

Vie des unités
Le SNA *De Grasse*
Premiers battements de cœur p.48

Vie des Unités
Record mondial de plongée
avec le *Cephismer* p.50

Immersion
Orion 26 vu depuis
le PHA *Tonnerre* p.52

Cols.bleus

#3134

Mars 2026



Narcotrafic
ALERTE AU TSUNAMI BLANC

LE MAGAZINE DE LA MARINE NATIONALE



ASSURANCE PERTE DE REVENUS

Protégez
vos revenus face
aux aléas de la vie

À partir de
1,40 €/mois⁽¹⁾



Couverture de vos revenus

Protection sur-mesure de vos revenus
(solde et/ou primes).

Une solide garantie

Couverture immédiate en cas d'accident⁽²⁾
sans délai d'attente.

Choix des garanties optionnelles

Option Spéciale Mission,
Indemnité Résident à l'Étranger,
Garantie mutation et Rachat Exclusion.

État de Stress Post-Traumatique

Prise en charge de la blessure psychique
pour les militaires
et les civils de la défense.

Scannez pour découvrir notre offre



agpm.fr
32 22*



⁽¹⁾ Tarif applicable jusqu'au 31/12/2026.

⁽²⁾ Garanties immédiates en cas de maladie à condition d'avoir souscrit un contrat Assurance Perte de Revenus avant le 31 décembre de l'année de votre 27^e anniversaire. Si cette date est dépassée lors de la souscription, le délai d'attente avant la prise d'effet des garanties en cas de maladie est de 6 mois.

* 32 22 depuis la France métropolitaine et DROM (service gratuit + prix d'un appel) ou le + 33 4 94 61 57 57 depuis les POM, COM et l'étranger

Document à caractère publicitaire.

AGPM Vie - Société d'assurance mutuelle à cotisations fixes régie par le Code des assurances - SIRET 330 220 419 00015 - APE 6511Z
AGPM Assurances - Société d'assurance mutuelle à cotisations variables régie par le Code des assurances - SIRET 312 786 163 00013 - APE 6512Z
Rue Nicolas Appert - 83086 TOULON CEDEX 9
A26C006 • février 2026 • © Olivier Octobre • Protection de l'environnement et du recyclage

**AVEC VOUS,
DEPUIS TOUJOURS.
ET POUR TOUJOURS.**



L'EXPERT PRÉVOYANCE MILITAIRE



Capitaine de vaisseau
Cécile Dumont-Dayot
commandant du SIRPA Marine

NARCOPS

quand la Marine met le feu au(x) poudre(s)...

Le narcotrafic n'est plus une menace lointaine. Il est devenu un fléau majeur, un fléau mondial dont les ramifications traversent les océans, déstabilisent des régions entières et alimentent des violences qui ignorent les frontières. Face à cette économie criminelle mondialisée, la mer est à la fois un vecteur et un champ de bataille. La production mondiale de stupéfiants connaît une augmentation continue, portée par des organisations toujours plus structurées, toujours plus désinhibées et capables d'exploiter les failles des États et les opportunités offertes par la mondialisation. À mesure que les volumes augmentent, les routes de

la drogue évoluent. Les trafiquants innovent sans cesse : nouvelles zones de transit, nouveaux vecteurs improbables, qui peuvent aller de simples conteneurs anonymes à des semi-submersibles capables de traverser les océans. Les flux se déplacent, se fragmentent, se recomposent, obligeant les forces de sécurité à une adaptation permanente.

Dans la lutte contre le narcotrafic, la Marine nationale occupe une place centrale. Par sa présence sur toutes les mers du globe, par l'expertise de ses équipages, par sa capacité à agir loin, longtemps et en coopération avec les autres administrations françaises et les partenaires internationaux, elle constitue un rempart essentiel contre cette menace. Chaque interception prive les réseaux criminels de ressources considérables et envoie un signal clair : la mer n'est pas une zone de non-droit.

Au-delà des saisies spectaculaires, les procédures nécessaires à ce combat difficile conditionnent les marins pour des engagements plus intenses. Lutter contre le narcotrafic, c'est aussi contribuer à la sécurité collective, à la stabilité des États et à la protection des sociétés, dont les Français sont en première ligne. C'est une guerre exigeante qui nécessite rigueur, continuité et discrétion, où chaque succès est éminemment collectif. Dans *Cols bleus* ce mois-ci, vous revivrez les actualités notables de ce début d'année, notamment la prouesse technique et technologique des plongeurs démineurs lors de l'exercice Entex 51 - présageant d'une capacité prochaine souveraine de la Marine à réaliser diverses activités sous-marines en grande profondeur - et le démarrage de la chaufferie du SNA *De Grasse*, 4^e de série de la dernière génération, avant ses premiers essais à la mer. ●

LE MAGAZINE DE LA MARINE NATIONALE



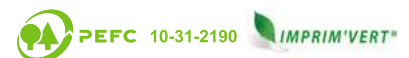
Rédaction : ministère des Armées, SIRPA Marine
Balard parcelle Est Tour F,
60, bd du général
Martial Valin CS 21623 –
75509 Paris Cedex 15
Site :
www.colsbleus.defense.gouv.fr
Directeur de la publication :
CV Cécile Dumont-Dayot,
commandant du SIRPA Marine

Adjoint du directeur de la publication : CF Danguy des Déserts
Directeur de la rédaction :
LV Léonore Mutel
Rédactrice en chef : Nathalie Six
Secrétaire de rédaction :
Philippe Brichaut
Rédacteurs :
CF Esteban,
EV2 Titouan Lechevallier,
EV2 Nina Moreau,

ASP Clara Molinas,
Julie Bonneau-Dorin, Ambre Cren
Directrice artistique :
Charline Normand
Conception : Dominique Jaquard
Infographistes : ASP Yanis Perrin
Réalisation : DILA
Couverture : © MN
Der de couverture : © J. Pichon/MN
Imprimerie : Direction de l'information
légale et administrative (DILA),

26, rue Desaix, 75015 Paris
Abonnements : Lovén Chey –
Tél. : 01 49 60 52 44
E-mail : routage-abonnement@ecpad.fr
Publicité, petites annonces :
ECPAD, pôle commercial –
2 à 8, route du Fort,
94205 Ivry-sur-Seine Cedex
E-mail : regie-publicitaire@ecpad.fr
– Les manuscrits ne sont pas

rendus, les photos sont retournées
sur demande. Pour la reproduction
des articles, quel que soit le
support, consulter la rédaction
Commission paritaire : n° 0211
B 05692/28/02/2011
ISBN : 00 10 18 34
Dépôt légal : à parution.



lamarinerecrite.fr | boutique.marinenationale.gouv.fr | colsbleus.defense.gouv.fr



09
ACTUS

© T. BRUNO/MN

Portfolio	06
Instantané	10
Le GAN prend le large	
À la hune	12
Bruits de courives	13
Messages flash	
Le Chiffre / Dixit	15
Le meilleur des réseaux sociaux	17
Échos RH	18



23

© MN

PASSION MARINE

Narcotrafic

Alerte au tsunami blanc	24
Le Secrétariat général de la mer (SGMer)	25
L'action de l'État en mer (AEM)	26
Les Forces armées aux Antilles (FAA)	28
Les Forces armées en Guyane (FAG)	29
24H avec la gendarmerie maritime du Havre	30
Volet judiciaire	32
Coopération internationale	34
L'Office anti-stupéfiants (OFAST)	36
L'Ice : une nouvelle drogue en Polynésie	37



41

RENCONTRES

© A. MANZANO/MN

Dans le sillage du... 42

Capitaine de frégate (R)
Philippe

Portrait
du Second maître Simon 44



47

RENCONTRES

© N. FERNANDEZ/MN

Vie des unités 48

Immersion 52

Exercice Orion 26
Le PHA Tonnerre
lève l'ancre

Décryptage 56

**Élévation du niveau
des océans**
Un risque sécuritaire
pour les états insulaires



© EWAN LEBOURDAIS

59

CULTURE

Agenda 60

Histoire 62

**Le soutien naval français
à la première République
géorgienne**

À l'heure du dégagé 64

Le saviez-vous ? 66

TOUJOURS PLUS D'INFOS ?

Abonnez-vous
à la lettre hebdomadaire !

Pour recevoir la lettre hebdo de Cols bleus
dans votre boîte mail chaque vendredi :

