

DOSSIER : L'OPÉRATION BALISTE AU LARGE DU LIBAN ÉTÉ 2006

PAGE 14



S O M M A I R E

	<i>Pages</i>
Éditorial	3
Infos Marine nationale	
- Biographie du contre-amiral Olivier Lajous	4
- Euronaval	6
Infos Réserve	
- Les Préparations militaires marine	8
- La réserve, pensez-y	10
- La nouvelle spécialité de marin pompier	12
- Stages de formation et d'information en 2007	12
- Le site Internet de la réserve Marine	13
Dossiers : Baliste	
- L'opération Baliste au large du Liban	14
- COMFRMARFOR et COMANFOR Baliste - CV Jérôme Bertrand	15
- Opération Baliste - Contre-amiral Xavier Magne	16
- Baliste : des réservistes en opération	18
- Un autre front : la lutte anti-pollution	20
En direct avec la réserve	
- Évolution du Contrôle naval dans l'OTAN et exercice OTAN Boldmaster 2006	22
- A bord de la FASM Georges Leygues	26
- Opération ECE	27
- Un stage sous les embruns	28
Magazine	
- Le site Internet du cluster maritime français	29
- Agenda : Marine Entreprises	29
- Avis aux réservistes-plongeurs	29
- Vient de paraître : Planète Océane	30



COMITÉ DE RÉDACTION

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION
Contre-amiral Olivier Lajous

RÉDACTRICE EN CHEF
EV2® Véronique Rémont

Correspondants des CIRAM
CF Patrick Noyant (Ajaccio)
CF® Bertrand Senacq (Bayonne)
CV® Alain Rondepierre (Bordeaux)
EV1 Sébastien Barthes (Brest)
CC® Jean-Pierre Castier (Dunkerque)
MP Patrick Henry (Cherbourg)
M. Luc Depuydt (Le Havre)
PM Xavier Thomas (Nantes)
CF® Joël Rabat (Marseille)
LV Elizabeth Cornieux (Paris)
SM Arnaud Mille (Strasbourg)
CF® Michel Crenn (Toulon)

ONT COLLABORÉ À CE NUMÉRO
CF® Yves Jullien (DPMM/3)
LV Éric Levy-Valensi (CESM)
M^{me} Messina-Roulleau (CCMIL Houilles)
M. Roger Andrieu (CESM)
EV1 Magalie Luccin (DPMM)

MAQUETTE ET MISE EN PAGES
M. Jean-Marc Leroutier (CCMIL Houilles)

RESSOURCES PHOTOGRAPHIQUES
© Marine Nationale (sauf mention particulière)

ADMINISTRATION

Centre d'enseignement supérieur de la marine
B.P. 08 - 00300 ARMÉES
Tél. : 01 44 42 56 72
Fax : 01 44 42 82 06

cesm@marine.defense.gouv.fr

PRÉPRESSE DE LA MARINE
CC MILLÉ Houilles
67, rue Buzenval - 78800 Houilles

IMPRIMERIE
Pole graphique de Tulle
2, rue Louis Druliolle
BP 290 19007 Tulle CEDEX

Tirage : 25 070 exemplaires
N° 1 - mars 2007 Dépôt légal à parution
ISSN n° 1629-0370



Pour les décideurs politiques responsables de la défense nationale et les chefs militaires chargés de mettre en œuvre un plan ambitieux qui vise à garantir l'efficacité opérationnelle des armées professionnelles par un recours accru aux réservistes, la réserve est une priorité. Au-delà du besoin opérationnel, il faut également assurer un lien étroit et confiant avec les citoyens qui sont légitimement en droit de savoir ce que font leurs armées pour assurer leur défense et leur sécurité.

Pour relever ce défi, il est essentiel que collectivement, marins d'active et de réserve, nous nous mettions rapidement en situation de « paré à manœuvrer », unis dans un même esprit d'équipage afin que la réserve soit toujours plus efficace, bien employée et bien gérée. Le succès de cette manœuvre passe notamment par l'accès à des supports d'information communs. Lisez pour commencer le DPMM Info numéro 19 de novembre/décembre 2006. En quelques portraits et quelques chiffres, il donne un aperçu très convivial de la nouvelle réserve. Pour en savoir plus, rendez-vous ensuite sur le site Internet marinerecrute.gouv.fr, onglet « la réserve ».

Pour prolonger ces informations, il nous a semblé pertinent de réunir les bulletins de CIRAM en une seule publication. Ainsi naît aujourd'hui « Marine Infos Réserve » – MIR !

MIR veillera à ouvrir un espace éditorial à chaque CIRAM afin de conserver une vision régionale et de proximité de la réserve. Il y ajoutera une vue élargie, nationale et internationale, de la « force de réserve de la marine ». Ce premier numéro de MIR illustre cette volonté. Vous y trouverez notamment les témoignages de marins réservistes et actifs engagés ensemble dans différentes activités opérationnelles – opération Baliste en particulier – ou citoyennes.

En espérant que MIR rencontre votre pleine adhésion dès ce premier numéro, je vous en souhaite une bonne lecture et vous adresse mes vœux les plus chaleureux de bonne année 2007.

Contre-amiral Olivier Lajous

Délégué aux réserves de la marine

BIOGRAPHIE

du

Le contre-amiral Olivier Lajous, commandement du centre d'enseignement supérieur de la marine (CESM) depuis le 1^{er} janvier 2007, est le nouveau délégué aux réserves de la marine (DRES).

Né le 7 février 1955 à Toulon, le contre-amiral Olivier LAJOUS entre dans la marine le 1^{er} octobre 1974 à l'école des officiers de réserve du centre d'instruction naval de Brest. Il sert comme officier de réserve en situation d'activité jusqu'à son admission au choix dans le corps des officiers de marine le 1^{er} avril 1987.

Breveté chef du quart en mars 1975, il est successivement affecté sur le dragueur côtier *Verseau* puis sur l'avisos *Jean Moulin* dont il suit l'armement, les essais à la mer et la traversée de longue durée comme chef du service missiles artillerie. Avec ce bâtiment, il participe aux opérations de secours apportées à l'équipage du pétrolier « *Amoco Cadiz* » échoué à la pointe Bretagne pendant l'hiver 1978.

Il rejoint le Togo à l'été 1978 pour y exercer, au titre de la coopération militaire, le commandement du patrouilleur *Mono*.

A l'été 1980, il embarque sur l'avisos *Quartier-maître Anquetil* pour une mission dans le golfe Arabo-Persique au début de la guerre Iran Irak - mission « *Ormuz* » -

Il suit le cours de spécialité des officiers missiles artillerie au centre d'instruction naval de Saint-Mandrier de septembre 1981 à juin 1982.

Breveté missiles artillerie et promu lieutenant de vaisseau, il sert successivement sur le porte-avions *Clemenceau* de juin 1982 à juillet 1984 en participant à terre aux opérations de déblaiement des soldats victimes de l'attentat contre l'immeuble du Drakkar et à plusieurs missions au large du Liban - opérations « *Olifant* » et « *Carrelet* » - puis à bord de l'escorteur d'escadre *Guépratte* de juillet 1984 à juillet 1985 en participant à une mission au large des côtes libyennes - opération « *Mirmillon* » - dans le cadre du conflit du Libye Tchad et enfin à bord de la frégate *De Grasse* de juillet 1985 à juin 1986, ce bâtiment opérant alors dans l'océan Indien ; à son bord, il participe à une mission d'évacuation des ressortissants étrangers d'Aden - opération « *Aden* » - dans le cadre de la guerre civile opposant les provinces du nord et du sud du Yémen et à la surveillance du détroit d'Ormuz et du golfe Arabo-Persique dans le cadre de la guerre Iran Irak - mission « *Ormuz* ».

En juin 1986 il est appelé auprès du chef d'état-major de la Marine en qualité d'aide de camp. Il est nommé au choix dans le corps des officiers de marine en avril 1987.

Promu capitaine de corvette à l'été 1988, il rejoint la frégate *Jean de Vienne* comme chef du groupement opérations et participe avec ce bâtiment à deux missions dans le golfe Arabo-Persique - opérations « *Prométhée* » et « *Néréides* » - dans le cadre de la guerre Iran Irak et à deux missions au large du Liban en crise - opérations « *Bérénice* » et « *Capselle* ».



contre-amiral OLIVIER LAJOUS

A l'été 1990, il prend le commandement de l'avis *Lieutenant de Vaisseau Lavallée* alors basé à Tahiti et participe à deux missions de contrôle des activités des bâtiments de l'organisation Greenpeace autour des atolls du centre d'expérimentation du Pacifique - opérations « *Nautille 90 et Nautille 91* » -.

De septembre 1991 à février 1993, il suit les cours de la 83^e promotion de l'école supérieure de guerre navale puis ceux de la 44^e session du Cours supérieur interarmées. Il est promu capitaine de frégate à l'été 1992.

Breveté de l'enseignement militaire supérieur, il occupe les fonctions de commandant en second du service d'information et de relations publiques de la marine (SIRPA/Marine) de février 1993 à juin 1996.

Il rejoint alors le bâtiment de commandement et de ravitaillement *Somme* pour servir au sein de l'état-major de l'amiral commandant la zone maritime de l'océan Indien comme sous-chef d'état-major opérations et participe à la mise en place et à la conduite de la mission de surveillance des îles Hanish dans le cadre du conflit qui oppose le Yémen et l'Erythrée - opération « *Condor* » -.

De septembre 1997 à juin 1999 il est affecté au bureau études et plans généraux de l'état-major de la Marine (EMM/PL/EPG) et rédige notamment le premier projet d'objectif d'état-major des futures frégates multimissions et le document d'éclairage financier du titre V marine pour la période 2003-2015.

De juin 1999 à juin 2001 il commande le service d'information et de relations publiques de la marine (SIRPA/Marine) ; il est promu capitaine de vaisseau le 1^{er} septembre 1999.

Il commande la frégate *De Grasse* du 21 juin 2001 au 4 juillet 2003 avec laquelle il participe notamment à la mission internationale de lutte contre le terrorisme en mer d'Arabie et en Afghanistan de janvier à juin 2002 - opération « *Héraclès - Enduring Freedom* » -.

De juillet 2003 à juillet 2006, il assure les fonctions de chef du bureau condition du personnel de la marine (EMM/RH/CPM) et de secrétaire général du conseil de la fonction militaire marine (CFMM).

De juillet 2006 à janvier 2007, il est chargé de mission auprès du directeur du personnel militaire de la marine et participe aux travaux du collège de classement des officiers.

Le 1^{er} janvier 2007, il est promu contre-amiral dans la première section des officiers généraux de la marine et nommé au commandement du centre d'enseignement supérieur de la marine (CESM) et aux fonctions de délégué aux réserves de la marine (DRES).

Le contre-amiral Olivier Lajous est chevalier de la Légion d'honneur et officier de l'ordre national du Mérite. Il est décoré de la croix de la valeur militaire avec étoile de bronze et citation à l'ordre de la division de bâtiments, de la croix du combattant, de la croix de chevalier du mérite maritime, de la médaille d'outre-mer avec agrafes « Liban » et « Ormuz », de la médaille d'argent de la Défense nationale avec agrafes « missions d'assistance extérieures » et « bâtiment de combat », de la médaille de reconnaissance de la nation avec agrafe « opérations extérieures » et de la médaille commémorative française avec agrafe « Afghanistan ». Il est officier de l'ordre togolais du Mono et chevalier du mérite du conseil international du sport militaire.

Il totalise 1 780 jours de mer, a parcouru 450 000 nautiques soit l'équivalent de 20 tours du monde et fait escale dans 60 pays.

Marié à Sylvie depuis le 12 juillet 1976, ils sont parents de trois filles.

Vice président du « Yacht Club de France » et du cercle national des armées, membre du cercle de la mer, de l'association « Éric Tabarly » et de la société nationale de sauvetage en mer (SNSM), il pratique la voile et le jogging. Passionné de sciences humaines, il a suivi des cours de graphologie et de psychologie délivrés par l'université américaine d'Harvard (Boston University). Il est également membre de l'association d'aide à l'enfance « Enfants du Mékong ».

SALON EURONAVAL 2006 : L

DU 23 AU 27 OCTOBRE 2006, se tenait le salon Euronaval, première exposition internationale consacrée à l'armement naval et aux actions de l'État en mer. Tous les deux ans, c'est un rendez-vous qui compte pour la marine, associée pour l'occasion à la délégation générale pour l'armement (DGA). L'amiral Oudot de Dainville, CEMM, le soulignait dès son ouverture: Euronaval « permet de présenter les évolutions récentes dans le panorama technique et technologique des équipements navals. C'est également une occasion privilégiée pour la Marine de renforcer ses liens avec les autres marines. En effet, nombre de hauts responsables militaires étrangers se déplacent en France à l'occasion de ce salon. Or, en tant que marine océanique, nous avons l'occasion de travailler avec des marines de tous les continents. Cette connaissance mutuelle acquise en mer, sur des théâtres d'opérations ou lors de visites antérieures, nous permet ainsi, lors de ce salon, de rechercher de nouveaux axes de partenariat »*.

