRIS).

Consulter les autres travaux de l'Observatoire sur le site internet <https://defenseclimat.fr/>

1. Le phénomène a été illustré par une étude scientifique britannique de 2020 sur les conséquences de l'effondrement de l'AMOC sur le secteur agricole.



A large, stylized number '50' in a gold color, serving as a background for the page. The '5' has a thick, rounded stroke, and the '0' is a simple, wide oval. The word 'CULTURE' is printed in white, bold, sans-serif capital letters across the middle of the '5'.

CULTURE

Agenda

60

Histoire

62

À l'heure du dégagé

64

Le saviez-vous ?

66

AGENDA

JUSQU'AU **06/09** **ÎLE DE JEJU, VIVRE AVEC LA MER**



Inscrite au patrimoine mondial de l'UNESCO pour la richesse de ses écosystèmes, Jeju est la plus grande île de Corée du Sud. L'exposition rend hommage à la beauté de cette terre et met en lumière les *haenyeo*, célèbres plongeuses de l'île. En apnée et sans équipements, ces femmes perpétuent un art de la pêche ancestral qui leur permet de plonger jusqu'à vingt mètres de profondeur. Les visiteurs seront immergés dans le quotidien de ces plongeuses à travers un parcours artistique et documentaire d'une grande richesse culturelle.

QUAND ?
Du 22 mai au 6 septembre

OÙ ?
Centre culturel coréen, Paris 8e (75)

COMBIEN ?
Entrée libre

25/09 **JOURNÉE MONDIALE DE LA MER**

QUAND ?
Le 25 septembre 2025

OÙ ?
Dans toute la France

COMBIEN ?
Gratuit



Notre océan, notre responsabilité, notre chance. C'est le thème de cet événement qui célébrera le rôle vital de l'océan dans l'économie mondiale et les enjeux de sa préservation. Cette journée, organisée depuis 1978 par l'Organisation maritime internationale (OMI), est l'occasion pour les acteurs publics, les entreprises et les individus de se mobiliser pour sensibiliser et instruire le grand public sur les réalités, souvent méconnues, de notre environnement maritime. Elle met en avant les solutions durables et les initiatives locales et internationales qui œuvrent pour préserver les ressources marines.

JUSQU'AU **26/09** **ARCHÉOLOGIE SUBAQUATIQUE**

Au lendemain de la 3^e conférence des Nations unies sur l'océan, le musée d'Archéologie de Nice, soutenu par l'UNESCO, invite le public à découvrir les épaves antiques et contemporaines qui reposent sous les eaux de la Côte d'Azur. Chaque artefact soulève un pan d'Histoire, des navires phéniciens jusqu'aux vestiges du Casino de la Jetée-Promenade détruit pendant la Seconde Guerre mondiale. L'exposition captivante rassemble des chercheurs et des spécialistes du monde entier et met en lumière le patrimoine sous-marin.



QUAND ?
Jusqu'au 26 septembre

OÙ ?
Musée d'Archéologie de Nice-Cimiez (06)

COMBIEN ?
7 €
Tarif réduit sous conditions

JUSQU'AU **28/09** SALON NAUTIQUE GRAND PAVOIS



QUAND ?

Du 23 au 28 septembre

OÙ ?

Avenue du Lazaret, La Rochelle (17)

COMBIEN ?

15 €

Gratuit pour les moins de 12 ans

80000 visiteurs sont attendus à la ville blanche pour le salon nautique international à flot. Le public découvrira 12 espaces thématiques dédiés à différents univers nautiques : bateaux traditionnels, navigation durable, plaisance, pêche ou encore sports de glisse. 700 bateaux seront exposés. Créé en 1973, le salon s'est imposé au fil des années comme un rendez-vous incontournable des passionnés de la navigation.

2025 L'ATELIER DU SAUNIER



© DDAGUIER-CD50

QUAND ?

Tous les jours de 10h à 18h, démonstration, le mardi à 14h30.

OÙ ?

Écomusée de la baie du Mont Saint-Michel (50)

COMBIEN ?