sirpa-marine.redac.fct@intra.def.gouv.fr



© L. LUGUE/MN



© A. LEDAUPHIN/MN



© M. DENNIEU/MN



© M. DELANNOY/MN



© N. FERNANDEZ/MN



© A. LEDAUPHIN/MN



© J. GUÉGAN/MN



© MN



© J. CORBELL/MN



© MN



© J. CORBELL/MN



ACTUS

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



● **Le GAN**
prend le large



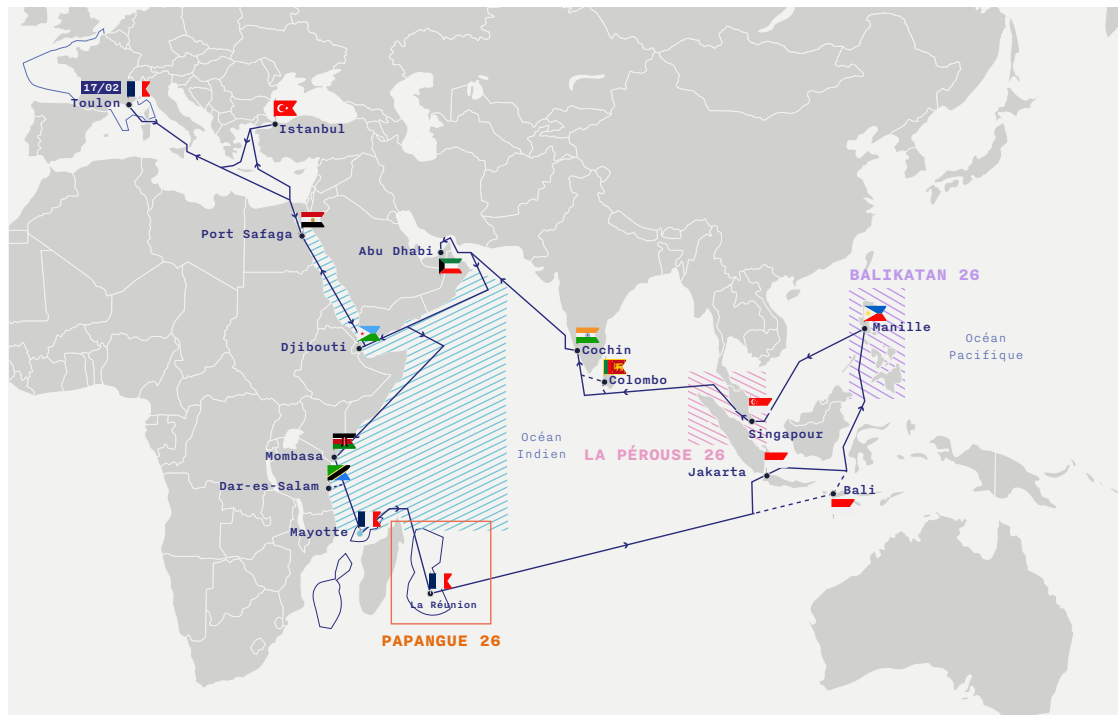
© M. DELANNOY/MN

Se confondant presque avec le ciel gris de Toulon, le porte-avions *Charles de Gaulle* a quitté son port d'attache le 27 janvier pour

participer à l'exercice interarmées et interalliés Orion 26 avec son groupe aéronaval. ●

MISSION JEANNE D'ARC 2026

Cinq mois de formation en mer



En route à l'Est

Le 17 février, le porte-hélicoptères amphibie (PHA) *Dixmude* et la frégate de type La Fayette (FLF) *Aconit* ont appareillé de Toulon pour un périple de cinq mois qui va les mener jusqu'au Pacifique. Les deux navires et leurs équipages embarquent avec eux 162 officiers-élèves et les instructeurs du groupe école d'application des officiers de Marine (GEAOM), trois détachements chargés de mettre en œuvre un hélicoptère Dauphin, un drone S 100 et des engins de débarquement amphibie, un sous groupement tactique embarqué (SGTE) et un sous groupement aéromobile (SGAM), armant quatre hélicoptères, de l'armée de Terre. Cet ensemble, regroupant près

de 800 militaires, constitue le groupe Jeanne d'Arc 2026.

Objectif : le Pacifique

Après sa traversée de la Méditerranée d'Ouest en Est et des entraînements avec les marines partenaires de la zone, le groupe ralliera l'océan Indien et la côte Est de l'Afrique. Il constituera une capacité d'intervention rapide, en autonomie, ainsi qu'avec nos partenaires et nos alliés. Ce sera également l'occasion de participer à des exercices régionaux à La Réunion. Dans la mer des Philippines et la mer de Chine méridionale, la mission Jeanne d'Arc a rendez-vous avec les alliés et partenaires pour participer à des exercices majeurs.

Partenariat avec l'Éducation nationale

Au cours de cette mission, les officiers-élèves vont relever un défi inédit : produire une série de courtes vidéos à destination des collégiens et lycéens, abordant à la fois la vie à bord mais aussi des thématiques maritimes et géopolitiques en rapport avec le programme scolaire. Zone économique exclusive, flux maritimes ou encore câbles sous-marins, les élèves de secondaire suivront assidûment ces contenus spéciaux, donnés par des jeunes marins confrontés à leurs premières prises de parole. ●

BRUITS DE COURSIVES

EXERCICE SPARTIATE Répétition pour le PHA et la FLF

Le stage de préparation d'artillerie et d'action vers la terre (Spartiate) prépare le déploiement de la mission Jeanne d'Arc. Du 21 au 23 janvier 2026, le porte-hélicoptères amphibie (PHA) *Dixmude* et la frégate de type La Fayette (FLF) *Aconit*, ont mené un entraînement conjoint au large des côtes varoises. L'exercice Spartiate, intensif et réaliste leur permet de valider leur capacité à conduire une manœuvre amphibie sous menace multiple. Bilan : trois jours en mer, un tir de missile Mistral réalisé avec succès, des simulations de scénarios de combat et un stage tactique amphibie pour les marsouins du 3^e régiment d'infanterie de Marine (RIMa). ●



© V. CHANTRIAUX/MN



© E. CLERC/MN

FDI AMIRAL RONARC'H Escale dans le grand froid

L'étrave de la frégate de défense et d'intervention (FDI) *Amiral Ronarc'h* fend les eaux gelées du port de Göteborg, en Suède. Depuis son départ le 14 janvier, c'est sa deuxième escale après Copenhague au Danemark. De nombreuses autorités militaires et politiques des deux pays ont visité le bord, dont le contre-amiral Johan Norlén, chef d'état-major de la Marine royale

suédoise et Paul Jonson, ministre de la Défense du Royaume de Suède. Jusqu'au 24 avril 2026, la FDI effectue son déploiement longue durée (DLD) en mer du Nord, en océan Atlantique Nord, dans les Caraïbes et en mer Méditerranée afin d'éprouver ses capacités à naviguer et à combattre en vue de sa prochaine admission au service actif. ●

CONFÉRENCE NAVALE DE PARIS 4^e édition

Organisée conjointement par l'Institut français des relations internationales (IFRI) et la Marine nationale, la 4^e conférence navale de Paris s'est déroulée les 2 et 3 février 2026, à l'Ifri, puis au Musée national de la Marine. Le thème cette année était le « réarmement



© A. LEDAUPHIN/MN

naval et opérations en eaux contestées». Comment anticiper les évolutions du combat naval, renforcer la liberté d'action en mer et préparer les marines alliées aux défis d'un environnement opérationnel plus dur, plus incertain et plus contesté ? Les thèmes abordés lors des différentes tables rondes ont été débattus par les cinq chefs d'état-major des marines américaine, britannique, italienne, néerlandaise et française. Ils ont illustré une conviction partagée : face à l'imprévisibilité du monde et à la montée des tensions, la préparation, l'interopérabilité et la confiance mutuelle entre alliés sont indispensables. Cette démonstration de cohésion stratégique est un signal fort envoyé à nos partenaires comme à nos compétiteurs. ●

COMMANDOS MARINE Mise en condition opérationnelle

Du 26 au 29 janvier, l'un des commandos d'assaut de la Marine a réalisé un exercice à Canjuers, dans le cadre de sa mise en condition opérationnelle. Les bérets verts ont reçu le concours des hélicoptères des Flottilles 31F, 35F et 36F. Au programme : appui feu des tireurs d'élite depuis un aéronef, corde lisse et parachutages. De nuit, c'est avec un Tigre du 4^e régiment d'hélicoptères de combat que les commandos se sont coordonnés pour réaliser des manœuvres complexes. Avant de pouvoir être déployées ou employées en opérations, les unités de commandos Marine doivent systématiquement valider, par de tels exercices réalistes, leur capacité à mener à bien des opérations spéciales. *«Hâtez-vous lentement et sans perdre courage, vingt fois sur le métier remettez votre ouvrage : polissez-le sans cesse et le repolissez ; ajoutez quelquefois, et souvent effacez»*, une maxime de Nicolas Boileau (1636-1711) que les commandos Marine doivent toujours garder à l'esprit. ●




© M. BAILLY/MN

SALAMINE Exercice de lutte contre les mines



© M. AUDIN/MN

Du 11 au 13 février, l'exercice de lutte contre les mines Salamine s'est tenu en rade de Brest. Il s'inscrit dans le volet maîtrise des fonds marins d'Orion 26 (lire P. 52). Cet exercice, organisé conjointement par la division entraînement de la Force d'action navale et Frstrikefor (*French Strike Force*), visait à entraîner une force navale à évoluer dans un environnement semi-permissif tout en faisant face à des menaces asymétriques et des mines sous-marines. Si la chasse aux mines n'a pas de secret pour les chasseurs de mines tripartites qui ont été engagés, c'était le fait de l'effectuer en collaboration et au profit d'une force navale qui était ici travaillé. ●



Assurer toutes
vos mobilités,
c'est ça être
assurément
humain.



ASSURANCES AUTO ET MOTO

2 MOIS OFFERTS⁽¹⁾

Du 1^{er} au 31 mars 2026



Assurément
Humain

(1) 2 mois de cotisation offerts la 1^{re} année pour toute souscription d'un contrat AUTO PASS (Toutes formules en circulation ; hors droit d'entrée et frais de mensualisation) et/ou d'un contrat MOTO PASS (pour un 2 roues en circulation de plus de 80 cm³ en formule Tous Risques ou Tous risques+). Offres valables du 1^{er} mars 2026 au 31 mars 2026 non cumulables avec toute offre en cours.

Conditions et limites des garanties des contrats AUTO PASS et MOTO PASS en agence GMF. Les Conditions Générales et la Convention d'assistance de ces contrats sont consultables sur gmf.fr et disponibles en agence GMF.