Pour accueillir et accompagner les nombreuses délégations étrangères, 65 réservistes ont été mobilisés (officiers accompagnateurs, officiers permanents d'aéroport et conducteurs). Parmi eux, Jean-François Charlot, enseigne de vaisseau de 2^e classe et dans le civil consultant international en organisation et systèmes d'information. Venu de Berne où il réside, il a endossé l'uniforme durant 9 jours comme d'officier



Le caporal-chef Cindy Bauduin, chauffeur accompagnateur, l'EV2® Jean-François Charlot, le « Commander » Shyam Kumar, aide de camp et M

EURONAVAL 2006

Cette exposition internationale était organisée par le groupement industriel des constructions et armements navals (GICAN) et placée sous le haut patronage du ministre de la défense et du ministre de l'équipement, des transports et de la mer.

Bilan en quelques chiffres :

- Plus de 31 000 visiteurs professionnels (28 000 en 2004)
- 85 délégations officielles de 66 pays
- 345 exposants de 27 pays (292 en 2004)
- 12 700 m² de surface d'exposition
- 400 journalistes

Près de 600 personnes étaient invitées à l'inauguration officielle et 25 visites guidées ont été organisées pour des groupes.

80 officiers accompagnateurs, dont une majorité de réservistes avaient pour mission d'accompagner, dans le cadre de l'exposition, une délégation étrangère officiellement invitée par le gouvernement français, pendant la durée de son séjour.

Chacun d'eux recevait à son arrivée au salon un « guide des officiers accompagnateurs » rappelant notamment leurs fonctions: « aide de camp et officier de liaison », « interprète » et aussi « organisateur ».



accompagnateur auprès d'une délégation indienne, composée de l'amiral dirigeant l'établissement des systèmes d'armes et de l'électronique, son aide de camp, l'attaché de défense à Paris et le chef du bureau militaire de l'ambassade.

Un « parcours du combattant »

Depuis l'accueil à l'aéroport du Bourget jusqu'à leur retour à l'hôtel, l'OA a un rôle de « facilitateur ». A partir du programme établi par le Groupement des industries de construction et d'armement naval (GICAN), un planning est mis au point avec l'ambassade et la DGA. 52 entreprises à visiter, cela ne s'improvise pas ! et Jean-François Charlot a eu fort à faire pour organiser les visites aux différents stands sélectionnés en mettant au point le parcours le plus commode pour ses hôtes ! Un voyage éclair à Toulon a permis la visite du *Charles de Gaulle*, du BPC *Mistral*, d'un sous-marin nucléaire type *Rubis*, d'une frégate type *Lafayette* et d'un hélicoptère *NH 90* ainsi que des rencontres sur place.

Bilingue anglais, sa connaissance de la vie militaire l'a aidé (déjà quinze années dans la réserve); lors d'une période en 1999, il avait déjà accompagné des officiers étrangers le 14 juillet. « La marine indienne, confie-t-il, a beaucoup de similitudes avec la britannique ».

Au final une expérience enrichissante pour ce docteur en sciences de l'ingénieur (électronique), « par le contact avec un militaire de

* *Cols Bleus* (21 octobre 2006)

LES RÉSERVISTES SUR LE PONT



François Charlot, le « Rear-Admiral » N.N. Kumar, chef de la délégation, Sri Nivas, chef du bureau militaire de l'Inde à Paris.

haut rang ayant des responsabilités dans un état-major étranger, l'apport d'informations sur les différents systèmes d'armes, et les comparaisons entre les différentes entreprises présentes au salon ».

Lui aussi officier accompagnateur, Philippe Jardin, capitaine de corvette, directeur qualité sécurité environnement chez Nortel pour l'Europe du Sud, l'Afrique et le Moyen-orient, était chargé d'accueillir la délégation du Bénin. « Ne connaissant pas ce pays, je me suis renseigné avant de rencontrer le conseiller d'ambassade pour préparer l'arrivée du chef d'état-major de la marine et de ses deux adjoints. Dès son arrivée, une réunion de travail a permis de préciser ses objectifs pour Euronaval et ainsi de mieux cibler le programme de visites, complété par un entretien avec l'amiral Oudot de Dainville ». Mise au point utile suivie de contacts avec les industriels pour bien préparer les rencontres sur place. Il a le sentiment que ses compétences d'industriel habitué à traiter de questions sensibles avec des clients étrangers ont été parfaitement utilisées par la Marine. Compréhension des besoins exprimés, mise en relation, diplomatie dans les échanges, synthèse et restitution, autant de savoir-faire aisément transférables d'un univers à l'autre. Un état d'esprit aussi qu'il résume en une phrase : « Il faut gérer les enjeux stratégiques tout en parvenant à entrer dans le détail de chaque point où tout doit être au carré ». Accompagnateur, certes, et bien plus encore...

Le CF Ahoyo, chef d'état-major de la marine du Bénin et le CC@ Philippe Jardin



LES PRÉPARATIONS MILITAIRES

Après avoir connu un maximum de 4 000 stagiaires au début des années quatre-vingt-dix, la préparation militaire marine (PMM) a ensuite subi une forte désaffectation au moment de la suspension du service national. L'effectif est tombé à 1 000 stagiaires par an entre 1998 et 2002. Depuis, la rénovation du programme de formation et les efforts de recrutement ont permis de trouver un autre auditoire. L'effectif en début de cycle est maintenant stable autour de 1 900 stagiaires, répartis en 59 centres, armés par 300 instructeurs.

La mission principale de la PMM est d'informer les jeunes Français sur la marine et sur le recrutement dans l'active et la réserve. Chaque centre de PMM est en outre un foyer de rayonnement dans la région où il est implanté par la participation à des manifestations publiques, des événements ou des cérémonies militaires.

Tous les stagiaires se posent de façon plus ou moins claire la question de l'engagement dans la marine. Cependant tous n'en feront pas leur métier. En effet, sur environ 1 500 stagiaires brevetés chaque année, 300 entrent dans la réserve dès l'été suivant, dans le cadre de la formation militaire initiale du réserviste (FMIR) qui leur offre l'accès à quatre spécialités (guetteur sémaphorique, fusilier marin, marin pompier et secrétaire) et environ 600 entreront dans l'active dans les années suivantes. Les autres resteront civils, mais ils auront été modelés par une expérience forte qui leur aura fait découvrir quelques unes des valeurs de la marine, telles que l'esprit d'équipage, la solidarité, le goût du travail bien fait, le sens de l'accomplissement de la mission...

Les points les plus attractifs dans le programme de la PMM sont la formation à la navigation et la possibilité de passer le permis mer côtier, la formation au secourisme sanctionnée par l'attestation de formation aux premiers secours (AFPS), le tir au FAMAS et bien sûr la période bloquée. Une session PMM comprend une période échelonnée de dix jours ouvrables effectués en général le samedi (certains centres effectuent des week-ends complets) et une période bloquée d'une semaine dans un port militaire. La période bloquée est toujours le moment le plus apprécié de la formation. Elle permet de connaître la marine de l'intérieur en étant hébergé sur un bâtiment de guerre ou dans un centre d'instruction, de visiter des bâtiments et installations militaires de tous types (bâtiments de surface, sous-marin, base de l'aviation navale, sémaphore...) et d'effectuer des activités hors du commun : séance au centre d'entraînement sécurité, tir, manœuvre sur le plan d'eau.

Les centres PMM sont des foyers de rayonnement. Ils participent de plus en plus souvent à des manifestations publiques. La plupart des centres participent aux défilés et prises d'armes du 8 mai, plus rarement à ceux du 11 novembre et du 14 juillet. Ils saisissent en outre les occasions de se montrer sur la place publique offertes par les mairies ou par les associations. Cette présence est en général très appréciée, car depuis la

professionnalisation, les armées ont considérablement réduit leur participation aux cérémonies du souvenir et lorsqu'elle participe à un tel événement la PMM est bien souvent le seul détachement militaire en armes, pour le plus grand plaisir de nos concitoyens.

La montée en puissance de la PMM est maintenant terminée. Qu'il s'agisse de l'organisation des périodes bloquées, de l'augmentation du coût de la formation, ou de la stabilité des débouchés dans l'active et dans la réserve, tout indique que nous sommes à la limite des possibilités de la marine. Il n'est donc plus question d'ouvrir de nouveaux centres, sauf à bilan nul s'ils sont gagés par la fermeture d'un autre centre.

En conclusion, avec la PMM la marine dispose à moindre coût d'un outil de formation et de rayonnement très performant et très apprécié, qui doit son succès au dévouement et à l'abnégation des instructeurs réservistes. Les 1 900 stagiaires qui chaque année apprennent ainsi à connaître la marine en gardent souvent un souvenir fort, qui pour certains sera même structurant pour leur vie d'adulte. La richesse humaine de cette aventure est la meilleure récompense pour tous les marins, d'active et de réserve, qui s'y investissent avec passion.

Le Capitaine de vaisseau Xavier Nourrit
Commandant le CIRAM de Paris



MARINE

TABLEAU: Effectif des centres PMM en début de cycle 2006-2007

CIRAM	CENTRES	STAGIAIRES INSCRITS
BREST	Brest	105
	Le Mans	23
	Lorient	56
	Quimper	25
	Rennes	51
	Saint Malo	24
	St Quay Portrieux	36
CHERBOURG	Cherbourg	36
DUNKERQUE	Dunkerque	53
LE HAVRE	Le Havre	27
	Rouen	24
NANTES	Angers	29
	Les sables d'Olonne	34
	Nantes	32
	Saint-Nazaire	13



CIRAM	CENTRES	STAGIAIRES INSCRITS
PARIS	Chalons	30
	Dijon	32
	Dugny	61
	Nevers	20
	Tours	29
	Troyes	20
	Versailles	24
	Villeneuve-Saint-Georges	41
	STRASBOURG	Strasbourg
Metz		19
Belfort		27
LA REUNION	PMM Réunion	23
PAPEETE	Papeete	24
NOUVELLE CALEDONIE	Nouméa	50 (en 2005)
AJACCIO	Ajaccio	37
BAYONNE	Bayonne	27
BORDEAUX	Bordeaux	22
	Toulouse	39
	Rochefort	28
	Limoges	41
MARSEILLE	Marseille	27
	Nîmes	31
	Carcassonne	17
	Perpignan	25
	TOULON	Annecy
Antibes		23
Clermont-Ferrand		33
Brignoles		29
Cannes		31
Bourg-en-Bresse		38
Cusset/Vichy		16
Digne les Bains		16
Fréjus		26
Grenoble		22
Nice		19
Lyon		72
La Seyne sur Mer		26
Roanne		27
Saint-Etienne		34
Toulon		62
Valence		44
Vienne		26

Effectif en début de cycle 2006-2007 : **1 847**

La Réserve pensez-y !!

Depuis la professionnalisation, les missions du personnel d'active ont été recentrées sur le cœur du métier militaire. La réserve est là pour apporter le complément indispensable au sein de formations, en cas de crise, pour faire face aux pics de charge de travail ou simplement fournir un soutien ou assurer la continuité du fonctionnement de l'unité pendant les périodes de permissions par exemple.

La réserve peut également fournir aux unités ou formations des compétences particulières en général non présentes au sein des armées.

Elle est constituée d'anciens marins d'active mais aussi de civils désireux de servir temporairement dans la Marine ou de participer à son rayonnement.

DUREE DES CONTRATS

La durée des activités, au titre de l'ESR est limitée par année civile à :

- 30 jours dans le cas général
- 60 jours au titre de l'encadrement des PMM/PMS ou de la JAPD
- 120 jours en cas de nécessité liée à l'emploi opérationnel des forces

Le décret à paraître modifiant le décret de 2000 et consécutif à la loi modificative à la loi de 1999 limitera à 15 % des postes permanents honorés au 1^{er} janvier le nombre de réservistes pouvant avoir une activité globale supérieure à 30 jours par an, hors domaine opérationnel, PMM et JAPD.

La loi autorise le réserviste à s'absenter de son travail 5 jours ouvrés par an. Au delà, l'accord de l'employeur doit être recherché.

Embarquement pour la réserve opérationnelle

FORMATION D'EMPLOI

- Constat du besoin
- Rédaction de la fiche de poste
- Demande d'ouverture de poste

EMM/RH/EFF (Emplois permanents) ou PM3 (emplois non permanents)

- Ouverture du poste après étude du dossier
- Mise à jour de la liste des emplois vacants sur Internet

CIRAM D'AFFECTATION

- Prospection des réservistes
- Signalement par les réservistes de leur candidature pour le poste

- Identification des réservistes
- Sélection et agrément du réserviste par la formation
- Vérification de l'aptitude médicale



EN 2006, 5 700 ENGAGEMENTS À SERVIR DANS LA RÉSERVE ONT ÉTÉ CONTRACTÉS.

EN 2007, LE MINISTRE DE LA DÉFENSE A DONNÉ À LA MARINE COMME OBJECTIF : 6 100 ESR.

QUAND ?