Adultes : 6 €, enfants de 7 à 18 ans : 3 €, gratuit pour les - de 7 ans Tarif réduit sous conditions

L'écomusée de la baie du Mont Saint-Michel invite les visiteurs à découvrir dans un atelier reconstitué, un patrimoine oublié : la fabrication de sel utilisé autrefois pour la conservation. De la récolte au séchage en passant par le stockage, la production de la « brune » et la cuisson du « bouillon », petits et grands découvriront lors de démonstrations, toutes les étapes de la fabrication de l'or blanc.

14 & 15/10 SALON DU LITTORAL

«Avancer ensemble face aux défis du littoral» est le thème central de cette 8^e édition du Salon du littoral. Entreprises, startups, centres de recherche, associations ou encore entités publiques, au total 50 exposants présenteront leurs produits, leurs innovations et leurs expertises. Onze conférences seront réparties tout au long du salon sur des thématiques actuelles comme les enjeux climatiques, l'aménagement du littoral, la biodiversité, les aires marines protégées ou encore les énergies marines renouvelables.



QUAND ?

14 et 15 octobre

OÙ ?

Palais des Congrès de La Grande-Motte (34)

COMBIEN ?

Entrée libre



QUAND les chevaliers

SE FONT MARINS ET CORSAIRES

« Les larmes de nos souverains ont souvent le goût salé de la mer qu'ils ont ignorée. » C'est par ces mots que le cardinal de Richelieu affirme l'importance des océans pour la puissance d'un pays. En 1626, il décide de faire du royaume de France une nation maritime et la doter d'une marine de guerre en accord avec ses ambitions. Cependant, la France fait face à un déficit capacitaire puisque Louis XIII est dépourvu de navires, et à un enjeu de recrutement, en particulier pour les cadres et officiers.

Au XVII^e siècle, il n'existe pas de corps des officiers de Marine, ni d'écoles pour les former. S'il est possible de recruter les équipages parmi les gens de mer, le vivier est plus restreint pour les commandants de bâtiment et chefs du quart. Homme d'Église, le cardinal n'est pas sans savoir que l'Ordre souverain militaire et hospitalier de Saint-Jean de Jérusalem, de Rhodes et de Malte a obtenu une autorisation pontificale lui permettant d'armer sa propre flotte et de faire la course aux navires ottomans. Le cardinal de Richelieu en est d'autant plus conscient que son oncle, Amador de La Porte, est prieur de France au sein de l'Ordre. Initialement, cet ordre religieux a pour vocation de protéger les pèlerins chrétiens le long des chemins terrestres et maritimes vers Jérusalem. Au fil du temps, il évolue et acquiert une réelle puissance économique et militaire, notamment sur mer. Sa flotte bénéficie d'une grande réputation en raison de « son extrême discipline, son réel professionnalisme, et à la très grande qualité de la formation navale de ses officiers »¹. Les novices souhaitant être reçus chevaliers sont formés



Buste de l'amiral de Grasse (1722-1788)
Cyril de la Pattellière (1950)

© MUSÉE NATIONAL DE LA MARINE/P. DANTEC

pendant quatre périodes de six mois d'instruction navale à bord des galères de l'Ordre, les « caravanes ». « Les jeunes caravanistes dormaient tout habillés, prêts au combat, sur les coursives latérales ou sur la coursive centrale, juste au-dessus de la chiourme, riviée à ses bancs par des chaînes. Ils apprenaient les manœuvres et l'art de l'abordage lors de croisières qui les menaient principalement au large des côtes de Barbarie et d'Espagne, ou de celles des Pouilles, de Grèce et de Crète. »² Convaincu de la valeur de ces hommes,

Richelieu plaça à la tête de son escadre de bâtiments de combat des chevaliers de l'Ordre de Malte. Parmi les premiers membres à servir, Philippe des Gouttes et Jean de Forbin, qui commandent une escadre légère dans la flotte royale et apportent plus généralement leur expertise pour poser les bases de la future marine. D'autres chevaliers les rejoignent progressivement. Alors que l'Ordre est habituellement réservé aux enfants d'ascendance noble, le chevalier Paul, d'origine modeste, parvient par sa volonté et ses mérites à accéder à l'Ordre, sous le règne de Louis XIV. En 1638, il commande le vaisseau de 48 canons *Neptune* puis la *Licorne* avec laquelle il prend part à la bataille de Getaria face aux Espagnols. Le 24 août 1665, il s'illustre lors de