GMF ASSURANCES - Société anonyme au capital de 181 385 440 € entièrement versé - Entreprise régie par le Code des assurances - R.C.S. Nanterre 398 972 901 - APE 6512 Z - Siège social : 148 rue Anatole France - 92300 Levallois-Perret. Les produits distribués par GMF ASSURANCES sont assurés par GMF ASSURANCES et/ou LA SAUVEGARDE et/ou GMF VIE et/ou Covéa Protection Juridique et/ou AM-GMF. © Getty images - Mars 2026

ILS ONT FAIT LE BUZZ



#CÉRÉMONIE

Marins pompiers,
porter le casque,
assumer
l'engagement



#FDI

La FDI
Amiral Ronarc'h
navigate en mer agitée



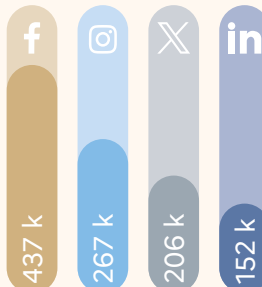
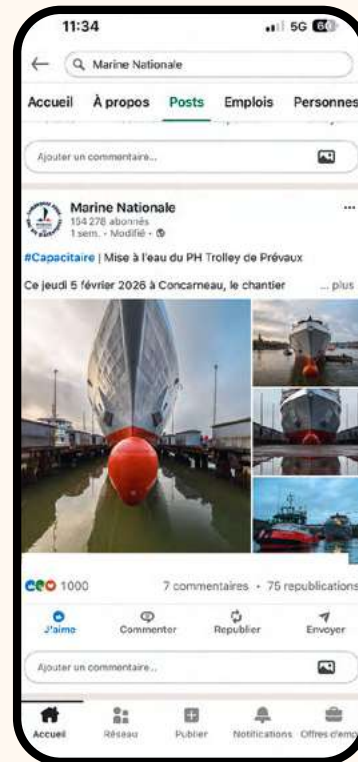
#JEUDI PHOTO

Le groupe
aéronaval



#CAPACITAIRE

Mise à l'eau
du PH *Trolley*
de Prévieux



DÉCORATIONS ET RÉCOMPENSES

ENTRETIEN avec le chancelier DE LA MARINE

Depuis 2024, l'EV1 Baptiste est le chargé du bureau chancellerie de la Marine. Il explique ses missions.

Quel est le parcours qui vous a mené à ce poste et qu'est-ce qu'un chancelier ?

EV1 BAPTISTE : Je me suis engagé en 1998 en tant que matelot. Après une carrière de gestionnaire des ressources humaines, je suis devenu officier en 2023. Dans l'armée de Terre, il y a un chancelier par régiment. Il traite l'avancement, les notations, la discipline et les décorations. Dans nos unités, cela correspond à l'une des fonctions du chargé de BARH. Dans la Marine, il n'y a qu'un seul chancelier au sens propre, c'est le chargé du bureau chancellerie de la Marine, poste que j'occupe depuis 2024. Mon rôle consiste, avec mon équipe, à conseiller le commandement afin de mettre en avant les actions des marins et de veiller à ce qu'ils en soient justement récompensés. C'est un sujet particulièrement sensible pour moi qui, au cours de ma carrière, ai été déployé en opérations avec les forces spéciales.

Quel est le rôle de la chancellerie dans la Marine et dans la carrière des marins ?

EV1 B. : La chancellerie a pour missions principales de conduire les travaux liés aux décorations, de proposer une politique de récompenses au chef d'État-major de la Marine (CEMM) et de mettre en valeur les actions des marins auprès des autorités militaires. Les médailles et distinctions constituent un reflet tangible de la carrière des marins et jouent un rôle important dans leur fidélisation.

Quels sont les enjeux et défis de la chancellerie ?

EV1 B. : Le principal enjeu de la chancellerie est de faire reconnaître les actions des marins. En 2022,

l'amiral Vandier a initié un groupe de travail pour développer une culture chancellerie au sein de la Marine, augmentant le nombre de récompenses entre 2022 et 2023.

En 2024, malgré l'engagement opérationnel croissant de la Marine, une baisse des récompenses remises aux marins a été constatée. L'amiral Vaujour a relancé cette initiative en mettant en place plusieurs mesures pour récompenser plus rapidement et équitablement les marins, formaliser le réseau chancellerie, et donner plus de visibilité aux travaux.

Quels sont les objectifs et améliorations en cours, ou prévus dans le domaine de la chancellerie ?

EV1 B. : En 2025, plusieurs avancées majeures ont vu le jour, notamment la réduction des délais de traitement des récompenses et l'ouverture de la zone mer Rouge à la croix de la valeur militaire. Pour 2026, les priorités prévoient la formalisation du réseau chancellerie, la création d'une médaille pour la sauvegarde de la vie humaine, et la révision des processus de sélection pour certaines médailles, avec un accent sur l'équité entre tous les marins. ●



© MN





CHANCELLERIE : ENJEUX ET OBJECTIFS

La chancellerie conduit les travaux de récompenses des marins en mettant en lumière leurs actions auprès de l'état-major des armées et du ministère. C'est un levier important pour la reconnaissance de l'engagement des hommes et des femmes qui servent la Marine.

Bilan 2025

-  Augmentation du nombre de récompenses décernées, réduction du délai d'obtention.
-  Cadrage des récompenses pour les opérations Narcops et Polpêche.
-  Transparence sur les travaux menés par la chancellerie (communication sélection LH et ONM).
-  Création d'une culture chancellerie dans la Marine via un réseau de chanceliers.
-  Sensibilisation des commandants sur l'importance du parcours chancellerie des marins.
-  Ouverture de la zone mer Rouge à la croix de la Valeur militaire.

Objectifs 2026

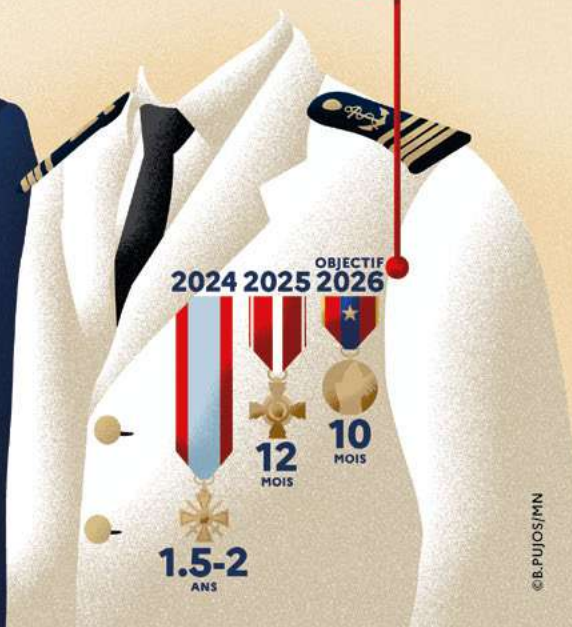
-  Réduction des délais de traitement des récompenses (moins de 12 mois).
-  Création d'une médaille pour les missions de l'action de l'état en mer (sauvergarde de la vie humaine, Narcops...).
-  Ouverture du titre de reconnaissance de la Nation au profit des équipages SNLE.
-  Organisation du premier séminaire chancellerie de la Marine.



Récompenses individuelles décernées



Délai entre la demande et remise de récompense



© B. PUJOS/IMN

RÉSERVE OPÉRATIONNELLE

UN pont ENTRE LE CIVIL ET LA MARINE

Alors que les Français verbalisent un besoin de sens et d'engagement dans le monde du travail, la réserve opérationnelle de la Marine offre une opportunité unique : allier engagement citoyen et mise à disposition de compétences professionnelles.



© C. WASSILIEFF/MN

La réserve opérationnelle permet à des citoyens volontaires de servir la Marine nationale. Sans engagement à temps plein, ils participent cependant à ses missions aux côtés de militaires d'active : cybersécurité, logistique, administration, communication, restauration, protection, sécurité ou soutien juridique. Une expérience enrichissante pour découvrir un environnement professionnel exigeant, basé sur des valeurs fortes comme la rigueur, la solidarité et l'esprit d'équipage.

Une opportunité quand on cherche un emploi

Pour les personnes en reconversion ou en recherche d'emploi, la réserve est une option intéressante. Elle permet d'avoir une activité partielle rémunérée (5 à 120 jours/an) tout en acquérant de nouvelles compétences (organisation, gestion de l'urgence, maîtrise d'outils spécifiques...). C'est également l'opportunité d'apporter une expertise et une expérience précieuses pour l'institution.

Des profils variés, un point commun : l'engagement

La réserve opérationnelle accueille tous les profils, dès 17 ans, quels que soient les compétences ou le parcours universitaire ou professionnel du candidat. En devenant réserviste, on bénéficie d'une formation initiale permettant de comprendre l'organisation mais aussi les valeurs de la Marine. La réserve c'est bien plus qu'un contrat, c'est un trait d'union entre le monde civil et le monde militaire, permettant d'allier les compétences de civils et de militaires, ainsi contribuer activement à une mission collective. ●

LV SYLVIE

RECONVERSION

UNE passerelle

VERS LA MARINE MARCHANDE

Depuis le 11 juillet 2025, nos marins ont un accès facilité aux métiers de la Marine marchande grâce à un dispositif innovant de « passerelles partielles ».

Avec le deuxième plus vaste domaine maritime au monde, la France ambitionne de développer l'une des dix plus grandes flottes de commerce d'ici 2030. Pour y parvenir, elle mise sur ses marins expérimentés. Depuis l'été 2025, un dispositif a été mis en place pour permettre aux marins de la Marine nationale une reconversion simplifiée vers la Marine marchande. Une opportunité unique qui valorise les compétences acquises au cours d'une carrière embarquée.

Un partenariat historique entre marine de guerre et marine civile

Les liens entre la marine de guerre et le monde maritime civil sont ancestraux*. Partageant une connaissance approfondie du milieu maritime et une culture commune des gens de mer, ces deux secteurs ont intérêt à renforcer leur collaboration. Ce dispositif de passerelles s'inscrit dans cette dynamique, en tenant compte des spécificités de chaque secteur.



© M. AUDIN/MN

Un accès facilité aux titres et certificats de la Marine marchande

Depuis le 11 juillet 2025, les marins de la Marine nationale peuvent accéder en partie à certains titres et certificats des filières « pont » et « machine » nécessaires pour exercer dans les métiers réglementés de la Marine marchande. Ce dispositif repose sur les compétences déjà acquises par les marins, leur offrant ainsi une reconversion plus rapide et adaptée.

Qui est concerné par ce dispositif ?