Si vous êtes volontaires, et disponibles, vous pouvez vous manifester auprès de votre Ciram de résidence pour signaler ou confirmer votre souhait de servir dans la réserve militaire.

COMMENT ?

Le site Internet permet d'identifier les emplois vacants de la réserve opérationnelle que les grades, les compétences et les contraintes éventuelles, permettent d'occuper. Vous vous signalez alors auprès du Ciram d'affectation et proposez votre candidature. Si elle est acceptée, le Ciram vous proposera **un engagement à servir dans la réserve (ESR) de 1 à 3 ans, renouvelable.**

POUR QUELS EMPLOIS ?

Les emplois offerts sont très variés et recouvrent quasiment tous les domaines, par exemple : la communication, le renseignement, l'informatique ou bien encore la protection d'installations militaires, la surveillance maritime. D'autres sont directement attachés aux forces pour des embarquements ou le gardiennage de bâtiments. D'autres postes sont ouverts dans les écoles ou en état-major recouvrant la quasi totalité des spécialités existantes !

Différents emplois sont majoritairement occupés par des réservistes : c'est le cas des intervenants lors des journées APD ou des instructeurs dans les centres de PMM auxquels revient la lourde charge de porter et de transmettre aux jeunes nos valeurs.

MAIS AUSSI...

Si pour différentes raisons, vous ne pouvez vous porter candidat pour un ESR, mais souhaitez garder un lien avec la Marine, il est possible, par simple témoignage dans votre environnement habituel, de contribuer à faire connaître la Marine et à promouvoir l'esprit de défense. Si votre disponibilité le permet, vous pourrez participer à des actions de rayonnement organisées par différents services (associations de défense, Ciram, BICM...) **dans la réserve citoyenne sous le statut de collaborateur bénévole du service public.**

Tous les réservistes, qu'ils soient affectés ou qu'ils participent au rayonnement de la Marine, peuvent recevoir récompenses et décorations.

Au-delà de la période de cinq années de disponibilité, le réserviste est invité à préciser son intention quant à la prolongation de son appartenance à la réserve militaire.

Il a alors la possibilité de poursuivre des activités dans la réserve opérationnelle sous ESR, ou dans la réserve citoyenne à titre bénévole ; les deux statuts peuvent être assumés en alternance selon ses disponibilités.

GLOSSAIRE

CIRAM : Centre d'information des réserves de la Marine

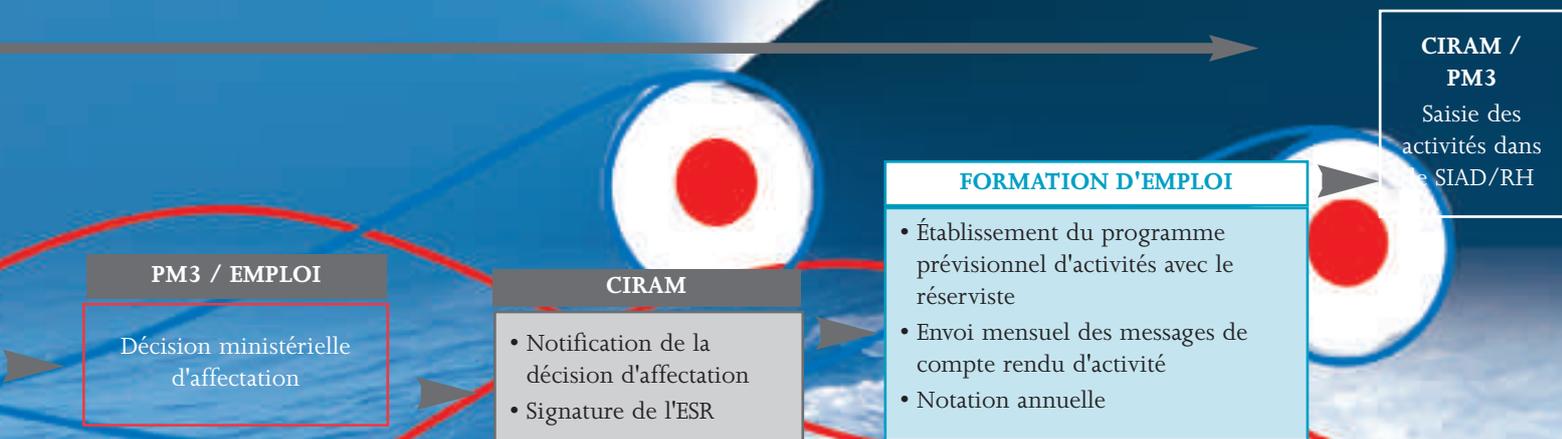
BICM : Bureau d'information sur les carrières de la Marine

FMIR : Formation militaire initiale des réservistes
JAPD ou APD : Journée d'appel à la préparation Défense

ESR : Engagement à servir dans la réserve

PMM : Préparation militaire Marine

PMS : Préparation militaire Supérieure



STAGES DE FORMATION ET D'INFORMATION DU PERSONNEL DE LA RÉSERVE EN 2007

Stages d'intégration SI5 organisés par les CIRAM de Brest et Toulon:

Ce stage d'intégration de cinq jours (SI5) comprend une première partie de deux jours destinée à donner une connaissance pratique de la marine (organisation, culture maritime) et une deuxième partie de trois jours dont l'objectif est la sensibilisation aux problèmes de défense, aux missions des armées et en particulier à celles de la marine. Quatre stages sont organisés cette année, deux à Toulon et trois à Brest. Les anciens stagiaires brevetés de la PMM ou de la PMS (préparation militaire supérieure) ont déjà reçu une formation maritime et militaire initiale. Ces derniers ne suivent donc pas de nouvelle formation.

- **Brest:** 11 au 15 juin - 15 au 19 octobre
- **Toulon:** 26 au 30 mars - 12 au 16 novembre

Stages standard SS2:

L'objectif de ce stage, d'une durée de deux jours, est de délivrer à tous les volontaires des informations d'actualité sur la Défense, la Marine et la Réserve. En fonction des particularités locales, il comprend une visite de bâtiment ou d'établissement de la marine qui doit être l'occasion de contacts avec des marins d'active.

- **Bordeaux** 24 et 25 octobre
- **Brest** 26 et 27 mars - 3 et 4 décembre
- **Cherbourg** 4 et 5 juin - 1 et 2 octobre
- **Nantes** 18 et 19 octobre
- **Le Havre** Ce stage sera organisé en cas d'escale du BPC Mistral (une journée: date à confirmer)
- **Marseille** 21 et 22 juin - 27 et 28 septembre

- **Toulon** 22 et 23 mai - 2 et 3 octobre
- **Bayonne** 23 et 24 mai - 24 et 25 octobre

Stage approfondi SA3 organisé par les CIRAM de Brest et Toulon

L'objectif de ce stage d'une durée de trois jours, est d'approfondir les domaines d'excellence de la marine, au premier rang desquels les opérations aéro-maritimes, en mettant l'accent sur les visites des forces. Ce stage constitue la suite logique du stage SS2.

- **Brest** 21 au 23 mai - 12 au 14 novembre
- **Toulon** 19 au 21 juin - 4 au 6 décembre

Stage Marine marchande (SMM)

Compte tenu de la spécificité des relations entre la Marine nationale et la Marine marchande, le CIRAM Marseille organise chaque année un stage d'information d'une durée de deux jours réservé aux officiers de la marine marchande et aux pilotes de port et destiné à resserrer les liens professionnels.

- **Marseille** 22 au 23 mars

Cycle d'information des officiers organisé par le CIRAM de Paris (CI 10)

Ce cycle s'adresse aux officiers de réserve retenus pour le CI10 et aux 60 stagiaires PMS « état-major ».

9 conférences d'octobre 2006 à juin 2007

Le samedi matin de 9h à 12h



Bulletin d'inscription à renvoyer à votre CIRAM de résidence

(la clôture des candidatures intervient normalement 2 mois avant le début du stage)

Nom, prénom, grade, matricule:

adresse:

Tél.: portable:

me déclare candidat pour le stage:
intitulé du stage, lieu, dates

A le,

signature

LA NOUVELLE SPÉCIALITÉ DE MARIN POMPIER

Référence :

instruction n° 215 DEF/EMM/RH/PRH du 28 juillet 2006

Fin 2006, la DPMM a décidé de fusionner les anciennes spécialités de marin pompier (MARPO) et d'électromécanicien de sécurité (EMSEC) en une nouvelle spécialité unique qui reprend le nom de marin pompier (MARPO).

1. POURQUOI UNE NOUVELLE SPECIALITE.

La création de la nouvelle spécialité de marin pompier est justifiée par la similitude de nombre de compétences professionnelles nécessaires au marin spécialiste de la sécurité embarquée sur un bâtiment ou employé au sein d'une compagnie de marins pompiers. La recherche continue de la rationalisation des moyens dans la formation a naturellement conduit à la création d'une nouvelle spécialité offrant des parcours plus diversifiés qu'auparavant, davantage tournée vers la prévention et l'environnement, permettant une grande interopérabilité entre les marins grâce à une meilleure connaissance mutuelle, et dont la dimension maritime est renforcée.

2. CE QUI VA CHANGER CONCRETEMENT.

- Une spécialité unique de marin pompier avec deux branches distinctes :
 - o Sécurité prévention et interventions maritimes (SECIM)
 - o Sécurité prévention et interventions terrestres (SECIT)
- La possibilité d'effectuer une ou plusieurs affectations au sein de l'autre branche de la spécialité au cours de la carrière, ou bien de changer définitivement de branche jusqu'à l'entrée au BS ou à l'attribution du BST.
- Une formation centrée sur l'intervention contre les sinistres et les incendies, mais également orientée vers la prévention (santé et sécurité au travail) et l'environnement.

- La délivrance au cours de la formation initiale du CAT/BAT de la formation de sapeur-pompier volontaire.

3. LA FORMATION.

La formation porte sur trois domaines principaux :

- la lutte contre les sinistres ;
- le sauvetage et le secours aux personnes ;
- la prévention et l'environnement.

Pour le CAT/BAT comme pour le BS, la formation est composée d'une partie commune réunissant les deux branches, puis d'une partie spécifique à chacune.

Deux brevets de maîtrise sont destinés aux MARPO :

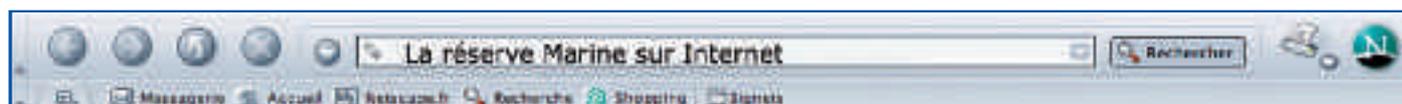
- le BM « environnement prévention » prioritairement ouvert aux MARPO de la branche SECIM ;
- le BM « chef de garde » exclusivement ouvert aux MARPO de la branche SECIT.

4. GESTION.

Afin de favoriser la perméabilité entre les deux branches, tout en offrant une nouvelle souplesse de gestion, les procédures suivantes seront appliquées :

- la mobilité interne à la spécialité se traduit par l'accès, dans chacune des deux branches, à des postes spécifiques dits « mutualisables », ouverts indifféremment au personnel des deux branches tout au long de leur cursus professionnel ;
- le changement de branche est possible jusqu'à l'entrée au BS ou à l'attribution du BST à condition d'avoir servi au moins une année dans l'un des postes mutualisables de l'autre branche.

D'après la note d'information n° 125 DEF/DPMM/DIR/NP du 6 octobre 2006.



La réserve Marine sur Internet

Pour tout savoir sur la réserve militaire de la Marine, rendez-vous sur ce site Internet

Outre une présentation générale sur la réserve militaire d'aujourd'hui, vous y trouverez les rubriques suivantes : comment devenir réserviste, l'actualité, en savoir plus sur la réserve opérationnelle, du côté de l'employeur, contacts et questions les plus fréquentes.

Et bien sûr la rubrique emplois vacants mise à jour périodiquement.

L'OPÉRATION BALISTE

Au large du Liban de juillet à octobre 2006

Du 23 juillet au 4 octobre dernier, la task-force 470 a été engagée par la France dans le cadre de la mission Baliste. Son commandement a été assuré par le commandant de la force aéromaritime française de réaction rapide (COMFRMARFOR), le contre-amiral Xavier Magne. Cette opération aura aussi permis de déployer pour la première fois, dans des conditions opérationnelles, le bâtiment de projection et de commandement Mistral.

Mission, moyens, résultats

La mission de la force Baliste a été de :

- permettre le rapatriement de ressortissants français et étrangers;
- participer au rétablissement de certaines infrastructures essentielles du pays, en assurant notamment le soutien logistique et la protection des militaires français du détachement « Ponts Bailey »;
- soutenir le déploiement de la FINUL renforcée;
- être prête à utiliser ses capacités de combat si nécessaire;

- participer à la force navale temporaire chargée d'aider les Libanais dans le contrôle de leurs côtes.