© V. CHANTRAUX/MN

Le vice-amiral d'escadre Christophe Cluzel, commandant la Force d'action navale, a été élevé au rang de commandeur de l'Ordre de Malte à l'occasion du jumelage entre la frégate de défense aérienne Chevalier Paul et l'Ordre souverain de Malte le 19 juin 2025.

la bataille de Cherchell et dans les combats contre les pirates barbaresques. Ceux-ci s'attaquent aux bâtiments chrétiens naviguant en Méditerranée et mènent des *razzias* et raids sur les villes côtières du sud de l'Europe, Jean-Baptiste de Valbelle, surnommé « le tigre » sert aussi la couronne et se distingue quant à lui lors de



© MUSÉE NATIONAL DE LA MARINE/A. FUX

Amiral Pierre-André de Suffren de Saint Tropez, bailli de Suffren (1729-1788)
Pompeo Batoni (1708-1787).

la guerre de Hollande entre 1671 et 1673, où il commande le vaisseau de 64 canons *Le Glorieux*. Malgré ses nombreux faits de guerre, son caractère irascible explique peut-être pourquoi son nom est moins connu que celui de ses contemporains.

En 1699, l'Ordre de Malte est à la tête de 18 des 32 galères de Louis XIV. Plusieurs chevaliers accèdent à de très hautes responsabilités au sein de la marine royale, tel Anne-Hilarion de Costentin de Tourville qui, après ses victoires de Béziers et de Lagos, est fait maréchal de France. Parmi les plus célèbres, Suffren, « l'amiral Satan » selon les Anglais qu'il combat dans l'océan Indien ou encore de Grasse qui obtient l'éclatante victoire de la Chesapeake le 5 septembre 1781. La Révolution puis l'Empire affaiblissent progressivement le poids de l'Ordre au sein de la Marine.

Aujourd'hui, si les chevaliers ne sont plus à la barre, les liens historiques

entre la Marine et l'Ordre de Malte perdurent. Cinq unités portent le nom d'illustres chevaliers ayant servi la couronne de France aux XVII^e et XVIII^e siècles : les frégates de défense aérienne *Chevalier Paul* et *Forbin*, les sous-marins nucléaire d'attaque *Suffren*, *Tourville* et *De Grasse*. Plus qu'un nom, ce sont surtout les valeurs incarnées par ces grands marins et le souvenir de leurs actions qui doit être conservé en mémoire. Alors que le combat naval est une réalité prégnante en ce début de XXI^e siècle, il est indispensable que les mots de Suffren conservent un écho dans nos coursives :

« On ne se rend pas, messieurs !
On se bat ! ». ●

CC ESTEBAN



Portrait de Tourville

© MUSÉE NATIONAL DE LA MARINE

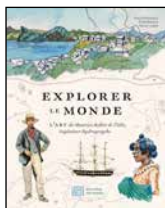
1. La puissance navale de l'Ordre de Malte : un mythe pieux. Alain Blondy. Revue d'histoire maritime, 2013.

2. Ibid

À lire

BEAU LIVRE

EXPLORER LE MONDE

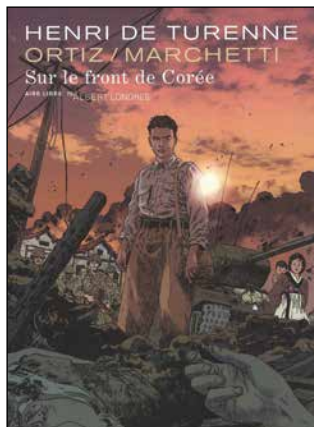


Hydrographe, dessinateur de talent et ardent défenseur de l'espéranto : Maurice Rollet de l'Isle aura marqué son temps par ses innombrables carnets de voyages et ses études scientifiques. Presqu'un demi-siècle à sillonner les mers, entre 1881 et 1908. «*Ce que les voyages vous rendent bavards et prolixes*», confessa ce polytechnicien lors de son premier embarquement à bord du bateau de l'École navale, *La Flore*. Derrière son aspect sévère, longues moustaches à la Clemenceau, petites lunettes cerclées, se cachait un artiste doublé d'un fervent pacifiste, conforté par la richesse de ses rencontres. En publiant enfin l'ouvrage de référence sur Rollet de l'Isle, le service hydrographique de la Marine célèbre à bon escient l'un de ses anciens prestigieux directeurs. **N. S.**

L'art de Maurice Rollet de l'Isle, ingénieur hydrographe, de Pascal Aumasson, Gilles Bessero et Xavier Laubie
Coéditions Ministère des Armées
Locus Solus, 176 p., 29 €.