Il s'adresse aux marins détenteurs de certains brevets militaires, notamment ceux détenant les : brevets élémentaires (BE) – matelot de pont (MOPONT), matelot navigation (MONAV), matelot machine (MOMACH) – les brevets d'aptitudes techniques (BAT) – navigateur-timonier (NAVIT), manoeuvrier (MANEU), mécanicien naval (MECAN), électrotechnicien (ELECT) – et enfin les brevets supérieurs (BS) – NAVIT, MANEU, MECAN et ELECT – ainsi que détenant le brevet de chef de quart passerelle.

Pour toute question ou démarche relative à la formation professionnelle maritime et à la délivrance de titres, les directions interrégionales de la mer (DIRM) en métropole et les directions de la mer (DM) outre-mer sont les contacts privilégiés. Ces services coordonnent l'ensemble des politiques de la mer et du littoral sur toutes les façades du territoire français. ●

MME MAUD

* En 1626 Richelieu est fait grand maître, chef et surintendant général de la navigation et du commerce.



PASSION MARINE

Narcotrafic

Alerte au tsunami blanc	24
Le Secrétariat général de la mer (SGMer)	25
L'action de l'État en mer (AEM)	26
Les Forces armées aux Antilles (FAA)	28
Les Forces armées en Guyane (FAG)	29
24H avec la gendarmerie maritime du Havre	30
Volet judiciaire	32
Coopération internationale	34
L'Office anti-stupéfiants (OFAST)	36
L'Ice : une nouvelle drogue en Polynésie	37

TRAFICS DE STUPÉFIANTS

ALERTE au tsunami blanc

Dans le cadre de l'action de l'État en mer, la Marine nationale est engagée dans le cadre de la lutte contre les trafics illicites. Parmi eux : les stupéfiants. La tendance mondiale est à l'accélération sans précédent des flux, notamment de cocaïne et de drogues de synthèse. En 2024, sur les 4 000 tonnes de cocaïne produites dans le monde, 53,5 tonnes ont été saisies par les services français. L'année dernière, ce chiffre a quasi doublé.

Pas une semaine sans que les sujets « narcotrafic » ne fassent la Une des journaux radiotélévisés et de la presse écrite. Le 4 février, Ouest-France titrait : « 1,4 tonnes de cocaïne saisies en haute mer par une frégate de la Marine sur un navire en provenance d'Amérique du Sud. Les trois personnes impliquées ont été remises aux autorités brésiliennes ». Le même jour, à des milliers de kilomètres dans la zone Pacifique cette fois, ce sont plus de 4,2 tonnes qui ont été saisies sur un navire. En janvier, toujours

en Polynésie française, 4,87 tonnes ont été interceptées sur un navire de pêche.

Le 28 janvier, une prise de 677 kg a eu lieu sur un bateau de pêche barbadien dans la zone maritime des Antilles, et le 14 décembre, la Marine avait stoppé un bateau de pêche, avec à son bord 138 ballots de cocaïne pour un total de

4,2 tonnes. Cinq personnes

ont été interpellées et ramenées à Fort-de-France. Les chiffres se suivent et se ressemblent. De quoi donner le tournis. Ils reflètent le bond phénoménal du commerce de la drogue dans le monde.

Face à ce « tsunami blanc » qui menace la société, l'État français s'organise. Pour y faire face, une loi « visant à sortir la France du piège du narcotrafic » a été promulguée le 13 juin 2025, venant compléter l'arsenal juridique préexistant. Son objectif : se doter de moyens de lutte efficaces et pertinents, à commencer par la création d'un Parquet national

anticriminalité organisée (PNACO), sur le modèle du Parquet national financier (PNF), entré en fonction en janvier 2026.

La stratégie du bouclier

Dans cette « stratégie du bouclier », la Marine est un levier essentiel du dispositif. Elle assure, au large, la protection du territoire dans le cadre de l'action de l'État en mer, en lien avec le Secrétariat général de la mer, lui-même agissant sous la direction du Premier ministre. Comment l'articulation s'opère-t-elle entre la Marine, la Direction nationale du renseignement et des enquêtes douanières (DNRED) et la Direction nationale garde-côtes des Douanes (DNGCD), l'Office anti-stupéfiants (OFAST) (lire p. 36), la Direction générale des relations internationales et de la stratégie (DGRIS), le ministère des Affaires étrangères, la Gendarmerie nationale (lire P. 30), la Justice (lire P. 32) et la Police judiciaire ? *Cols bleus* a enquêté sur cette collaboration nationale interservices, à laquelle s'ajoute un échelon international avec des partenaires comme le centre opérationnel d'analyse du renseignement maritime pour les stupéfiants (MAOC (N)) (lire P. 34), la *National Criminal Agency* (NCA) britannique et la *Drug Enforcement Administration* (DEA) américaine. « La parfaite coopération entre les acteurs nationaux et internationaux de la lutte contre les stupéfiants est la clé. C'est ce qui a permis d'obtenir ce résultat remarquable », analyse le préfet maritime de l'Atlantique, le vice-amiral d'escadre Jean-François Quérat, à propos de la prise du 4 février. ●

NATHALIE SIX



© EMA



© EMA

Général d'armée **XAVIER DUCEPT**
Secrétaire général de la mer

LE SGMer, une organisation ÉCONOMIQUE ET POLYVALENTE

Créé en 1995, le Secrétariat général de la mer (SGMer) conseille le Premier ministre sur les décisions à prendre en matière maritime. Il coordonne les politiques publiques afin de mieux valoriser l'espace et les potentialités maritimes de notre pays. En tout, 45 missions dont notamment la lutte contre les trafics illicites. À sa tête, le général d'Armée Xavier Ducept a reçu Cols bleus pour expliquer le rôle du SGMer dans la lutte contre le narcotrafic.

6 Pourquoi le secrétariat général de la mer a-t-il été créé ?

GÉNÉRAL D'ARMÉE XAVIER DUCEPT : Dans les années 80, la France, confrontée à de très graves crises de pollution maritimes, des marées noires, a ressenti la nécessité de mieux prendre en compte l'action de l'État, avec deux objectifs : coordonner l'action mais aussi les politiques publiques maritimes, comme dans le domaine portuaire ou du transport. Ainsi, une fois par an, lors du comité interministériel de la mer, le Premier ministre s'empare des sujets maritimes et valorise les plus importants.

■ **Qu'est-ce qui caractérise le SGMer ?**

GAR X. D. : C'est une organisation unique en Europe, efficace et très vertueuse parce qu'elle n'a pas nécessité la création d'une force supplémentaire. Nous sommes une quinzaine de permanents sur le volet secrétariat général et une dizaine (actifs et réservistes) au centre opérationnel. Deuxième élément, le SGMer est une organisation polyvalente, notamment dans sa fonction de garde-côtes. Avec toutes les forces marines (Marine nationale, Affaires maritimes, Douanes, Gendarmerie maritime, Police de l'air et des frontières, Office français de la biodiversité, Société nationale de sauvetage en mer (SNSM)...),

nous disposons de compétences très variées, permettant de couvrir la haute mer, le proche côtier et le portuaire. Sur ces trois niveaux, au-delà de l'engagement opérationnel permanent, notre réflexion est à la fois capacitaire, législative (réglementaire) et diplomatique (coopération).

Comment travaillez-vous avec les préfets maritimes et les préfets délégués du gouvernement Outre-mer ?

GAR X. D. : Les préfets maritimes et délégués du gouvernement outre-mer sont chargés de la direction des opérations de lutte contre le narcotrafic en haute mer. Ils assurent la mise en œuvre de l'action de l'État en mer. Le SGMer définit le cadre général des opérations, assure la préparation des décisions relevant du Premier ministre en informant régulièrement son cabinet et assiste en tant que de besoin les préfetures maritimes pour toute question réglementaire ou juridique. En début de mandat, les préfets reçoivent une lettre de mission, puis me font part très régulièrement de leur perception, en matière économique, environnementale (aires marines protégées), énergétique (champs d'éoliennes en mer) ou de l'action l'État en mer (trafics illicites, zones de mouillage). Je les fais remonter aux différents ministères afin que les politiques publiques soient les plus adaptées possibles.





Pouvez-vous nous faire un état de la menace liée au narcotrafic ?

GAR X. D. : Elle augmente car la production augmente. On observe davantage de flux vers l'Europe mais les saisies en mer sont aussi plus nombreuses. L'essentiel se fait en haute mer. En France, nous sommes passés de 35 tonnes de cocaïne interceptées par la Marine en 2023 à environ 50 tonnes en 2024, pour atteindre 90 tonnes en 2025. Nos trois gros points d'attention sont la zone Antilles (35% des saisies réalisées par la Marine), l'Atlantique (60% des saisies mondiales dans cet océan le sont par la France), et l'océan Indien. Ce qui ne veut pas dire que nous ne sommes pas actifs ailleurs, comme dans les ports, bien au contraire.

Clairement, la lutte contre le narcotrafic est une priorité pour le gouvernement. Aussi bien au plan international avec les Affaires étrangères, qu'au niveau des ministères de l'Intérieur et de l'Action et des Comptes Publics. Le tout sous la direction du Premier ministre.

Êtes-vous inquiet pour l'avenir ?

GAR X. D. : Il faut être très vigilant parce que la menace est vraiment très importante, en volume, en matière d'impact pour notre société et sur la collectivité maritime dans son ensemble. Très vigilant aussi car l'adversaire, le crime organisé, dispose de moyens puissants qui nécessitent que nous soyons tous mobilisés pour lutter contre la corruption. ●



PROPOS RECUEILLIS PAR NATHALIE SIX

POLYNÉSIE FRANÇAISE

L'ACTION de l'État en mer

Explications du commissaire en chef de deuxième classe (CRC2) Alban. Après avoir intégré le commissariat des armées en 2009, il participe à ses premières missions relatives à l'action de l'État en mer (AEM) à bord de la frégate de surveillance Prairial, en Polynésie française entre 2011 et 2012. Affecté entre 2017 et 2019 aux Antilles comme adjoint au chef du bureau AEM. Il a retrouvé, depuis l'été 2025, la Polynésie française, cette fois à la tête du bureau AEM.