La marine a engagé dans cette opération interarmée les moyens maritimes suivants :

- le bâtiment de projection et de commandement (BPC) *Mistral*;
- les transports de chalands de débarquement (TCD) *Siroco* et *Foudre*;
- les frégates de lutte anti-aérienne *Cassard* et *Jean Bart* pour protéger la force d'une menace aérienne;

- les frégates de lutte anti-sous-marine *Jean de Vienne* et *Montcalm*;

- les frégates furtives *Lafayette* et *Courbet*.

La force Baliste aura permis :

- l'évacuation de plus de 8000 ressortissants de 61 nationalités différentes;
- le transport de 2659 palettes de fret, soit plus de 1400 tonnes pour le soutien humanitaire de l'ambassade et de la FINUL;
- la construction de 10 ponts Bailey sur 6 sites différents;



- la mise en place d'une force navale temporaire chargée d'aider les Libanais dans la surveillance et le contrôle de leurs côtes.

Le Mistral, B.P.C.

Le déploiement lors de la crise libanaise du *Mistral* a été l'occasion, pour la Marine nationale, de valider le concept de bâtiment de projection et de commandement.

La force Baliste (1700 hommes) a été commandée par un état-major de 60 personnes installées dans la zone PC du *Mistral*.

Les capacités aéromobiles du pont d'envol ont pu être testées avec des hélicoptères des armées de terre et de l'air. Le radier, équipé d'une rampe, offre désormais aux chalands la possibilité de charger dans une zone d'eaux calmes.

Sources : « Brèves Marines »

COMFRMARFOR ET COMANFOR BALISTE

Par le Capitaine de vaisseau
Jérôme Bertrand

Chef d'état-major
du COMFRMARFOR

Activée dès le 16 juillet, à l'arrivée des premières unités de l'armée de l'air et de la marine sur zone, l'opération Baliste est initialement placée sous le contrôle opérationnel de CECMED. Celui-ci exerce ses responsabilités en s'appuyant sur le Centre des Opérations Maritime de Toulon.

L'intérêt de cette structure permanente de commandement, permettant de garantir la meilleure réactivité, est clairement mise en valeur : connaissance approfondie du théâtre, liens tissés et entretenus avec les autorités nationales ou internationales, structures de commandement...

L'ampleur de la mission nécessitant un commandement dédiée, les aspects maritimes et amphibies étant prédominants au déclenchement de l'opération, le contre Amiral Magne, « commandant la force aéro-maritime de réaction rapide » (COMFRMARFOR) est désigné pour prendre le commandement de l'opération et chargé de constituer l'état-major nécessaire.

COMFRMARFOR a été créé pour disposer d'une structure de commandement au standard OTAN, certifié pour la conduite d'éléments de la force de réaction rapide alliée. Structure de commandement

permanente, sa mission n'est toutefois pas limitée à cette prise d'alerte OTAN : il est également destiné à assurer, pour le compte de l'Europe, d'une coalition ou de la France, le commandement de la composante maritime d'une force interarmées d'ampleur, du groupe aéronaval constitué autour du porte-avions, d'un groupe amphibie et d'un groupe de guerre des mines.

La mission de commandement de force interarmées qui lui est confiée pour Baliste dépassant le stricte cadre de la mission permanente du COMFRMARFOR, l'état-major constitué pour la mission est complété des expertises nécessaires en provenance des autres armées ou services.

Pour une force interarmées aux effectifs moyens de 1600 personnes, l'état-major resserré placé à sa tête compte initialement 66 personnes. Il sera, fin août, adapté aux évolutions de la mission (passage de la phase d'urgence initiale et entrée dans la phase « aide à la reconstruction » qui a suivi) et réduit à un effectif de 45 personnes tout en procédant à une relève importante.

COMFRMARFOR fournit 40 % de l'état-major formé (au nombre desquels 4 officiers de l'armée de terre qui lui sont affectés en permanence). Conformément aux principes en vigueur, le complément est majoritairement réalisé par rappel d'officiers identifiés, au sein des armées, comme renforts en alerte. Des expertises complémentaires nécessaires proviennent des différentes armées.

Au bilan, il est fort de ressortissants provenant :

- à 67 % de la marine
- à 19 % de l'armée de terre
- à 9 % de l'armée de l'air
- à 3 % de la gendarmerie
- à 2 % du service de santé.

La marine, armée d'accueil, fournit la quasi totalité du personnel affecté au support technique et à la vie courante de l'état-major, ce qui explique en partie sa

prépondérance numérique. Signe des temps et de la nature de la mission, 10 % de l'effectif de l'état-major est consacré à la cellule « communication », tandis qu'un officier est déployé à terre au titre des « actions civilo-militaires » qui doivent inmanquablement accompagner ce type de mission.

Fort des contacts permanents entretenus entre les structures opérationnelles des armées, la composition de l'état-major est rapidement arrêtée. Il est projeté le 22 juillet et activé à bord du Mistral le 23. Après installation et prise de suite, le « commandant des forces interarmées » (COMANFOR) reçoit le contrôle opérationnel des unités engagées dans la zone Baliste le 25 juillet, en relève de CECMED. L'officier projeté dans les premiers jours à Chypre comme « commandant des éléments français » prend les fonctions de chef d'état-major Baliste, assurant ainsi la meilleure continuité de l'action et de la connaissance du théâtre.

Embarqué à bord du Mistral puis du Siroco, le COMANFOR bénéficie des avantages inhérents à ce type de situation lorsqu'il est possible de l'adopter : soutien fondé « en transparence » sur les capacités propres du bâtiment d'accueil (systèmes de communication, soutien à la vie courante, protection, expertises diverses...), empreinte au sol de la force (et donc vulnérabilité) réduite au strict minimum, mobilité favorisant les contacts, unicité de lieu gage de synergie...

S'appuyant sur la puissance impressionnante des systèmes d'information et de communication (SIC) modernes, elle-même complétée par le recours aux hélicoptères embarqués et aux moyens nautiques de l'unité, l'état-major dispose de tous les outils nécessaires à sa mission.

La mise en place initiale à bord du Mistral permet au passage de tester en vraie grandeur la qualité et la souplesse des installations d'état-major dont le BPC a été doté (voir l'article spécifique sur le Mistral). Le transfert en une journée sur le Siroco, sans rupture notoire de capacité à commander, est un autre signe de la souplesse que permettent les moyens modernes. Il dénote également la qualité des spécialistes SIC de l'état-major et des unités d'accueil, qui ont su préparer et exécuter en un temps record le transfert, le déploiement et le raccordement des multiples réseaux mis en place.

COMANFOR Baliste exerce ses responsabilités jusqu'à ce que, mission accomplie, la force soit progressivement réduite et que le contrôle opérationnel de la dernière unité engagée soit confiée à nouveau à la structure permanente incarnée par CECMED. Il est dissous le 9 octobre. La marine a montré pendant Baliste, sa capacité à former l'ossature du commandement d'une opération interarmées. Enjeu important pour la jeune structure COMFRMARFOR, elle lui a donné l'occasion unique de se tester elle-même et d'asseoir sa crédibilité au sein des armées.



Embarquement de fret humanitaire à bord du BPC Mistral à Chypre

© Marine nationale / Lionel Andouin

OPÉRATION BALISTE

**Par le contre-amiral
Xavier Magne**

COMANFOR Baliste

Lancée avec un faible préavis, au plus fort de l'été alors que les hostilités venaient tout juste d'éclater entre Israël et le Hezbollah, l'opération Baliste avait pour objectif initial de porter assistance à nos ressortissants, fuyant les bombardements au sud du Liban, d'acheminer du fret humanitaire vers les zones les plus touchées par les combats et d'apporter un soutien à la force intérimaire des Nations Unies au Liban (FINUL) dont la situation – placée exactement entre les deux protagonistes, au cœur de la zone des combats – était précaire et particulièrement inconfortable.

A vrai dire, nous nous sommes rapidement rendus compte que peu de nos alliés se souciaient vraiment de cette FINUL tirée brutalement de sa léthargie par le son du canon et l'explosion des bombes, sorte de « Belle au bois dormant » installée depuis vingt-cinq ans dans le sud du Liban, à peine autorisée à compter les points et vivant dans une douce torpeur, image saisissante de l'impuissance des hommes face à la méfiance, au mépris et à la haine. Au plus fort des combats, la FINUL est courageusement restée sur place alors même que sa situation n'était pas spécialement enviable. C'est ainsi que certains de ses militaires ont perdu la vie, au cours d'affrontements à mort entre Israël et le Hezbollah, preuve que leur mission, bien qu'apparemment absurde, n'était pas sans danger ni sans grandeur. Beaucoup d'entre eux savent en effet que l'impuissance de la FINUL ne leur est pas imputable, qu'elle n'était due qu'à des règles d'engagement issues d'un processus décisionnel timoré, si ce n'est complètement inhibé.

Personne donc ne se souciait de la FINUL. Mais alors, que se serait-il passé au Liban et ailleurs dans le monde, là où des forces d'interposition sont déployées par les Nations Unies si, sous la pression des combats, la FINUL avait dû plier bagage et se retirer. Avons-nous seulement envie de savoir ce qui serait arrivé, de vérifier si partout dans les zones de crise les partis en présence n'auraient pas profité de l'occasion pour essayer de régler d'un seul coup brutal leurs différends, dans un gigantesque bain de sang, tous au même moment, tout à la joie de ne plus avoir à céder aux injonctions d'une autorité extérieure à leur conflit. Il me semble qu'il était préférable pour la force Baliste de prendre quelques risques et d'éviter que le monde ne vive une telle expérience. Et de fait, la FINUL, en restant sur place, permettait à l'Organisation des Nations Unies (ONU),

ce que le Général appelait irrespectueusement le « machin », de conserver la crédibilité minimale indispensable à son action partout dans le monde.

Après avoir œuvré de façon intense et avoir évacué plus de huit mille ressortissants de soixante nationalités différentes dans des conditions assez difficiles, après avoir convoyé 1400 tonnes de fret humanitaire vers les ports de Beyrouth, Saïda, Tyr et Naqourah, l'effort de Baliste a été réorienté dès le 14 août, date effective de la cessation des hostilités, vers la stabilisation du conflit et la reconstruction du Liban.

C'est ainsi que Baliste apporte une participation significative aux opérations de surveillance maritime destinées à contrer toute entrée illégale d'armement sur le territoire libanais. C'est ainsi également que sa composante du génie a construit des ponts « Bailey » sur des axes routiers stratégiques pour le Liban. C'est ainsi aussi que Baliste a acheminé certains éléments venant renforcer la FINUL, dès le 19 août. C'est ainsi enfin qu'une coopération bilatérale étroite avec les forces armées libanaises contribue à leur motivation et donne à ces forces des motifs de fierté supplémentaires, rehaussant de ce fait leur image au sein du public, image tellement importante pour la stabilité du pays.

La surveillance des approches maritimes du Liban

Première mission de la phase de reconstruction, la surveillance des approches maritimes du Liban est en cours et, depuis le 8 septembre, date de la levée du blocus maritime par Israël, la France maintient une permanence d'une frégate dans le dispositif intérimaire dirigé, à leur demande insistante, par les Italiens. En un mois d'activité, la frégate française, à elle seule, est responsable de plus de 40 % des inter-



rogations de bâtiments de commerce. C'est aussi la première à avoir signalé des bâtiments suspects qui, par la suite, ont fait l'objet d'une visite soit par la marine libanaise, soit par le service des douanes libanais. Et si les visites n'ont pas permis pour l'heure de découvrir des armes, le seul fait de savoir qu'elles ont été effectuées ne peut qu'avoir un effet dissuasif important sur d'éventuels trafiquants en tout genre.

Nous avons conservé un bâtiment dans le dispositif temporaire jusqu'à la prise en charge officielle de la mission de surveillance maritime par les Allemands le 18 octobre sous les couleurs de l'ONU. Puis, comme la France n'a pas souhaité être impliquée dans le dispositif maritime permanent, notre bâtiment reste sur zone pour entretenir la connaissance du théâtre, mettre à jour les procédures et les informations indispensables à une éventuelle remontée en puissance et poursuivre la coopération bilatérale, initiée dès la mi-août, cependant que d'autres bâtiments sont placés en alerte à Toulon de façon à réagir rapidement à toute aggravation de la situation.

La construction de ponts

Deuxième mission durant la phase de reconstruction et de stabilisation du Liban, la construction de ponts, décidée par le Président de la République, a participé à l'effort global de rétablissement de l'activité économique du pays. Bien évidemment, les ponts métalliques « Bailey », assemblés soigneusement par les légionnaires du 2^e régiment étranger du génie avec l'aide de leurs camarades du 121^e régiment du train et jetés avec adresse par-dessus les ouvertures béantes provoquées par les bombes sur les ponts de Naame, Damour, Ouâdi ez Zeïni, permettent, entre autres, aux renforts de la FINUL de circuler librement du port de Beyrouth où ils sont déposés par les affrétés vers leur zone de stationnement dans le sud du Liban, entre la rivière Litani et la « ligne bleue ». Mais ces ponts ont avant tout vocation à permettre le rétablissement de la circulation sur un axe nord-sud jugé stratégique par les Libanais. D'autres ponts « Bailey », tout aussi stratégiques, ont été construits, à Aarqa dans le nord du pays près de la frontière syrienne, zone majoritairement sunnite, à Gobeyrah dans le centre de Beyrouth, entrée du quartier de Chatila de sinistre mémoire et à Saoufar sur la route de Damas, en zone Druze. Chaque communauté a ainsi pu constater qu'elle n'était pas oubliée par l'Etat libanais, signe fort d'une volonté de reconstruire dans le respect de la diversité.