GRAND PRIX DES GALONS DE LA BD

SUR LE FRONT DE CORÉE



Octobre 1950, la guerre de Corée bat son plein. Le régime communiste s'est effondré, Kim Il-Sung s'est enfui près du fleuve Yalu qui sépare la Corée du Nord de la Mandchourie. Le pays est désormais couvert d'un épais manteau de neige. Depuis le mois de juillet, Henri de Turenne, 28 ans, jeune reporter pour l'Agence France-Presse et *Le Figaro*, couvre le conflit. Misères, prises de villages, exécutions sommaires, morts de frères d'armes... Pendant huit mois, il est au front, confronté à la violence et à la mort. «*La guerre fait ressortir le pire comme le meilleur de l'homme. C'est l'épreuve suprême. Pour ma première expérience, j'allais être servi*», écrit-il. Sous le trait de crayon vif et charbonneux de Raphaël Ortiz, le lecteur est embarqué sur le front de Corée. Le récit est précis et vivant, et pour cause, il est tiré des reportages et des mémoires d'Henri de Turenne. Ce premier ouvrage a été couronné par le Grand Prix des Galons de la BD. Le scénariste Stéphane Marchetti explique qu'«*à l'heure où le public a de plus en plus de mal à faire la différence entre une info et une infox ; où les journalistes sont pris pour cible, où le rôle d'une profession est remis en cause, ce projet montre ce qu'est réellement le travail d'un reporter sur le terrain. Car aller sur le terrain c'est le cœur de son métier.*» **C. C.**

Sur le front de Corée, dessins de Raphaël Ortiz, scénario de Stéphane Marchetti, d'après les articles d'Henri de Turenne (prix Albert Londres, 1951)
Dupuis, 120 p., 25€.

BD

150 ANS D'HISTOIRE



150 années séparent *Nautilus* du programme Barracuda. Dans le sillage de Jules Verne, le lecteur remonte, sous les mers, le cours de l'Histoire. Véritable mine d'or, l'ouvrage préfacé par le chef d'état-major de la Marine, l'amiral Nicolas Vaujour, illustre avec précisions les grandes dates qui ont jalonné le développement des sous-marins en France. Le lecteur découvrira aussi de nombreuses anecdotes comme la présence de chien à bord des premiers sous-marins. Une bande-dessinée, 80 planches, des dizaines de vignettes, de bulles et de cartouches pour retracer un siècle et demi d'innovations et de progrès techniques, d'exploits militaires et scientifiques, de gloire et de drames et surtout le courage et l'audace de nos sous-marins. À vos postes, immersion imminente ! **C. C.**

Sous-marins français - 150 ans sous les mers, dessins de Jean-Marie Cuzin, scénarios de Patrick Deschamps
Triomphe, 80 p., 24,90 €

À voir

DOCUMENTAIRE

L'ORIGINE DU SURF EN 16 MM



Tourné en 16 mm couleur et accompagné d'une bande-son digne des films des années 60, *Some like it classic* remonte aux origines du *longboard* et du *hotdogging* (exécution de figures sur une planche). Pendant sept ans, Romain Juchereau a filmé les vagues du sud de la Californie, de Biarritz, de Hawaï et du Mexique. On se demande parfois si les images ne sont pas d'archives. Des constructeurs de planches aux surfeurs emblématiques, ce documentaire retrace l'histoire du surf traditionnel, narrée par Robert Wingnut Weaver, acteur de *The Endless Summer 2*. Le spectateur découvre le modèle « Hot Curl », en forme de V et sans aileron, idéale pour réaliser des figures et se laisser porter, puis les planches en Balsa construites dans les années 30, plus légères. Chaque vague est différente, chaque planche a son histoire, et les figures réalisées avec grâce sont toutes aussi impressionnantes les unes que les autres. Un film indépendant authentique. **M. B.**

Some like it classic, de Romain Juchereau.