Dans quel cadre réglementaire la Marine nationale lutte-t-elle contre le trafic de drogue ?

CRC2 A. : Les missions de l'action de l'État en mer (AEM) ne sont pas militaires par essence. Elles s'inscrivent dans la chaîne du Premier ministre, puisque c'est une mission interservices et inter-administrations. Le cadre de l'AEM est régi par le décret n° 2005-1514 du 6 décembre 2005 relatif à l'organisation outre-mer de l'AEM, qui stipule

qu'outre-mer, c'est le délégué du gouvernement pour l'AEM qui est à la tête de cette organisation. En Polynésie, c'est le Haut-Commissaire de la République qui occupe cette fonction (actuellement Monsieur Alexandre Rochatte, NDLR). Il est assisté par le commandant de la zone maritime de Polynésie française (CZM), le contre-amiral Guillaume Pinget.

C'est le bureau AEM qui provoque des réunions interservices (RIS) pour étudier les différents cas. Cette RIS est présidée par le Haut-Commissaire de la République, en présence du CZM, des services de renseignement français, de la Marine nationale en tant que pourvoyeur de moyens d'action opérationnels dans la zone ainsi que du Parquet de Papeete. En Polynésie française, contrairement aux Antilles, la Marine est l'unique service pouvant armer des bâtiments : frégate de surveillance, bâtiment de soutien et d'assistance outre-mer (BSAOM), patrouilleur, sans oublier ses moyens aériens (Falcon 50, Guardian, Dauphin). Elle dispose également d'un accès à des outils d'imagerie satellitaire.

Que faites-vous si le bateau bat un pavillon étranger ?

CRC2 A. : Pour la phase d'arraisonnement, de visite et de fouille, sans même parler de le dérouter à quai ou procéder à une judiciarisation à la demande du parquet, nous devons obtenir l'accord de l'État du pavillon (article 17 de la Convention de Vienne de 1988) en passant par le Ministère de l'Europe et des Affaires étrangères français. Il est également possible de demander à l'État du pavillon, un abandon de compétence juridictionnelle, pour que la France soit compétente pour juger l'intégralité de l'affaire, à savoir le navire, les stupéfiants mais également les personnes présentes à bord. Depuis 2016, nous sommes aussi en mesure de mettre en œuvre la procédure de dissociation qui permet d'apporter un traitement distinct entre la coque du bateau, l'équipage et les produits stupéfiants.

Y a-t-il des commissaires des armées sur chaque bâtiment de la Marine nationale ?

CRC2 A. : Oui du porte-avions jusqu'aux frégates, mais pas sur les plus petites unités. Le commissaire d'ancrage marine est un officier opérationnel à part entière. Soit il est affecté à bord du bâtiment, et prend part aux opérations à bord du navire visité (enquête de pavillon, contrôle des documents,

l'OFAST, nous supposons qu'il y avait de la drogue sur ce navire, mais aucune indication particulière sur la cache. La fouille a duré de nombreuses heures car la drogue (96 ballots pour 4,8 tonnes) était vraiment très bien dissimulée, dans des caches aménagées à l'arrière du bateau. Une autre prise sur la base de renseignement de la Direction nationale du renseignement et des enquêtes douanières (DNRED),



© MN

tests sur les produits stupéfiants), soit il est à terre pour conseiller le commandement depuis le centre opérationnel compétent.

Lors des dernières opérations début 2026, vous étiez à bord des navires de la Marine nationale qui ont découvert plus de 9 tonnes de stupéfiants...

CRC2 A. : Sur la première opération mi-janvier 2026, le commissaire affecté à bord a conduit les étapes mentionnées ci-dessus. Grâce à

début février, a permis de découvrir 4,2 tonnes de cocaïne après plusieurs jours de recherche. La drogue se trouvait dans une maille vide, dans un compartiment qui était sous les soutes à gasoil. Les marins ont dû faire des transvasements de soutes, avec tous les dangers que cela comporte, mais avec un professionnalisme remarquable. ●

PROPOS RECUEILLIS PAR NATHALIE SIX

FORCES ARMÉES AUX ANTILLES

EN première ligne CONTRE LE NARCOTRAFIC

Situées à proximité des pays producteurs d'Amérique du Sud, les Forces armées aux Antilles (FAA) sont l'une des premières lignes de défense contre le trafic de cocaïne. Le contre-amiral (CA) Jean-Baptiste Soubrier, commandant supérieur des forces armées aux Antilles et commandant de la zone maritime Antilles, explique le rôle de la Marine dans cette lutte et le cadre réglementaire qui permet de répondre efficacement et légalement à cette menace.



© J. VACELET/MN

Amiral, comment la Marine lutte contre le trafic de cocaïne dans la région et quel est son impact ?

C. A. JEAN-BAPTISTE SOUBRIER : En 2024, environ 4000 tonnes de cocaïne auraient été produites en Amérique du Sud selon les rapports de l'ONU. La zone maritime Antilles se trouve sur deux axes du trafic maritime de cocaïne. Le premier va de l'Amérique du Sud vers l'Afrique et l'Europe, le second a pour destination l'Amérique du Nord en passant par les Caraïbes et l'Amérique latine. Face à ces trafics qui s'opèrent sur tous types d'embarcations et navires, la France met en œuvre une stratégie dite du bouclier. Cette dernière vise à intercepter les vecteurs, au large et près des côtes. Les opérations menées près des côtes associent les Douanes, la Gendarmerie, la Police nationale, la Marine ainsi que les services de renseignement et d'enquête. Elles nous permettent de réaliser des saisies de quelques dizaines, à plusieurs centaines de kilogrammes de stupéfiants. Ces saisies sont réalisées au large par des navires de la Marine basés aux Antilles et en Guyane, souvent appuyés par des moyens aéronautiques. Ces actions ont abouti à la saisie de près de 28,3 tonnes de stupéfiants en 2024 et 35,7 tonnes en 2025.

Quelles sont les règles de droit qui permettent l'arraisonnement des navires et l'interpellation des trafiquants ?

C.A. J-B. S. : Nous conduisons notre action de lutte dans le cadre du droit international. Les

commandants des navires et aéronefs de l'État ont, de par la Loi du 15 juillet 1994, un pouvoir de police en mer. Un commandant peut, sous certaines conditions, employer la force pour arraisonner un navire qui refuse de se soumettre à un contrôle en haute mer. Il peut aussi prendre des mesures de coercition envers les trafiquants. La place de l'institution judiciaire est ici centrale car ces mesures sont exécutées sous le contrôle du Procureur de la République et du juge des libertés et de la détention.

Constatez-vous une évolution des modes opératoires des trafiquants et comment y faire face ?

C.A. J-B. S. : Les narcotrafiquants ne cessent de s'adapter pour contourner nos moyens de lutte. Ainsi, le recours aux semi-submersibles permet aux organisations criminelles d'exporter de manière discrète plusieurs tonnes de stupéfiants. Cela pose un défi en termes de détection et d'arraisonnement et nous oblige à constamment parfaire et améliorer nos méthodes. Ce combat exige un engagement plein, quotidien et déterminé de nos marins au sein d'un environnement exigeant, marqué par l'incertitude, des appareillages sur alerte, des absences prolongées, un entraînement rigoureux et des prises de risques mesurées, adaptées au domaine de l'action de l'État en mer. Ils méritent toute notre reconnaissance. ●

INTERVIEW ACCORDÉE À L'HEBDO ANTILLES-GUYANE

PATROUILLEUR ANTILLES-GUYANE

EMBARQUEMENT immédiat
POUR UNE PRISE NARCOPS

Les routes de la drogue évoluant, les patrouilleurs Antilles-Guyane (PAG) interviennent dans le cadre de l'opération de lutte contre le narcotrafic en coordination avec les FAA. Un de leurs commandants, le capitaine de corvette (CC) Pierre-Yves, ainsi que le second maître (SM) Shania, pilote d'embarcation rapide, nous racontent leur dernière prise.

« On n'a pas rendez-vous avec les trafiquants, sourit le CC Pierre-Yves. Les missions de lutte contre le narcotrafic n'attendent pas la fin des réparations du bateau ou le retour des permissions. » Dans le cadre de ces missions, souvent imprévues pour l'équipage, les navires de la Marine basés en Martinique et en Guyane ont saisi plus de 60 tonnes de stupéfiants en haute mer dans la zone en deux ans. L'état-major embarqué reçoit tout d'abord les renseignements tactiques de son contrôleur opérationnel, comme la dernière position connue du « client » ou la possibilité d'un soutien aérien. Pendant que le commandant prépare sa manœuvre, l'équipage s'organise pour cette opération particulière. Arrivé sur zone, il aura fallu près de 24 heures de chasse au radar pour repérer le suspect. Le SM Shania met à l'eau son embarcation. Elle y embarque les membres de l'équipe de visite, chacun portant jusqu'à 30 kilos de matériel. Le « VERT ACTION » est ordonné, le second maître s'engage au contact du client. Son action doit être rapide, l'adversaire pourrait se saborder ou tenter de jeter sa cargaison. L'équipe de visite monte à bord, et l'action est quasi-immédiate. L'équipage est maîtrisé, son capitaine appréhendé, le bateau fouillé. L'équipe de visite rend compte au PAG : « Client sécurisé ».