Le soutien de la FINUL

Troisième mission de Baliste dans la phase de reconstruction, le soutien de la FINUL a pris la forme d'un acheminement des renforts. Dès le 19 août, le bâtiment de projection et de commandement (BPC) « Mistral », plate-forme support du commandant de la force Baliste (« Comanfor Baliste ») mettait à terre à Naqourah une section du 1^{er} régiment étranger de



génie. Cet élément précurseur avait pour vocation de préparer l'arrivée de la compagnie du 13^e régiment de génie mise à terre les 25 et 26 août, pour partie à Naqourah et pour partie à Beyrouth à cause de certains matériels très lourds. Cette compagnie arrivait avec 200 hommes et 1 800 tonnes de matériel après avoir voyagé à bord du *Foudre*. Ceci doublait les effectifs français au sein de la FINUL alors même que les conditions préalables posées par le Président de la République étaient tout juste sur le point d'être satisfaites. Cette capacité de génie était essentielle pour déblayer et dépolluer les divers sites retenus pour le déploiement des renforts supplémentaires, tellement la zone sud est encombrée de mines, engins explosifs improvisés et sous-munitions, disséminés aussi bien par l'un que par l'autre des protagonistes au plus fort des combats.

Une fois son chargement débarqué, le *Foudre* est retourné à Toulon pour charger le détachement logistique destiné à assurer le soutien du premier groupement tactique inter-armes (GTIA) comportant des capacités lourdes (chars *Leclerc*, chars AUF1, systèmes sol-air et de contre-batterie, chars AMX 10). Elle a déposé son précieux chargement à Beyrouth le 9 septembre et le « DetLog » s'est immédiatement installé sur le parking du Parc des Expositions (Biel) pour être en mesure d'accueillir le GTIA 1 dès le 12 septembre. Si le soutien apporté par Baliste s'est arrêté là, c'est uniquement parce que les capacités de transport ou les capacités logistiques de la force n'ont plus été sollicitées par la suite alors même qu'elles étaient disponibles et rodées.

La coopération bilatérale

Quatrième mission pour Baliste durant la phase de reconstruction et de stabilisation du Liban, la coopération bilatérale, s'appuyant sur des liens créés il y a plus de trente ans entre de jeunes aspirants français et libanais à l'École navale de Lanvéoc-Poulmic, s'est mise en place tout naturellement entre la Marine nationale française et la Marine nationale libanaise dès la fin du blocus maritime, lorsque nos bâtiments ont eu la possibilité d'évoluer librement dans les eaux libanaises sans risquer un affrontement avec les vedettes israéliennes. Les activités proposées ont permis de faire progresser nos camarades libanais dans le domaine des opérations

amphibies, dans celui du contrôle de la navigation commerciale et de la visite des bâtiments suspectés d'acheminer des cargaisons illicites et dans le domaine de la maîtrise de l'information grâce, en particulier, à l'établissement d'un lien internet chiffré précédant de quelques semaines le déploiement d'un système d'information et de commandement (SIC) mieux protégé. Par ailleurs, à l'occasion d'une relâche du « *Siroco* » à Beyrouth, une activité de cohésion, organisée par les forces armées libanaises, a permis à nos troupes de montagne de se retremper pour quelques heures dans leur environnement naturel après de longues semaines passées en mer. Ils en sont revenus fourbus mais heureux d'avoir escaladé le mont Liban (3 083 m) en compagnie de leurs camarades libanais. C'était une occasion unique de permettre à leurs équivalents libanais de les recevoir dans leurs montagnes alors qu'habituellement les troupes de montagne libanaises viennent plutôt se former dans les Alpes. Imaginez la fierté des Libanais de pouvoir montrer la beauté et les difficultés de leurs montagnes à de vrais connaisseurs, capables de les apprécier.

Depuis, la coopération bilatérale bat son plein d'autant qu'elle a été abordée dans l'esprit d'un véritable partenariat où chacun apporte sa part de savoir-faire et de respect de l'autre. Une des conséquences de cette action est que la marine libanaise a maintenant beaucoup de projets, comme celui de mettre ses capacités au service de la mobilité des forces multinationales servant sous la bannière de l'ONU.

Tout au long de cette opération, nombre d'observateurs extérieurs ont fustigé nos efforts pour tenter de résoudre cette crise qui n'est, à leurs yeux, qu'une conséquence, rechute inévitable, de la crise non résolue des années quatre-vingt. Pour eux, d'autres rechutes se produiront nécessairement à l'avenir. C'est, me semble-t-il, oublier un paramètre fondamental : l'engagement courageux de l'État libanais qui, après avoir soigneusement préservé l'armée libanaise pendant le conflit, a décidé, en dépit du fait que sa décision n'était pas particulièrement conforme à l'esprit des accords de Taéf, de déployer son armée dans le sud du Liban. Or, cet engagement modifie profondément le paysage géostratégique. Du fait de la présence de l'armée libanaise au sud du Liban, c'est maintenant deux États qui se font face : le Liban et Israël. Si les hostilités reprenaient par le

seul fait du Hezbollah, la destruction du Liban qui s'ensuivrait serait nécessairement beaucoup plus importante. Elle serait à nouveau totalement imputable au Hezbollah mais provoquerait cette fois-ci, en revanche, un phénomène de rejet. La population libanaise a, en effet, le sentiment d'avoir été prise en otage et entraînée dans une guerre qu'elle n'avait pas choisi de faire. Fatiguée de ces souffrances provoquées par l'action, jugée irresponsable du Hezbollah, elle ne supporterait probablement pas un autre conflit et le Hezbollah serait sans doute marginalisé et exclu de la société, voire combattu, alors même qu'il avait reçu un soutien massif au cours de la phase précédente.

Parmi les impressions qui resteront de cette opération, la première est, sans aucun doute, celle d'un terrible gâchis humain, de tant de vies perdues de part et d'autre pour une cause qui non seulement ne le justifie pas, mais qui en plus est un échec. Le Hezbollah n'a atteint aucun véritable objectif stratégique comme la récupération des fermes de Chebaâ ou le rétablissement de la Palestine, il s'est contenté de résister, après avoir donné le coup d'envoi, et a surtout crié sa joie de n'avoir pas été totalement détruit – piètre victoire. Quant à Israël, n'ayant pas réussi à totalement éradiquer les combattants du Hezbollah, il n'a pas non plus atteint son objectif stratégique et doit maintenant se reposer sur la FINUL – là aussi bien piètre victoire alors que le mythe de l'invincibilité d'Israël vient de s'effondrer.

La deuxième impression qui restera est celle de ce dynamisme – cette « rage de vivre » – mais aussi de ce courage de chacun des deux pays qui fait que, malgré les difficultés et les destructions subies, je demeure persuadé qu'Israël et le Liban sauront se relever et, tôt ou tard, bâtir un avenir commun.

La troisième est celle d'hommes et de femmes qui, si cette opération n'avait pas eu lieu, n'auraient pas dû se côtoyer mais que le risque et la souffrance ont rapproché, qui ont appris à se connaître et à s'apprécier, qui ont éventuellement découvert la culture de l'autre, aussi ancienne que la leur. Les liens créés il y a plus de trente ans tiennent toujours et ceux qui se sont tissés à cette occasion seront toujours solides dès lors que l'un de nos deux pays aura besoin de l'autre. Et c'est ainsi que l'amitié transcende le temps.

La quatrième est celle de militaires, courageux, enthousiastes, généreux et fiers de servir, d'équipes soudées autour d'un but à atteindre malgré les difficultés de tous ordres, de jeunes Français qui ont mûri d'un coup au contact de la sordide réalité de la guerre et de son cortège de misères, d'être exceptionnels qui n'ont compté ni leur temps ni leur peine au service des autres.

BALISTE : DES RÉSERVISTES EN OPÉRATION

A bord du *Jean Bart*

A vingt ans le quartier maître Michael Crampon ne s'attendait pas à embarquer si tôt et si vite sur la frégate antiaérienne *Jean Bart*, pour rejoindre qui plus est une zone en situation de conflit. Après sa PMM en 2004, il s'engage dans la réserve comme EMSEC et effectue régulièrement des périodes de gardiennage de bateaux. Appelé le 18 juillet, il répond oui sans savoir combien de temps il partira et s'il pourra bien effectuer sa rentrée d'étudiant en mathématiques appliquées aux sciences sociales. « J'ai eu la chance d'embarquer avec un autre réserviste ancien engagé qui connaissait le bâtiment; j'ai pris mes marques pendant une semaine et j'ai été bien intégré au sein de l'équipage ».

Affecté au service général, il est chargé de faire les diffusions en passerelle.

« Nous avons d'abord escorté le BPC *Mistral* avant d'arriver sur zone puis nous avons procédé à l'évacuation de 270 ressortissants entre Beyrouth et Lamaca, ce qui a valu à Jean Bart la visite du ministre de la Défense. »

Puis vers Tyr et Naqura, protection du *Sirocco* qui a ravitaillé la FINUL. De nombreux exercices le forment au poste de combat. La vie quotidienne est encadrée par le service pont, et il participe au poste de propreté avec les matelots et quartiers maîtres. Ensuite une escale technique d'une semaine en Turquie précède plusieurs missions de protection du *Mistral* et du *Sirocco* avant de rejoindre Toulon. Au final, « un bilan très positif », une expérience embarquée très riche qui lui a même valu la médaille de la défense nationale décernée pour sa dernière mission par le CV Pascal Ausser à tous les embarqués qui ne l'avaient pas. La confirmation aussi d'une vocation puisque Michael a le désir de s'engager : « je franchirai bientôt la porte du BICM ! »

La logistique en première ligne

Affecté depuis 2003 à l'antenne logistique d'ALFAN HRF (High readiness forces maritime headquarters), le Maître principal Henry Gambert a participé pendant deux mois et demi, de juillet à septembre 2006, à l'opération *Baliste*. « Déployé à Larnaca puis à Limassol, nous avons avec mes collègues les Premiers maîtres Frédéric Mariage puis Frédérique Motha, facilité l'accueil des ressortissants et l'acheminement du fret humanitaire ». C'était l'urgence.



MP Henry Gambert.
Ci-contre, avec le PM Frédéric Mariage

« En renfort de la mission militaire et sous la responsabilité de l'attaché de défense, notre mission de soutien n'avait pratiquement pas de limite. La gestion des flux de matériel et de personnel (relèves) impliquait des relations suivies avec les autorités locales : police, douanes, immigration.. Le soutien des bâtiments de la FAN c'était aussi des achats en ville de pièces de rechange, des réparations en atelier spécialisé. Nous avons même été sollicités pour fournir 500 matelas au *Sirocco* afin que les ressortissants puissent dormir à bord ». Une course contre la montre pour que tout soit prêt à temps, un suivi et une réactivité permanente.

Henry Gambert est un ancien militaire de carrière - 27 ans dans la marine, spécialité mécanicien - qui avait déjà acquis l'expérience de la logistique dans un contexte militaire à Nouméa et Djibouti. Il met tout au long de l'année au service de la marine, en moyenne 60 jours par an, un savoir-faire précieux. Ayant cessé ses activités civiles, il est disponible du jour au lendemain, pour rallier l'Inde ou le golfe arabo-persique à la faveur des escales du porte-avion ou d'autres bâtiments.

Le chef de cette cellule logistique basée à Toulon et créée en 2002, est le capitaine de vaisseau de réserve Claude Lamare, lui aussi ancien marin d'active. Il est à la tête d'une équipe de 4 personnes, tous réservistes : un enseigne de vaisseau, deux maîtres principaux et un premier maître : « Notre mission principale est d'assister au niveau logistique le groupe aéronaval quand il est déployé à l'étranger;

la mission secondaire : assister tout groupe qui est déployé et a besoin d'une assistance logistique, et également soutenir les postes d'ambassade dans la préparation des escales de bâtiments quand les effectifs sont trop faibles. La cellule a suivi le GAN au Moyen-orient, en Inde, à Norfolk et Halifax en Amérique du Nord. Deux réservistes ont aussi participé à l'opération *Beryx* destinée à venir en aide aux victimes du tsunami. « Ce sont tous d'anciens militaires, ils doivent parler anglais couramment, avoir des compétences en logistique mais aussi en relations internationales (relations avec les ambassades, services d'immigration, douanes, services aéroportuaires, police...) et la connaissance des réglementations particulières des pays concernés ».

« Nous pouvons être déployés à tout moment et sommes prêts à faire face à toutes sortes de situations : nous avons les contacts sur place et connaissons les besoins et les possibilités.