Sortie dans les salles le 6 août.

À écouter

PODCAST

VIRGULE BLEUE, UNE NOUVELLE SÉRIE PROPOSÉE PAR OUEST-FRANCE



Parfois révélatrice de vérité, la mer est une source d'inspiration et n'a pas fini de livrer ses secrets. Le journaliste Jamy Gourmaud, le chef d'entreprise Simon Bernard (*Plastic Odyssey*) et la navigatrice Isabelle Autissier font partie des dix passionnés de la mer dont les histoires sont à retrouver dans le podcast *Virgule bleue* imaginé par Marine Barnérias. Dans un jardin en bord de mer, ou à la terrasse d'un café de La Rochelle, chacun raconte son rapport avec la grande eau. Au détour des discussions, *Virgule bleue* propose une immersion dans le quotidien d'un amoureux de la mer qui met son art au service du vivant et de l'océan. Pendant une dizaine de minutes, l'auditeur « boit la tasse » et plonge dans l'univers de personnes inspirantes qui agissent pour les océans : algoculture, gastronomie marine, pêche durable, lutte contre la pollution de l'eau causée par les mégots de cigarette... Les entretiens sont structurés autour de trois piliers : émerveiller, éduquer et donner envie d'agir. « *Je partage des histoires humaines, remplies de défis, de doute, de peurs, de gratitude et d'envie d'agir!* », explique Marine Barnérias, réalisatrice et ancienne présentatrice de l'émission *Littoral* sur France 3. *Je suis partie à la rencontre du monde de la gastronomie, de l'aventure, du cinéma, de la musique, de la danse, du sport, du théâtre... Chacun pourra s'identifier et se reconnaître parmi mes invités.* » Une parenthèse pour changer ou faire évoluer son regard sur la mer. **M. B.**

À retrouver sur toutes les plateformes d'écoute et sur le site [Ouest-France.fr](https://www.ouest-france.fr).

Aller
plus loin



Le saviez-vous ?

MATELOT



C'est le premier grade de la Marine mais ce terme est également utilisé au commerce et à la pêche, il désigne à l'origine un homme de mer qui, sous les ordres des officiers et des maîtres, exécute toutes les opérations de la garniture des mâts et des vergues, du

gréement et de la manœuvre. Ce mot, dont on trouve les premières traces en français dans des textes du XIII^e siècle, proviendrait du néerlandais *maat* «compagnon» décliné ensuite en *matenoot* signifiant «compagnon de couche». En effet, à l'époque, les hommes utilisaient, à tour de

rôle, le même hamac pour dormir. D'autres sources proposent comme origine le mot provenant du vieux norrois *mötunautr*, «compagnon de table», ou encore le mot latin *matta*, «natte», donnant *mattarius* : celui qui couche sur des nattes.

Ph. B.

ABONNEZ-VOUS !

Envoyez ce bon de commande complété et accompagné de votre règlement à :

ECPAD - SERVICE ABONNEMENT
2 À 8 ROUTE DU FORT - 94205 IVRY-SUR-SEINE CEDEX

accompagné de votre règlement par chèque bancaire ou postal, établi à l'ordre de : **Agent comptable de l'ECPAD.**

Nom :

Prénom :

Adresse :

Localité :

Code postal : Pays :

Téléphone :

Email :

TÉL. : 01 49 60 52 44

		1 AN (10 n° + HS)	2 ANS (20 n° + HS)
Tarif normal	France métropolitaine	27,00 €	53,00 €
	Drom-Com	46,00 €	88,00 €
	Étranger	55,00 €	106,00 €
Tarif spécial*	France métropolitaine	24,00 €	46,00 €
	Drom-Com	41,00 €	81,00 €

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

☐ Je souhaite recevoir une facture



Pour vous abonner directement en ligne,
FLASHEZ CE QR CODE



S'il est possible d'être autonome au fond des mers, on doit pouvoir le rester par la suite dans son salon.



La mutuelle sociale
des forces armées

Solidarm propose des solutions
pour maintenir l'autonomie
de ses adhérents seniors.



CHESAPEAKE

5 SEPTEMBRE

© M. ROUSSEL/MN