Après plusieurs heures de recherche, la marchandise est enfin détectée derrière une double cloison dans une des trois soutes à



© MN

carburant. Le transport de drogue dans les eaux internationales constitue une infraction au droit de la mer que le CC Pierre-Yves est habilité à constater. Cette fois, l'équipage est retenu à bord, la cargaison stockée et un ballot est échantillonné. Si parfois « une certaine misère sociale est constatée parmi les marins qui transportent la drogue, comme l'observe le CC Pierre-Yves, il n'en demeure pas moins que le trafic de stupéfiant repose sur des organisations criminelles structurées usant d'une violence décomplexée et de corruption. » Une fois à terre, les services de police prennent le relais. Aujourd'hui, un cinquième du potentiel technique annuel du PAG est pris par des missions de lutte contre le narcotrafic. « C'est conjoncturel de l'évolution du trafic de stupéfiants. La production explose, tant qu'il y a de la demande le trafic suivra, mais nous aussi. Plus nous serons efficaces, plus ça leur donnera du fil à retordre », conclut le commandant. ●

ASP CLARA MOLINAS

GENDARMERIE MARITIME

24H avec le peloton

DE SÛRETÉ MARITIME ET PORTUAIRE DU HAVRE

L'une des dernières opportunités d'intercepter une cargaison de stupéfiants avant qu'elle ne s'écoule dans les villes et les campagnes, est lorsqu'elle arrive au port. Haropa Port regroupe les terminaux portuaires du Havre et de Rouen. Pour sa partie fluviale, il s'étend jusqu'à Paris. Il est donc le plus grand port commercial français. Chargé de sa sécurité, le peloton de sûreté maritime et portuaire (PSMP) du Havre est situé en son cœur. Cols bleus a partagé pendant 24 heures le quotidien des gendarmes maritimes pour voir comment ils luttent contre le narcotrafic.

En ce début d'après-midi du lundi 9 février, une dizaine de gendarmes maritimes entourent le lieutenant Alex, commandant du peloton, pour suivre le briefing de l'adjutant Stéphane. Sa mission, effectuer un contrôle de sûreté à bord d'un roulier (navire transportant des véhicules). «*Comme il est impossible de contrôler tous les navires, nous consultons le registre du guichet unique pour connaître les arrivées prévues. Grâce à leur système d'identification automatique (AIS) nous connaissons l'heure exacte d'accostage. Nous les choisissons en*

fonction de leur provenance, de leur pavillon, des pays où ils ont fait escale ou encore de la nationalité de l'équipage, indique l'adjutant. Parfois c'est par les renseignements fournis par la cellule évaluation des menaces et analyse des sûretés (CEMAS) du groupement qu'ils nous sont désignés», précise-t-il.

Équipe de visite

Le briefing achevé, l'équipe se répartit dans les véhicules et se faufile à travers l'intense circulation du port pour rallier le terminal roulier. Une fois le convoi stationné sur le quai, les équipes se préparent à monter à bord d'un «*roro*» italien. Il s'agit d'un contrôle de sûreté de niveau deux. Une équipe se chargera de vérifier la documentation, avec le commandant, et les deux autres, comprenant chacune un binôme cynotechnique, inspecteront, pour l'un la cargaison et pour l'autre la zone vie et les locaux techniques. Montés à bord par la rampe arrière, l'adjutant-chef Gwendal et son chien Viper, accompagnés des adjutants Kévin et Reynald, commencent l'inspection de la cargaison. Sur quatre ponts sont saisisés, côte à côte, des centaines de véhicules neufs et quelques engins de chantier. Au milieu du lot trône un énorme camion de pompier américain que Viper s'empresse de renifler. «*Les rouliers sont des proies rêvées pour les trafiquants*, indique l'adjutant-chef



© P. BRICHAUT/MN



© P. BRICHAUT/MN

Gwendal. En effet, ils regorgent de cachettes possibles, les centaines de véhicules bien sûr, mais aussi les rails sur lesquels se fixent les ponts mobiles. Voilà pourquoi l'utilisation de chiens est indispensable. Ils sont dressés pour trouver de la drogue, de l'argent, des armes ou des explosifs. Quand nous procédons à un contrôle, nous sommes à l'affut de toutes sortes de trafics.» Après plusieurs heures passées à inspecter véhicules et ponts en prenant soin de ne pas trébucher dans les saisines ni de se cogner la tête sur les poutrelles, l'équipe rejoint le quai ou l'autre chien, U'Kobé, est en train de se faire soigner une égratignure. « Nous n'avons pas découvert de marchandise illicite, déclare l'adjutant Stéphane*. Mais de tels contrôles ont aussi un caractère dissuasif, les équipages se passent le mot, ils savent que nous en menons, à l'improviste. En bonus, lors de la vérification des documents, nous collectons du renseignement d'origine maritime. Nous demandons au commandant ce qu'il a remarqué lors de son transit, notamment dans les zones de conflit». Les renseignements glanés sont analysés par le bureau renseignement de l'état-major de la gendarmerie maritime à

Houilles (78) puis mis à disposition de l'ensemble de la communauté du renseignement.

Potron-minet

Il est 6h20, ce mardi 10 février. Les hommes sont rassemblés autour du lieutenant Alex. Direction le terminal portuaire de Radicateel. Situé à une trentaine de kilomètres du Havre, il est idéalement placé pour des trafiquants car à proximité du pont de Tancarville et donc de l'autoroute A13. Le contrôle de sûreté du jour vise un petit cargo, de 120 m de long, qui va débarquer des conteneurs vides. « Ces derniers sont une bonne opportunité pour des trafiquants, explique le lieutenant. Nous avons convié la douane à nous rejoindre, nous allons inspecter chaque conteneur lors de son débarquement. » Comme la veille, les gendarmes maritimes se scindent en plusieurs équipes, une en passerelle pour vérifier la documentation, une pour la zone vie ainsi que les locaux techniques et la dernière sur le quai pour inspecter les conteneurs. L'équipe, commandée par l'adjutant-chef Jérôme et accompagnée par le maréchal des logis chef Davy et son chien U'Kobé, s'attaque aux locaux techniques. En passerelle, le commandant, surpris par l'arrivée matinale des gendarmes maritimes, demande d'avalier au moins un café avant de commencer. L'équipe s'enfonce dans les entrailles du navire. Le carré, la cambuse, la machine, tout est inspecté et reniflé par U'Kobé. En longeant le passe bâbord, Jérôme envoie l'un de ses

hommes inspecter les cabines des grues. « Il y a quelques années, lors d'un contrôle similaire nous y avons trouvé 60 kg de drogue », se souvient l'adjutant-chef. Après plusieurs heures de fouille et d'inspection des conteneurs, sous l'œil curieux des dockers, le contrôle est terminé. Il est l'heure de rentrer au peloton. Cette fin de matinée offre l'opportunité à l'adjutant Stéphane d'effectuer une patrouille dans le port. Il lance le moteur de son semi rigide et appareille. Port de pêche, terminal des croisières en voie d'achèvement, puis les bassins René Coty et Théophile Ducrocq. Il embouque ensuite les passes pour se rendre au terminal de France où s'accostent les plus gros porte-conteneurs. « Montrer notre présence sur l'eau lors de ces patrouilles fait partie de nos missions, indique l'adjutant. Aujourd'hui avec la méthode du drop off, employée par les trafiquants, nous pouvons trouver de la drogue dérivant en mer. Il y a peu de temps un pêcheur en a remonté 600 kg dans ses filets au large d'Antifer. » ●

DE NOTRE ENVOYÉ SPÉCIAL PHILIPPE BRICHAUT

* Une semaine plus tard, les hommes du PSMP découvrent 250 kg de résine de cannabis lors d'un contrôle sur un autre roulier.



© P. BRICHAUT/MN



© DR

VOLET JUDICIAIRE

Stéphane KELLENBERGER à la barre du parquet de Brest

Procureur du parquet de Brest, tribunal judiciaire (première instance), depuis septembre 2025, après avoir été procureur à Lorient, et être passé aussi, au titre du domaine maritime, aux Antilles-Guyane, à la cour d'appel de Fort-de-France, Stéphane Kellenberger possède une bonne acculturation au trafic de stupéfiants, en particulier en mer. Cet ancien avocat explique à Cols bleus le fonctionnement du volet judiciaire et la collaboration entre le ministère de la Justice et la Marine nationale. Une coopération parfaitement huilée qui suscite « l'admiration de nos alliés européens et américains ».

■ Qu'entend-on par narcotrafic ?

STÉPHANE KELLENBERGER : En réalité, la définition est plurielle. Elle indique d'abord la production de ces substances illicites, puis l'importation, la détention, le transport et l'acquisition de stupéfiants, outre le blanchiment et les associations de malfaiteurs.

blanche», et c'est hélas vrai. Le convoyage des drogues est massif via des routes maritimes destinées à alimenter l'Afrique de l'Ouest, l'Europe surtout, qui viennent en général d'Amérique latine, centrale et du Sud. Nous constatons une véritable modernisation des vecteurs de production d'une part, mais aussi d'acheminement, avec une forme d'ubérisation (recrutements via les messageries cryptées).

■ Comment la drogue est-elle acheminée ?

S. K. : Il existe deux types de navires, les *slow-movers*, de gros tonnage (cargos) par opposition aux *go-fast* (parfois des jet-skis). Le *slow-mover*, c'est celui qui part de la zone de production pour alimenter des embarcations plus rapides, plus maniables, plus discrètes aussi, sur les côtes. Il y a aussi les « mules », des gens ainsi instrumentalisés pour transporter, en incorporant souvent à l'intérieur de leur corps, de la drogue (parfois, jusqu'à 10 % des voyageurs sur un vol peuvent être des convoyeurs). Les moyens mis en œuvre par les narcotrafiquants sont colossaux car on voit apparaître des semi-submersibles, voire des submersibles.

■ Pourriez-vous définir votre zone de compétence ?

S. K. : C'est atypique, le parquet de Brest a une compétence en matière d'action de l'État en mer (AEM), de répression à la fois des trafics humains,



© J. VACELET/MN

La production mondiale de cocaïne ne cesse d'augmenter. Elle est à 4000 tonnes annuelles. On parle parfois de « tsunami blanc » ou « marée

de piraterie et narcotrafic, du pôle Nord au pôle Sud, comme le préfet maritime de l'Atlantique, à l'exception de la zone Manche - mer du Nord et de la zone marine Antilles-Guyane qui sont distinctes. Cela fait un très vaste territoire, pour lequel nous ne disposons au parquet de Brest que de neuf magistrats.