Sous la responsabilité de l'attaché de défense du pays, nous avons une véritable liberté d'action et pouvons faire jouer la concurrence entre fournisseurs, tout en étant associés aux préparatifs de programmes pour anticiper les besoins et les difficultés. »

Inspirée du concept OTAN de « forward logistic site », cette structure ne bénéficie pas d'autant de moyens humains et matériels que ses consœurs britanniques et américaines.

Indispensable aujourd'hui par sa souplesse et sa réactivité, elle est aussi pour la Marine une source d'économies importantes.

Et de conclure : « Avec nos réservistes, nous sommes assurés d'avoir du personnel compétent, disponible et motivé ».



Le BPC *Mistral* débarque ses premiers ressortissants au port de Mersin, en Turquie, durant l'opération Baliste (26 juillet 2006).
© Marine Nationale/SM Ardouin

UN AUTRE FRONT : LA LUTTE ANTI-POLLUTION



Lors de l'opération *Baliste*, le MP@ Christian Prigent a fait partie du détachement français de la CEPPOL (Commission d'études pratiques de lutte antipollution) mis à la disposition des autorités libanaises du 27 août au 22 septembre 2006.

MIR: Quel est votre rôle au sein de la CEPPOL ?

MP (R) Prigent: Depuis 2003, en collaboration avec un officier réserviste, je suis principalement chargé de la préparation du plan de maintenance des matériels anti-pollution ainsi que du suivi des essais en mer des nouveaux matériels.

MIR: Votre participation à l'opération a-t-elle été une surprise ?

MP (R) Prigent: L'effectif en personnel d'active étant réduit, le capitaine de frégate Nédelec, président de la CEPPOL, me sollicite régulièrement pour participer à des missions extérieures (pompage d'un yacht de plaisance en Corse, pompage d'une épave au large d'Ouessant...). Quand l'ordre de partir est tombé, la suite logique voulait que je fasse partie du détachement.

MIR: Quelle était la nature de la mission ?

MP (R) Prigent: La CEPPOL a été sollicitée dans le but de mettre en place des structures de lutte contre les pollutions, causées par les bombardements de l'aviation israélienne sur le site de stockage d'hydro



Un exemple de pollution des côtes libanaises au sud de Beyrouth

carbures de la centrale électrique de Jieh, sur le littoral, à 30 km au sud de Beyrouth. La durée initiale de la mission était de 15 jours, mais elle a été prolongée, de sorte que nous sommes restés au Liban du 27 août au 22 septembre.

MIR: Quelle a été votre place au sein du dispositif ?

MP (R) Prigent: En tant que l'officier marinier le plus gradé et le plus ancien, j'ai secondé le capitaine de frégate Nédelec pour la gestion du personnel (formation des volontaires libanais, répartition des tâches) et des problèmes logistiques (organisation et direction des chantiers).

MIR: Comment avez-vous procédé ?

MP (R) Prigent: Il fallait établir un diagnostic des dégâts (reconnaissance de la zone contaminée en hélicoptère et par voie maritime) et trouver des solutions adaptées (dépollution, stockage, protection des populations...). Sur place, l'ambassade de France a été notre contact privilégié. Une fois installés, nous avons collaboré avec d'autres organismes: marine libanaise, ministère de l'environnement, ONG, experts internationaux... Après les réunions de coordination, nous avons établi un plan d'action. Les chantiers au programme étaient la grande plage publique de Remleh al Baïda, le petit port de pêche de Minet Ras Beirut, et le port de Byblos. Selon les sites, nous avons utilisé entre autres des nettoyeurs haute pression et des absorbants pour restaurer les enrochements, des barrages flottants pour contenir les hydrocarbures et du matériel de levage et de stockage des déchets.

MIR: Quel est votre bilan de cette expérience ?

MP (R) Prigent: Nous avons réussi à initier des chantiers lourds afin de restaurer des portions de littoral libanais. Nous avons créé et travaillé dans un climat de confiance avec tous les partenaires présents sur place. Le bilan est positif. Personnellement, je suis très heureux d'avoir pu participer à une action de ce type: c'est une occasion de montrer le savoir-faire français en matière de lutte contre la pollution et d'échanger avec d'autres professionnels. C'est aussi avoir le sentiment de faire quelque chose d'utile pour les populations locales, même s'il reste encore beaucoup à faire.

Propos recueillis par l'EV1 Sébastien Barthes
CIRAM Brest



L'équipe de la CEPPOL à son arrivée sur le tarmac de l'aéroport de Beyrouth : le CF Nédelec (1^{er} en partant de la gauche) et le MP@ Prigent (5^e en partant de la gauche).



La CEPPOL

Créée par instruction ministérielle du 9 janvier 1979, la Commission d'Études Pratiques de lutte antipollution (CEPPOL) est un organisme dépendant de l'autorité du domaine particulier (ADP) « lutte antipollution », CECLANT. La CEPPOL a un rôle dans la préparation des unités, la formation du personnel et l'approvisionnement en matériels. Elle intervient également en phase de crise : le personnel se met alors à la disposition des autorités maritimes de la façade concernée, et du centre de gestion de crise ou de conduite des opérations sur le terrain.

MP© Christian Prigent en quelques dates

- 1971** – Engagement à 17 ans dans la marine avec un diplôme de mécanique générale (tourneur, fraiseur, ajusteur)
Formation de mécanicien naval
Embarquement sur Le Basque
Campagne outre-mer sur le RHM Hippopotame
- 1974** – Entrée sur concours dans le corps des marins des ports
- 1986** – Brevet Supérieur de mécanicien
Campagne outre-mer (Mururoa)
Cellule antipollution du port de Brest
- 2003** – Réserviste opérationnel à la CEPPOL
- 2006** – Participation à BALISTE



L'intervention sur le port de Minet Ras Beirut

L'avis du CF Christian Nédelec

MIR : Pourquoi avoir choisi un réserviste pour cette mission extérieure ?

CF Nédelec : Cette opération a été montée dans le courant du mois d'août pour répondre rapidement à la demande du gouvernement libanais. En cette période estivale, l'effectif disponible est faible et j'ai donc fait appel au MP Prigent afin d'avoir un spécialiste rompu aux techniques de l'antipollution dans mon équipe.

MIR : Quels sont les avantages/inconvénients d'employer un réserviste ?

CF Nédelec : La seule réponse que je peux formuler se rapporte à la disponibilité et à la bonne volonté des intéressés. Je n'ai pas de jugement de valeur à exprimer, mais quand le niveau de prestations a été élevé en active, il le reste chez les réservistes.



L'ÉVOLUTION DU CONTRÔLE NAVAL DANS L'OTAN

L'EXERCICE BOLD MASTER 2006

1. L'ÉVOLUTION DU CONTRÔLE NAVAL DANS L'OTAN

Du temps de la guerre froide, la doctrine alliée décrivait le contrôle naval comme un contrôle rigoureux de la navigation maritime commerciale des nations alliées, en période de crise ou de conflit, instauré afin d'acheminer les navires de commerce dans les meilleures conditions de sécurité soit au travers de vastes zones maritimes (Contrôle mondial) soit dans une zone régionale bien délimitée (Contrôle régional).

A la suite de l'évolution du contexte géopolitique, de la mondialisation du trafic maritime, de l'amélioration des systèmes de transmissions et de l'émergence de nouvelles sources d'insécurité (terrorisme, piraterie), les scénarios de menace dans le monde ont considérablement évolué. Le concept OTAN de contrôle naval « NCS » (Naval control of shipping) n'apparaissait plus adapté.

Pour faire face à cette nouvelle situation, il est apparu nécessaire, dès le temps de paix et pour un bénéfice mutuel, de proposer une coopération navale qui s'appuie sur une notion de volontariat, associant librement les autorités militaires et les autorités maritimes civiles de la navigation. Cette coopération doit s'adapter avec pragmatisme à une grande variété d'activités maritimes s'exerçant dans un cadre nécessairement ouvert et international.

Pour cette raison, l'OTAN a développé et promulgué en 2003 un nouveau concept dénommé "Naval Cooperation And Guidance for Shipping". (NCAGS), en français: "coopération navale et directives pour la navigation commerciale".

2. LE NAVAL COOPERATION AND GUIDANCE FOR SHIPPING (NCAGS)

Dans ce concept, l'objectif ne se limite plus simplement à assurer la sûreté de la navigation commerciale, mais un second objectif a été ajouté, consistant à « prendre en compte, dans la conduite

des opérations militaires, la présence des navires de commerce » afin de limiter les interférences et les gênes mutuelles.

Dans cette optique, les informations (positions, destinations...) fournies par les navires de commerce, destinées à permettre un suivi afin d'assurer leur sûreté, sont utilisées pour établir la situation surface de la zone d'opération au profit des commandements et forces navales, renforçant ainsi l'efficacité des moyens militaires. En retour, les navires marchands reçoivent des informations concernant les risques présents dans les zones et, si besoin, des instructions pour les éviter et minimiser les interférences avec des opérations navales.

Ainsi la notion de contrôle a été abandonnée au profit de celle de « co-opération and guidance » privilégiant l'échange d'informations profitable aux militaires et aux navires marchands.

Les principales caractéristiques du NCAGS sont les suivantes :

- il est appliqué dans une « zone NCAGS » activée pour les besoins d'une opération, laquelle est approuvée par le Conseil de l'Atlantique Nord ;
- l'organisation NCAGS mise en place (principalement les moyens en personnel) est adaptée au besoin, la souplesse et la flexibilité ont remplacé la lourdeur et la rigidité de l'ancien dispositif ;
- partie intégrante des opérations navales, il a vocation à être mis en œuvre dans le cadre d'une projection de force ;
- la participation des navires, quel que soit leur pavillon, repose sur la base du volontariat ;
- un des principaux acteurs est le Nato Shipping Centre, situé à Northwood (G. B), dont le rôle est multiple :
 - assurer la liaison entre les militaires et les acteurs de la navigation commerciale ;
 - informer armateurs et navires des risques qui peuvent peser sur le trafic commercial ;
 - diffuser, au profit des autorités militaires, une situation surface (plotting) des navires de commerce.

Lorsque le NCAGS est activé, les mesures mises en œuvre au profit des navires de commerce sont progressives et évoluent en fonction des risques, partant de l'échange d'informations, en passant par des conseils/suggestions/orientations/directives, et allant jusqu'à des mesures plus contraignantes de protection (routage, accompagnement, convois).

Succinctement, l'organisation mise en place dans le cadre d'une opération NCAGS se présente de la façon suivante :

- direction assurée par un « NCAGS COMMANDER » (NCAGS CDR) intégré à l'état-major de la force ;
- des « Shipping Cooperation Point » (SCP) sont établis dans la zone NCAGS, dans les principaux ports ou embarqués, ils centralisent l'information « navigation commerciale » dans la zone et communiquent aux navires y transitant tout élément concernant leur sûreté ;
- le Nato Shipping Centre soutient le dispositif.

Les moyens militaires dont dispose le commandant de force pour assurer, si nécessaire, la protection des navires de commerce ne font pas partie de l'organisation NCAGS.

3. LE PERSONNEL

Pour traiter les affaires liées au domaine du NCAGS, la Marine Nationale s'appuie principalement sur du personnel réserviste.

Deux groupes d'experts réservistes (Groupe Permanent de Coopération navale – GPCN) existent ainsi auprès des COM de Brest (4 officiers, deux OMS) et Toulon (3 officiers, 1 OMS) et travaillent au profit de l'EMM afin d'assurer :

- la réflexion sur l'organisation et la documentation nationales ;

- la contribution à la rédaction et la tenue à jour de la documentation (OTAN et nationale) ;
- la formation des personnel réservistes affectés en ESR "coopération navale" ;
- l'organisation et la participation aux exercices (nationaux, multinationaux, OTAN) ;
- le retour d'expérience dans ce domaine.

A ces groupes d'experts s'ajoutent deux « pools » de 36 réservistes (soit 72 au total) affectés en postes de renfort « opérations/exercices » dans les COM de Brest et Toulon. Ces réservistes, dont une partie est naturellement issue de la marine marchande, ont vocation à renforcer des organisations NCAGS, qui pourraient être mises en place, souvent en environnement multinational.

4. L'EXERCICE OTAN BOLD MASTER 2006

Une occasion privilégiée de formation de ces réservistes est bien sûr la participation aux exercices programmés chaque année.

Ainsi, en novembre 2006 a eu lieu l'exercice OTAN bisannuel BOLD MASTER, auquel participaient quinze pays, et pour lequel cinq organisations NCAGS avaient été mises en place, avec des sites (NCAGS CDR et SCP) implantés dans 15 villes différentes.

La France a accueilli deux cellules : une cellule NCAGS CDR à Toulon dans les locaux d'ALFAN/FRMARFOR et une cellule SCP à Brest. Six officiers réservistes français ont participé à cet exercice dans des cellules à l'étranger. L'un d'eux vous livre son expérience dans l'article suivant.

Le CV (R) **Alain Paire**

Groupe Permanent de Contrôle Naval de Brest



EXERCICE BOLDMASTER 2006

L'expérience du CF (R) Jean-Marie Roux

Dans le cadre du programme de formation annuel, j'ai participé en novembre à l'exercice Boldmaster 2006 dans la cellule NCAGS Commander hébergée au NJHQ (Norwegian Joint HeadQuarter) à Stavanger.