Nous sommes à Brest à un ratio de 1,6 magistrats pour 100 000 habitants quand la moyenne en France est de 3, et en Europe... de 11. Cela reste une question budgétaire. La France doit être au 25^e rang européen en matière de budget pour sa justice.

Nous intervenons dans le cadre de l'AEM selon l'article 17 de la Convention de Vienne de 1988 et l'article 110 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982. En amont de chaque opération, il y a une co-construction avec, et des acteurs internationaux comme la DEA aux États-Unis, le MAOC (N) qui a son siège au Portugal (lire l'interview page 34) et la DNRED, et, bien entendu, la Préfecture maritime et le parquet pour le volet judiciaire. Le parquet de Brest est lui-même en lien avec la Juridiction interrégionale spécialisée (JIRS) de Rennes et celle de Fort-de-France pour les Antilles-Guyane, la Juridiction nationale de lutte contre la criminalité organisée (JUNALCO) et le Parquet national de lutte contre la criminalité organisée (PNACO). L'essentiel est d'être réactif, opérationnel et efficient.

Quelle part représente les dossiers liés au trafic de drogue par rapport à l'ensemble de vos missions ?

S. K. : C'est extrêmement difficile à quantifier parce que ce sont des investissements extrêmement lourds en amont et en aval, de suivi, de coopération internationale, et en



© MN

outre ce sont des dossiers par nature complexes. Certains dépendent plutôt d'États de droit romain, d'autres de la *Common law*. Tout cela repose sur la confiance mutuelle et sur les accords internationaux qu'il faut s'approprier.

Comment se décide une prise Narcops ?

S. K. : Sur la foi de renseignements (fournis par l'OFAST, la DNRED ou le MAOC (N)), nous examinons notamment le déplacement des navires. Cela peut durer un certain temps, car les déplacements sont parfois erratiques. En fonction de ces indicateurs et renseignements, on examine la faisabilité d'une opération, si on dispose dans la zone de moyens opérationnels (fournis par la Marine, ils doivent être compatibles avec d'autres impératifs de Défense nationale). Par exemple, lors de la prise du 4 février 2026 de 1,4 tonnes, lorsqu'un bateau de type tapouille brésilienne, un bateau de pêche, est sorti de la zone de la juridiction Antilles-Guyane, c'est la Préfecture maritime de Brest qui a repris la main et qui nous a immédiatement avisés. Le navire était susceptible de convoier une quantité non négligeable de drogue en provenance d'Amérique latine : 1,2 tonnes annoncées. Résultat, la Marine a finalement intercepté 1,4 tonnes ! Depuis Brest, nous avons fait, en lien avec la magistrate de liaison française en poste à

l'ambassade de France à Brasilia, ce qu'on appelle une dénonciation officielle des faits. Nous avons ainsi dénoncé officiellement l'affaire au Brésil.

L'équipage, trois Brésiliens, a été placé en mesure restrictive ou privative de liberté à bord du bâtiment, judiciairement contrôlées par le parquet et le juge des libertés de la détention. Ces convoyeurs ne sont pas les tenants du trafic. Les donneurs d'ordre sont ailleurs, parfois même loin de l'Amérique latine, dans le golfe Persique ou au Moyen-Orient, par exemple à Dubaï.

Quel bilan tirez-vous de l'année 2025 ?

S. K. : Près de 25 tonnes de cocaïne ont été interceptées par la Marine nationale en Atlantique, sur des décisions judiciaires, dans le cadre d'opérations pilotées par le parquet de Brest en 2025. C'est conséquent, d'autant que c'est de la cocaïne pure et qu'à la revente, la drogue aurait été recoupée par des produits pour constituer des doses consommables beaucoup plus importantes. Cela représente donc un gros chiffre d'affaires perdu pour les trafiquants, des millions voire des milliards d'euros. Pour autant, nous avons aussi conscience de l'ampleur de la tâche et qu'elle ne peut être menée à bien qu'à plusieurs en synergie. ●

PROPOS RECUEILLIS PAR NATHALIE SIX

LA COOPÉRATION INTERNATIONALE

L'EXEMPLE probant du MAOC (N)

Basé à Lisbonne depuis presque 20 ans, le Centre opérationnel d'analyse du renseignement maritime pour les stupéfiants (MAOC (N)) cadre la coopération internationale, indispensable dans la lutte contre le narcotrafic. 2025 a marqué une année record en matière d'interception sur des enquêtes conduites par le MAOC (N) avec un total de plus de 92 tonnes de cocaïne saisies, dont plus de la moitié par des moyens français. La Marine est au cœur des opérations du MAOC (N), notamment grâce à son officier de liaison le lieutenant de vaisseau (LV) Aurianne.

■ Qu'est-ce que le MAOC (N) et à quoi sert-il ?

LV AURIANNE : Le MAOC (N) - *Maritime Analysis and Operations Centre (Narcotics)* est une plateforme de coopération multilatérale dédiée à la répression du trafic de drogues existant entre l'Amérique du Sud et l'Europe, principalement par voie maritime. Il comprend 8 états de l'UE (Espagne, France, Irlande, Italie, Pays-Bas, Portugal, Allemagne et Belgique), ainsi que le Royaume-Uni. Les États-Unis bénéficient d'un statut spécial et participent aux échanges via leurs officiers de liaison au même titre que les pays membres. Les missions du MAOC (N) sont opérationnelles et au nombre de trois. Tout d'abord recueillir, fusionner, partager les informations, puis favoriser la coordination des enquêtes judiciaires et douanières au niveau international, et enfin faciliter l'engagement des moyens navals. Nous fournissons du renseignement utilisable sur des vecteurs chargés de stupéfiants, et la Marine agit à partir de ce renseignement.

■ Quel est votre rôle au sein du MAOC (N) ?

LV. A. : Nous sommes deux officiers de liaison français au MAOC (N) : un représentant des services répressifs français (douanes, gendarmerie, police), et moi-même pour la Marine. Mon rôle est de maintenir la fluidité des échanges et d'élaborer des relations de confiance avec les partenaires, afin de récupérer et transmettre au plus tôt les contacts



© ARMÉE DE TERRE

d'intérêt pour les forces françaises potentiellement en mesure de les intercepter. Nous agissons lors de toutes les phases de l'opération. En amont d'une opération de lutte contre le narcotrafic, j'oriente les partenaires étrangers, sélectionne et transmets le renseignement sur les cibles d'intérêt. Pendant l'opération, je reste en soutien de la Marine et poursuis la coordination avec les

TRACFIN Frapper aussi au portefeuille



© MN

partenaires. Après l'opération, je capitalise le retour d'expérience et le renseignement recueilli puis le diffuse aux destinataires pertinents, afin d'améliorer l'efficacité des opérations futures. Nous avons régulièrement des visites d'autorités et des déplacements, nous organisons et participons à des séminaires sur le narcotrafic maritime. C'est un poste qui demande disponibilité et flexibilité.

Avec quels autres acteurs travaillez-vous pour les opérations Narcops ?

LV. A. : Nous travaillons avec les services répressifs français (Office anti-stupéfiants (OFAST), Douanes, Gendarmerie), les services de renseignement étrangers des pays membres, mais aussi des pays observateurs (Argentine, Brésil, Cap-Vert, Colombie, Équateur, Sénégal). Le MAOC (N) a également des accords de coopération avec des institutions européennes et internationales comme la Commission européenne, EUROPOL et INTERPOL, l'UNODC, l'European Centre for Drugs and Drug Addiction (EMCDDA), l'European External Action Service (EEAS), l'European Defence Agency (EDA), EUROJUST, FRONTEX et l'European Maritime Safety Agency (EMSA). ●

PROPOS RECUEILLIS PAR L'ASP CLARA MOLINAS

Créé en 1990, Tracfin qui signifie « Traitement du renseignement et action contre les circuits financiers clandestins » est un service du ministère de l'Économie, des Finances et de la Souveraineté industrielle, énergétique et numérique. La cellule de renseignement financier de ce ministère est également l'un des services de renseignements du 1^{er} cercle, au même titre que, par exemple, la direction du renseignement militaire (DRM) ou la Direction nationale du renseignement et des enquêtes douanières (DNRED). Tracfin a pour mission de lutter contre la fraude aux finances publiques, les circuits financiers clandestins, le financement du terrorisme et le blanchiment d'argent. De fait, ce service agit contre le narcotrafic en travaillant à mieux appréhender les circuits de blanchiment empruntés par ces flux en France, au sein de l'Union européenne et au niveau international, afin d'identifier les avoirs criminels dissimulés. La rapidité de la circulation des fonds et la multiplicité des vecteurs, traditionnels (espèces, transferts, virements, investissements immobiliers) et innovants (actifs numériques), imposent au service de renouveler régulièrement ses capacités de détection et de suivi des flux financiers à risque.

Le blanchiment est un phénomène invasif, qui peut prendre des formes variées et parasite de nombreux secteurs d'activité. L'Office antistupéfiants (OFAST) et les services spécialisés estiment que la majeure partie des gains criminels sont blanchis en France, dans l'environnement immédiat des trafiquants (financement de leur train de vie ; achat/revente de voitures, montres de luxe ; rachat en espèces de tickets de jeu gagnants ; investissements immobiliers en France, rachat de commerces de proximité). Pour évacuer et banqueriser ces espèces, les narcotrafiquants font également appel à des acteurs spécialisés capables de blanchir les espèces en quantités industrielles. ●

PH. B.

L'OFFICE ANTI-STUPÉFIANTS

LA CHEVILLE ouvrière DE LA STRATÉGIE DU BOUCLIER

Lancé il y a tout juste six ans, l'Office anti-stupéfiants (OFAST) est rattaché à la Direction nationale de la police judiciaire (DNPJ). Associant l'autorité judiciaire et l'ensemble des services concernés par la lutte contre les trafics, français et étrangers (Police, Gendarmerie, Douanes, Secrétariat général de la mer, ministère de l'Europe et des Affaires étrangères, ministère des Armées, etc.), l'OFAST a trois missions : comprendre, cibler et agir.