Cet exercice a mobilisé environ 150 personnes dans 15 pays différents avec cinq ensembles de trois cellules agissant en parallèle pour favoriser notamment les échanges d'expériences.

La cellule NCAGS commander de Stavanger dirigeait les SCP de Brest et de Hambourg.

L'objectif de l'exercice consistait à mettre en œuvre des procédures de communication afin de garantir la navigation commerciale dans un détroit maritime (détroit de Gibraltar) où des attentats terroristes étaient simulés. La direction de l'exercice, assurée par une équipe située à Den Helder aux Pays-Bas, suivait toutes les transmissions et analysait les réactions des cinq organisations. Afin d'assurer la meilleure coordination, un représentant de cette équipe de direction était présent dans chaque cellule NCAGS Commander.

Expérience maritime

Le travail en NCAGS nécessite une bonne connaissance du transport maritime que j'ai acquise dans ma vie professionnelle. Mes fonctions de chef du quart m'ont donné une culture de la navigation et de ses contraintes, ainsi qu'une connaissance des

transmissions militaires de l'Otan que j'ai pratiquées lors de mon séjour dans la Marine nationale. Si lors d'exercices précédents, j'ai pu me familiariser avec le concept et la démarche NCAGS, cette année j'ai vraiment pu approfondir la mise en application des procédures décrites dans la documentation NCAGS et prendre part aux décisions et aux choix des orientations au sein de cette équipe « NCAGS Commander » de 8 personnes.



Equipe de direction à Den Helder



Les membres de l'équipe SCP (Shipping Cooperation Point) du NCAGS : Le CF® J.M. Roux est le 4^e en partant de la gauche

Par ailleurs, les briefings quotidiens avec l'officier opérations jouant le rôle du commandement militaire, m'a permis de mieux comprendre la valeur ajoutée du NCAGS dans les états majors maritimes. L'exercice s'appuie en particulier sur la réception et le traitement de l'information maritime. Les connexions internet permettent de consulter les bases de données maritimes, les connexions militaires permettent d'échanger les informations opérationnelles. Il faut également prendre en compte les contraintes juridiques propres au droit maritime et au droit international qui encadrent les opérations. Pour cela, internet est aussi une source intéressante, avantageusement complétée par les connaissances des experts (legal advisor) participants à l'exercice.

Expérience humaine

Comme dans toutes les périodes de réserve effectuées au sein de la marine nationale, j'ai apprécié de travailler avec des

personnes d'horizons divers que je n'aurais pas rencontrées autrement. Trois officiers d'active animent la coopération navale norvégienne. Ils étaient appuyés par cinq réservistes : deux norvégiens, un allemand, un néerlandais et moi-même.

Grâce au rythme soutenu qui nous occupait une dizaine d'heures par jour, la cohésion a rapidement soudé l'équipe pendant les dix jours de l'exercice. La bonne humeur et l'efficacité n'ont pas fait défaut y compris pendant le week-end que nous n'avons pas vu passer, tant les activités de l'exercice nous ont occupés.

Comme la durée du jour solaire à la mi-novembre en Norvège n'excède pas 7 heures, nous n'avons pas vu grand-chose du port et de la ville de Stavanger. Mais la sympathie des personnes rencontrées et la beauté des paysages aperçus sur les prospectus et par les fenêtres du mess, m'ont fait caresser le projet de revenir un jour dans ce beau pays.

CF (R) **Jean-Marie Roux**
Renfort NCAGS du COM BREST



A bord de la FASM Georges Leygues



Après une mission par grand temps à Euronaval, me voilà récompensée avec un embarquement sur la FASM Georges Leygues dans le port de Bordeaux par mer calme. C'est une récompense en effet car ayant rejoint la réserve opérationnelle sans expérience militaire j'ai malheureusement peu eu l'occasion de tester ma résistance à la mer par des embarquements. Nous partîmes donc de Bordeaux, environ 180 personnes, afin d'effectuer une semaine d'exercice en mer avant la campagne d'accompagnement de la Jeanne, et un retour prévu pour le 8 mai à Brest. J'ai ainsi pu partager la vie de l'équipage durant leur stage de remise en condition, plutôt mise en condition quant à moi. Nous avons appareillé le dimanche par grands bruits, du centre de Bordeaux, salués par la population intriguée et émerveillée, nous avons dignement croisé le Colbert et nous avons mis le cap vers l'océan atlantique.

Autant je cherche à participer aux activités et à appréhender les rôles de chacun, autant ils se demandent ce que je fais dans le civil et en tant que réserviste. La curiosité est de part et d'autre. La juriste que je suis, en pleine thèse sur le droit social dans la marine, n'a pas résisté à l'envie d'en savoir plus sur la vie à bord. C'est en toute simplicité que l'équipage m'a accueillie, acceptant de répondre à mes nombreuses questions et de m'expliquer le fonctionnement du bâtiment. L'ambiance au carré des officiers est bonne, sérieuse et conviviale, même si l'on discerne que la présence de trois officiers féminins (M^{me} le médecin, une aspirante Croc et moi-même) bride un peu les plaisanteries masculines.

Les exercices de sécurité se sont enchaînés, incendie à bord, un homme à la mer... sous le regard bienveillant et critique des experts de la division entraînement de la force d'action navale,

coordinateurs des exercices et têtes pensantes des différents scénarii. Le plus passionnant fut sans aucun doute le RESEVAC. Cet exercice nous a mené dans la baie ennemie d'Al Morgat, en pays Safran, où la mission demandait d'évacuer une centaine de ressortissants Français et étrangers regroupés sur la plage. Cet exercice qui s'est déroulé en collaboration avec la Jeanne et Le Commandant l'Herminier, a nécessité un effort de coordination remarquable. Il se déroule sur une journée, et j'ai pu participer à toutes les réunions de préparation ou « briefing ». L'enjeu est de taille puisque assurément cela correspond au genre de mission qu'ils sont susceptibles de pouvoir rencontrer dans les prochains mois et il leur faut donc réviser leurs réflexes. Cet équipage est renouvelé pour moitié, le groupe se forme aussi pendant ces exercices et doit montrer son aptitude à gérer les crises et à trouver sa place dans des schémas opérationnels complexes. La bonne entente au carré du commandant laisse apparaître un commandement uni et efficace, attentif aux progrès de l'équipage. Chacun prend son rôle au sérieux, les gestes se précisent, nous nous prenons aussi au jeu et recherchons les actions. J'ai pu observer la préparation des exercices, leur déroulement et leurs analyses. Mais l'exercice ne se suffisant pas à lui-même, les responsables l'ont corsé. Le bâtiment s'est vu attaqué par bâbord arrière pendant l'opération, une désormais classique attaque asymétrique d'ennemis par embarcation. Puis une alerte supplémentaire vient réveiller le ronronnement du déroulement de l'opération, le bâtiment est sous le feu d'un incendie à bord, localisé dans la cuisine centrale. Après le poste de combat, nous voilà au poste de sécurité... toute l'équipe du PC sécurité est sur le « qui vive ». Enfin à l'extérieur tout s'active, on attend le retour de l'EDO et du Zodiac avec à bord une trentaine de ressortissants Français, ils débarquent, quand tout à coup « un homme à la mer » retentit et alors un plongeur doit se jeter à l'eau pour récupérer Oscar, homme à la mer volontaire et permanent, qui ne démérite jamais. Au moment où je me prenais au jeu, et demandais à être adjointe au quart sur tous les postes, des difficultés techniques nous ont ramené bien trop tôt à Brest, arrivée magnifique de nuit dans le goulet.

Il est clair qu'un embarquement volontaire peut devenir intéressant, il suffit de demander à participer à cette fourmillante vie en mer pour ne pas voir passer le temps. Et malgré le froid des cabines, je regrette de n'être pas restée plus longtemps. Un élément me rassure : la présence à bord de réservistes ne semble gêner personne, plus encore c'est un moyen pour chacun de lier les deux mondes et de répondre aux interrogations nombreuses. A bord tout est différent, le roulis qui vous berce, les heures de repas, les heures de douche chaude ou froide et on s'y habitue vite. « Homme libre toujours tu chériras la mer, la mer est ton reflet... », femme libre aussi d'ailleurs.



OPÉRATION ECE

Le 11 août dernier, la préfecture maritime de Cherbourg a contacté notre camarade le capitaine de frégate Daniel Bigot pour lui demander de représenter le préfet afin de faire respecter les droits de l'État français en mer sur le chantier de dépollution de l'épave du chimiquier Ece, gisant par 72 mètres de fond à 49°43'717 N et 003°15'194 W (centre de l'épave).

Mon rôle en tant qu'officier français embarqué à bord d'un bâtiment civil étranger servant de support à la société Dronik Maritime Consultants, consistait à faire l'interface entre la société chargée des travaux, le capitaine du bateau support, et la préfecture maritime. Cette fonction a réclamé une grande disponibilité puisqu'il me fallait assister à la supervision de tous les travaux jour et nuit au rythme des marées afin de vérifier et d'attester l'exécution ou l'inexécution des travaux de vidange des soutes.

Ces différents travaux ont été réalisés par des moyens sous-marins mécanisés et téléguidés très performants mais délicats à mettre en œuvre. Toutes les soutes d'acide n'ont pas été ouvertes car certaines d'entre elles ont subi des déformations au niveau des capots de fermeture des tankers lors de la collision, et également à cause de la pression exercée par l'eau – 7 kg/cm². A noter aussi la déformation de l'épave au fil du temps car le bâtiment a sombré en se positionnant sur le flanc et sur un dôme sablonneux situé à peu près au centre de la coque. En ce qui concerne l'acide restant à bord, le temps fera son travail de corrosion de la coque et l'acide s'échappera dans

Le CF® Daniel Bigot et M. Mike Barclay, Senior Consultant



La barge Norma

la mer. Sous l'effet des courants assez violents dans cette zone, il sera ainsi fortement dilué et ne représentera pas de danger puisque l'acide phosphorique se transforme en nitrate au contact de l'eau.

Les soutes d'huile n'ont pas été toutes pompées à cause des déformations de la coque ne permettant pas un positionnement sécurisé des engins sans fuite. Le restant de ces travaux s'effectuera ultérieurement car l'automne et l'hiver ne sont pas propices pour travailler dans de bonnes conditions à cause des fréquents coups de vents violents à cet endroit.

Au cours de cette mission, nous avons subi deux coups de tempête. J'étais le seul Français à bord pour travailler en compagnie de huit ressortissants britanniques de la société Dronik et huit membres d'équipage hollandais et estoniens du navire support.

J'ai vécu des instants opérationnels importants : transferts à la mer, hélipontage, réunions de travail avec le préfet maritime et son état-major, le représentant du ministre britannique des transports, les avocats des armateurs, le maître d'œuvre...

J'ai eu la chance de vivre une mission un peu hors normes mais très intéressante, qui situe bien le contexte d'emploi du réserviste opérationnel au sein de la Nation pour le bénéfice de l'ensemble des citoyens. En l'occurrence, les professionnels de la mer : pêcheurs, ostréiculteurs, conchyliculteurs, sans oublier Monsieur et Madame tout le monde dans leurs activités de loisirs en évitant la souillure des plages par la pollution.

CF (R) **Daniel Bigot**

Un stage sous les embruns...

C'est par un « grain » breton que les stagiaires à l'intégration dans la réserve ont été accueillis au Centre d'Instruction Naval de Brest pour 5 jours de formations entre les 11 et 15 décembre 2006. Ce stage conduit par le Capitaine de frégate (R) Le Bihan et le Capitaine de corvette (R) Midon a amené 24 stagiaires à découvrir ou redécouvrir le monde de la Marine nationale. Durant ces quelques jours, nous avons pu appréhender les spécificités de la marine tant sur le plan de son organisation que de ses missions.

Le « ba-ba » du savoir vivre marin

Après nous avoir remis « aux pas » et inculqué les rudiments de la politesse militaire, premier axe de la formation, nous étions prêts pour représenter et servir avec honneur la Royale. Ce rappel a été l'occasion de rencontrer des fusiliers marins d'active, les « sacos », avec lesquels nous avons pu échanger sur l'organisation de la vie des équipages dans les bâtiments de la Marine. Mêlant à la fois rigueur et convivialité, le PM Pouly et le MP Gras nous ont dispensé le « savoir vivre marin ». A partir de cet instant la cohésion du groupe était assurée. De même, l'intervention du MP Duriez sur la sécurité à bord a complété notre connaissance dans ce domaine.

Nous avons pu mettre en pratique cet apprentissage en participant avec plaisir au lever des couleurs.

Simuler pour s'entraîner

Le second axe de cette semaine d'intégration était relatif à la présentation des infrastructures de défense mises en œuvre par la Marine. C'est donc vers les simulateurs des SNLE et plus particulièrement le centre de formation que nous nous sommes dirigés. Même si un simulateur ne vaut pas la visite d'un vrai SNLE, nous avons pu apprécier la disponibilité de nos interlocuteurs et leurs grandes connaissances techniques. Notons que la Marine offre à des jeunes gens de très importantes responsabilités telles que la conduite des opérations, la navigation, la propulsion de ces engins nucléaires. La Marine propose ainsi plus qu'une simple formation à ses personnels, elle leur permet l'accès à de hautes responsabilités.

Ce point a pu être confirmé lors de la visite des installations de l'École navale. Accueilli chaleureusement par le Capitaine de Frégate Lefort, le groupe a bénéficié d'une présentation pointue des simulateurs de navigation participant à la formation des officiers d'active. Là encore, la technicité et le sérieux constituent l'ancrage d'une formation de trois ans des futurs cadres de la Marine.

C'est avec un grand intérêt, aussi, que nous avons pu découvrir les installations du SHOM (Service Hydrographique et Océanique de la Marine) et ainsi comprendre l'enjeu de la cartographie pour le monde maritime et la concurrence qui peut exister entre les différentes marines du globe.

Visiter pour découvrir

Le troisième axe de cette formation, nous a permis de bénéficier de la visite de deux bâtiments particulièrement représentatifs de



la Marine, de la Base Aéronavale de Lanvéoc-Poulmic, ainsi que du sémaphore de la pointe Saint-Mathieu.

En premier lieu, en nous accueillant à bord, par bordées, sur la frégate anti-sous marine Latouche-Tréville et les chasseurs de mines l'Eridan et la Lyre, l'accent a été mis sur la notion de défense mais aussi de réactivité de la Marine sur des zones de conflits. Déminer, protéger, permettre le passage, veiller à la sécurité collective, sont autant d'actions permanentes de la Marine.

Dans ce module de visite, nous avons eu la chance d'être accueillis à la BAN de Lanvéoc-Poulmic par le commandant de la base, le capitaine de vaisseau Denis Bigot, avant une présentation détaillée de la base et de ses activités. Nous avons pu voir décoller et voler un super frelon mais aussi une *alouette III* et des avions école. Nous avons visité les hangars de maintenance et chacun s'est montré particulièrement attentif à nos questions.

S'informer pour connaître

Enfin, quatrième et dernier axe de ce stage, celui des conférences. Différents gradés se sont succédés pour nous faire partager leur savoir sur le monde maritime. La conférence sur le terrorisme maritime, animée par le CC (R) Arnaud nous a fait prendre conscience du rôle de la Marine sur tous les espaces maritimes, sur tous les océans et sur toutes les mers, afin de mieux appréhender les menaces liées au transports maritime et aux échanges commerciaux transitant par les mers.

Le commandant du CIRAM de Brest, le capitaine de vaisseau Poulard, a souhaité nous présenter avec toute l'attention nécessaire le rôle, les missions des réservistes et les attentes des CIRAM. Un jeu de questions-réponses a alimenté l'échange entre le groupe et le commandant.

Le commandant (R) Le Bihan a profité de cette formation pour mettre l'accent sur trois axes que nous nous devons de connaître pour prétendre défendre les couleurs de la Marine nationale.

- l'action de l'État en mer et le rôle primordial du préfet maritime ;
- Les missions de la marine : la dissuasion, la prévention, la protection et la projection ;
- Et enfin, un topo sur le format Marine 2015, mettant en œuvre en outre le PA2, les FREMM, les nouveaux SNA *Barracuda*, et les NH90 afin de moderniser les moyens qui permettent à la marine de réaliser ses missions.

Aspirant Commissaire (R) **Nicolas Lefebvre**
EV2 (R) **Franck Guegueniat**

LE SITE INTERNET DU CLUSTER MARITIME FRANÇAIS

Avis AUX RÉSERVISTES PLONGEURS

Le LV® Frédéric Pieretti a le projet de constituer une association de plongeurs-réservistes des armées et de la gendarmerie (tous grades, toutes spécialités, tous niveaux), association dont l'action serait principalement consacrée à la réflexion et aux propositions concernant les activités de réserve, sans empiéter sur les prérogatives et l'action des associations existantes.

Les réservistes-plongeurs éventuellement intéressés, qu'ils possèdent ou non une qualification de plongée militaire, sont invités à prendre contact avec lui.

Courriel :

assoc.plongee.reserve@orange.fr

ou

courrier : Frédéric Pieretti,
19, rue de la Croix rouge,
77520 Mons en Montois

AGENDA

RENCONTRE MARINE ET ENTREPRISES

Le Centre d'enseignement supérieur de la marine, l'AOVC, l'AEN, l'ACORAM, INTRA-Marine, HEC Marine, ESCP Marine, ESSEC Marine, Les Gadzarts de la Mer, Ena Marine, X-Mer et Sciences Po de la Mer sont partenaires de la rencontre MARINE et ENTREPRISES

Sur le thème

l'entreprise et les fournisseurs

le vendredi 30 mars 2007 à 18h30 à

l'Ecole militaire, amphithéâtre Des Vallières

avec la participation du :

CA Pastré

Directeur adjoint de la DCSSF

et d'un représentant de Dalkia

Renseignements : **01 44 42 82 48**

Né officiellement en mars 2006, le Cluster Maritime Français se veut le représentant des « talents maritimes français ». Fort des 120 fédérations et compagnies qui y ont déjà adhéré (armateurs, ports, industriels, assureurs, banquiers, courtiers, pêcheurs... et bien sûr Marine nationale), il cherche à promouvoir les activités maritimes auprès des décideurs politiques et économiques tant nationaux qu'internationaux. Peu connu du grand public, le poids du secteur maritime en France est pourtant considérable, avec plus de 317 000 emplois directs et un chiffre d'affaires total de 43,4 milliards d'euros. A titre de comparaison, le cluster maritime est plus important que l'industrie pharmaceutique en termes de chiffre d'affaires et il emploie autant de personnes que l'industrie automobile (équipementiers compris).

La France est, ne l'oublions pas, dans le peloton de tête européen dans dix métiers maritimes, par exemple la construction navale (1^{er} rang pour les navires de défense et 2^e rang pour les navires civils), l'action de l'Etat en mer (1^{er} rang), les financements maritimes (2^e rang) etc.

Ces derniers mois, des groupes de réflexion et d'action ont vu le jour en son sein autour des grandes problématiques du moment (par exemple déconstruction des navires en fin de vie, fonds d'investissements maritimes etc.). Francis Vallat, président du CMF, a souligné récemment * le rôle important de la Marine nationale « résolue à mettre son prestige et ses escales à l'étranger au service de la présentation des « talents maritimes français ».

A l'adresse Internet www.cluster-maritime.fr, avec cette signature « le faire savoir maritime » (en anglais « the maritime voice »), vous trouverez tout sur le cluster et son actualité, avec notamment des pages sur « l'économie maritime », « les secteurs maritimes », les liens utiles, et comment adhérer.



*Le Faire-Savoir Maritime
The Maritime Voice*

* numéro spécial de la revue « Défense nationale et sécurité collective », 4^e trimestre 2006

Vient de paraître

PLANÈTE OCÉANE

« L'essentiel de la mer » en un seul volume, tel est l'objectif de cet ouvrage ambitieux à vocation encyclopédique. « Planète Océane » analyse l'ensemble des enjeux liés à la mer et au monde maritime dans les domaines stratégiques, économique, politique, scientifique et même touristique. Cette œuvre collective dirigée par Pascal Lorot et Jean Guellec a bénéficié du parrainage de la Marine nationale et du Secrétariat général de la Mer.

A travers quatre grandes thématiques – Economie, ressources et industries de la mer; géopolitique et stratégies navales; espaces, droits et frontières maritimes; biodiversité, loisirs et patrimoine - 50 des meilleurs experts français et étrangers livrent leurs connaissances respectives, leurs analyses et données chiffrées les plus récentes, et les perspectives qui se dessinent.

La mer est plus que jamais un enjeu planétaire et la géopolitique ne peut plus ignorer désormais les espaces océaniques. L'interaction entre les composantes civiles et militaires est une réalité aujourd'hui. L'ouvrage évoque notamment la tension croissante prévisible concernant l'approvisionnement énergétique. Les pages consacrées à la géopolitique de la mer et aux stratégies navales apportent un éclairage intéressant, en traitant différents angles et points de vue (contributions d'Alain Coldefy, Anne-François de Saint Salvy, Thierry d'Arbonne et d'autres marins ou chercheurs français et étrangers spécialistes de ces questions). Actualité et politique navales de chacune des grandes puissances maritimes sont passées en revue. Sous-marins et porte-avions font l'objet de développements particuliers ainsi que le renseignement naval.

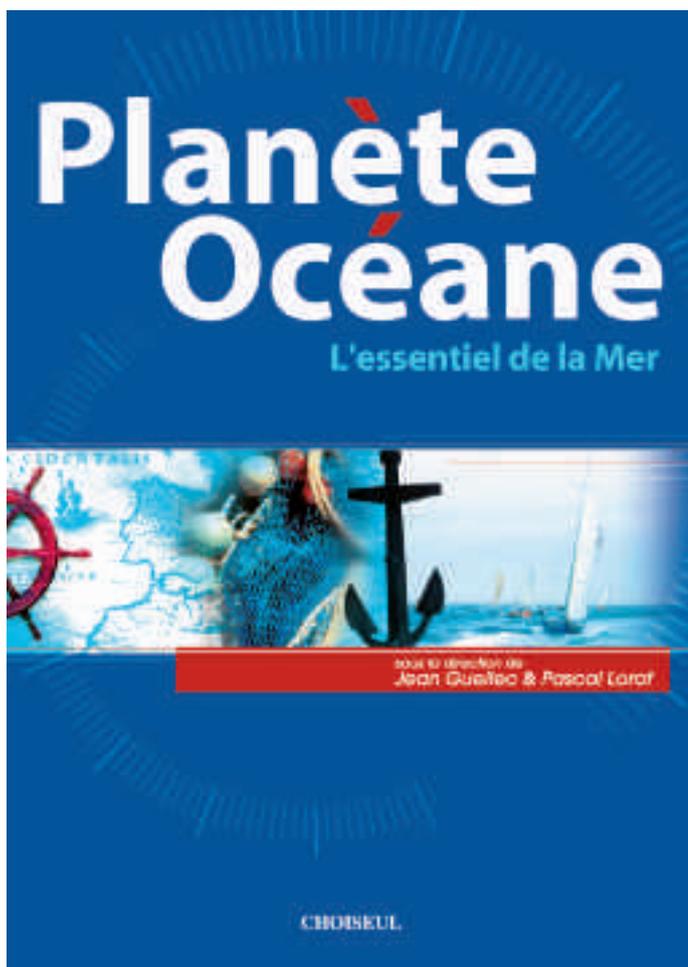
LES ATOUTS DE LA FRANCE

Xavier de la Gorce et l'amiral Oudot de Dainville soulignent dans leur avant-propos la pertinence de cette publication « à l'heure où l'Europe maritime se fédère autour d'un Livre vert publié récemment et où la France maritime se mobilise autour de propositions pour une politique maritime nationale, remise au Premier ministre à l'automne 2006 ». « Dans la répartition des atouts de la planète, la France est

particulièrement gâtée, ajoutent-ils; son emprise maritime, qui la place au deuxième rang mondial, représente vingt fois son emprise terrestre. Il faut s'en réjouir, mais surtout prendre en compte toutes les dimensions de cette responsabilité majeure, notamment celle de protéger les nombreuses ressources de la mer ».

Dans cette approche pluridisciplinaire du monde maritime, sciences et biodiversité figurent en bonne place: actualité des sciences et technologies marines, pollution maritime par les hydrocarbures, observation spatiale de la mer, préservation de l'océan mondial, autant de sujets à propos desquels des avancées importantes ont été accomplies ou sont attendues.

Planète Océane. Editeur : Choiseul. Diffusion : La Documentation française. 29 euros.





MINISTÈRE DE LA DÉFENSE

J'AI 16 ANS. JE ME SUIS FAIT
RECENSER. ET TOI ???



www.defense.gouv.fr

Rubrique "Jeunes et JAPD"



DIRECTION DU SERVICE NATIONAL

SGA
Secrétariat général pour l'administration



57^{ES}



6^{ES}



3^{ES}



1^{ES}



11^{ES}



31^{ES}



31^{ES}



1^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



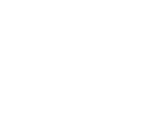
11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



11^{ES}



OPERATION BALISTE DU 15 JUILLET AU 9 OCTOBRE



40^{ES}



40^{ES}



40^{ES}



40^{ES}



40^{ES}



40^{ES}



40^{ES}



40^{ES}



40^{ES}



40^{ES}



40^{ES}



40^{ES}



40^{ES}



40^{ES}



40^{ES}



40^{ES}



40^{ES}



40^{ES}



40^{ES}



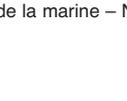
40^{ES}



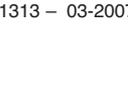
40^{ES}



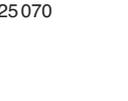
40^{ES}



40^{ES}



40^{ES}



40^{ES}



40^{ES}



40^{ES}