La stratégie du bouclier». S'il y a bien un mot partagé par tous les services en lutte contre les trafics de drogue, c'est celui-là. Le but étant « d'empêcher l'arrivée de la drogue sur les côtes françaises et européennes ». Dans la construction de ce bouclier, l'OFAST est un extraordinaire cerveau : une boîte noire capable de tout enregistrer – il centralise les informations –, mais aussi d'analyser, exploiter et enrichir les renseignements. Tout savoir sur le narcotrafic. Puis le faire-savoir aux autres services pour atteindre une efficacité redoutable et redoutée.

Stratégie, renseignement et opérationnel

Le pôle « Stratégie » : comprendre. Dirigé par un administrateur des Douanes, il analyse et diffuse la connaissance en matière de produits, de trafics et de routes, puis définit et met en œuvre la stratégie de coopération internationale. En 2019, il a élaboré un plan de lutte contre les trafics de produits stupéfiants. Plan complété par un document appelé « L'état de la menace », qui produit annuellement un état statistique et analytique des saisies de produits stupéfiants en France. Ce document permet d'ajuster la stratégie de l'OFAST aux évolutions constatées dans les modes opératoires (routes, organisations, produits).

Le pôle « Renseignement » : sous les ordres d'un colonel de gendarmerie, il cible les lieux de trafics, identifie et localise les organisations criminelles. « Nous analysons chaque année environ 15 000 signalements reçus, indique le pôle. Nous tirons aussi nos informations des cellules de renseignement présentes dans chaque département et certains ports. » Sans parler des supports numériques que la Marine nationale récupère parfois à bord, lors de ses interventions. « Tout cela vient nourrir une banque de données qui sera échangeable avec des pays partenaires ayant besoin de cette information pour poursuivre leur propre analyse. »

Le pôle opérationnel : dirigé par un commissaire de police, il est celui de l'action. Sous l'autorité du parquet ou des juges d'instruction (juridictions interrégionales spécialisées et juridiction nationale de lutte contre la criminalité organisée), ce pôle conduit des enquêtes judiciaires de haut niveau (comme sur les importations depuis Orly et Roissy) dans le but de démanteler les organisations criminelles. Il est aussi le point d'entrée des services étrangers spécialisés dans la lutte anti-drogue. Ces missions ne sont possibles que grâce à une forte coopération interservices et internationale. « Cette stratégie du bouclier n'a de sens que si l'ensemble des pays européens ont la même politique, travaillent avec les mêmes ambitions. Sinon, les trafiquants arrivent en Europe par un autre portail ». ●

NATHALIE SIX

NOUVELLES DROGUES DE SYNTHÈSE

IL NEIGE en Polynésie française

Avec déjà plus de 11 tonnes saisies depuis le début de l'année 2026, ce triste record vient rappeler que la Polynésie française se trouve sur la route transpacifique des narcotrafiquants, reliant l'Amérique latine à l'Australie. Et bien que la majorité ne fait que transiter au large des lagons bleus du Pacifique, le Haut-Commissariat annonce la saisie de plus de 50 kilos de méthamphétamine à destination de la Polynésie dans son bilan d'action 2025. Surnommée localement « Ice », gros plan sur cette drogue de synthèse, un fléau nouveau pour la population polynésienne.

L'Ice, québécois ?

Produite aux États-Unis, la méthamphétamine est dissimulée dans des conteneurs, des valises voire des produits manufacturés, ou *in corpore*. Réduction chimique de l'éphédrine, molécule présente dans des décongestionnants nasaux, le composant est ensuite mélangé à des solvants improvisés, tels que de l'antigel, du détachant, ou encore du lithium de batterie. Le résultat : des cristaux blancs semblables à de la glace, qui pendant neuf heures stimulent la concentration, la performance et la libido.

Donnée aux combattants lors des deux guerres mondiales, la substance augmente le risque d'accidents cardio-vasculaires et de maladies neurodégénératives comme Parkinson.

Quel impact en Polynésie ?

Le ministère de la Jeunesse et des Sports du pays estime « le nombre de consommateurs à environ 30000, trois fois plus qu'il y a trois ans. » Leur enquête *Ea Piahi* établit que « la consommation et le trafic de méthamphétamine contribuent à une augmentation significative de la délinquance. »



© DEA

Moetai Brotherson, président de la collectivité ultramarine, a annoncé affecter l'équivalent de deux millions d'euros chaque année à la prévention et au sevrage.

Il n'y a pas que les drogues qui évoluent, les façons de s'en procurer aussi. En décembre dernier, la gendarmerie de Polynésie française a démantelé un cyber-point de *deal* sur Facebook. Le trafiquant avait ouvert une boutique en ligne, où il proposait de l'Ice et du cannabis, photos, prix et quantités à l'appui. Une opération qui rappelle l'importance d'une coordination des forces et des moyens sur le terrain, et désormais dans le cyberspace. ●

ASP CLARA MOLINAS

LES FLUX DU NARCOTRAFFIC

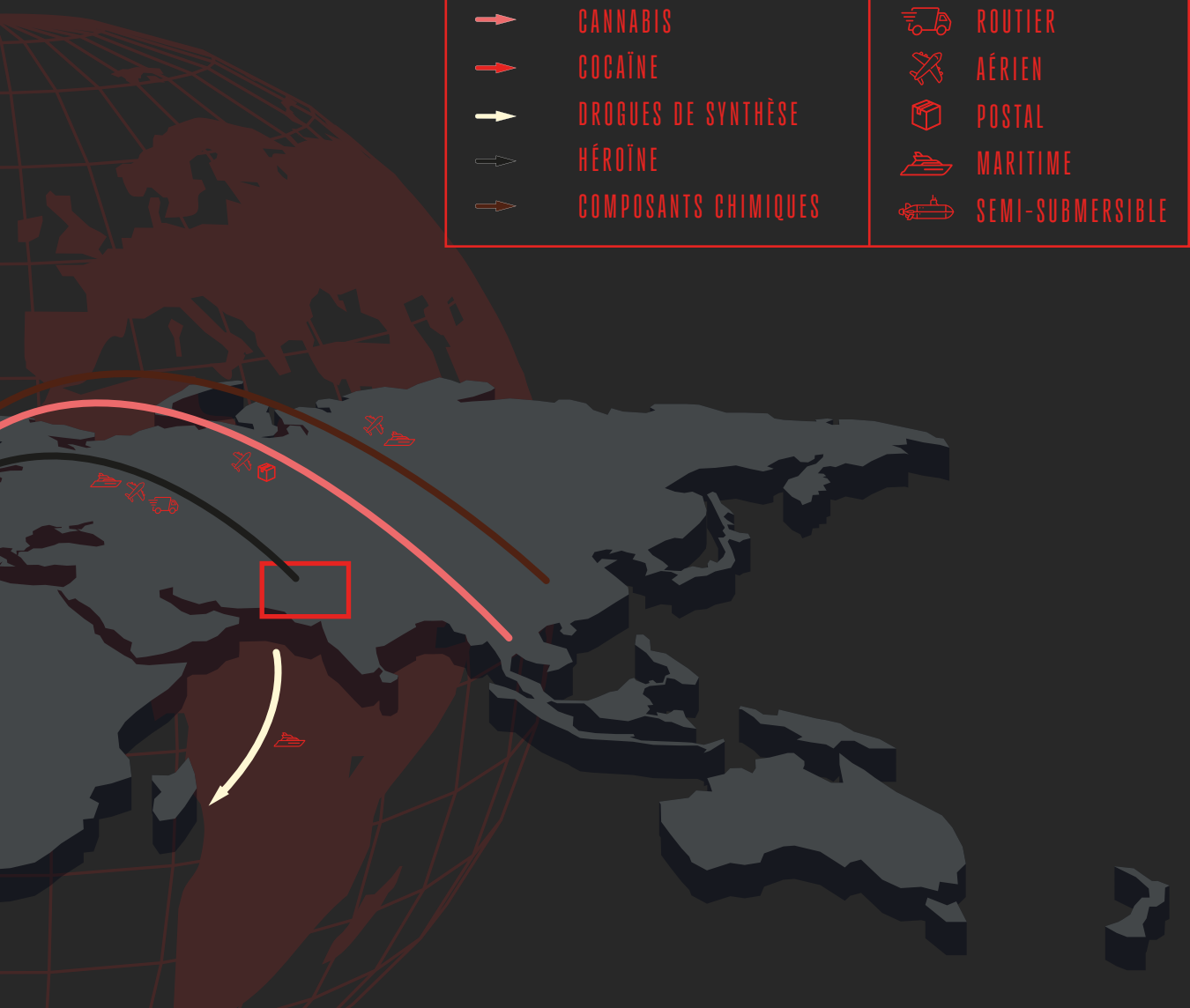
Vers l'Europe

Pour leur commerce illégal, les trafiquants doivent acheminer leurs produits des lieux de production aux pays de consommation. Parmi la multiplicité des moyens de transport, l'acheminement par la mer représente la plus grosse partie. D'où l'extrême importance et implication de la Marine nationale dans cette lutte.

Ainsi, en 2024, 80 % des saisies de cocaïne dans le monde ont été faites sur des voies maritimes (interceptions en mer ou dans les ports). Sur ces routes de la drogue, la France d'outre-mer est un point de transit majeur (Guyane et Antilles notamment, passages obligés pour la cocaïne en provenance d'Amérique du Sud). La route maritime de l'héroïne, la Smack Track, part d'Iran et du Pakistan et dessert l'Afrique de l'Est puis le reste du monde.

ZONES DE DÉPART

ZONES DE TRANSIT



FLUX PRINCIPAUX		VECTEURS	
→	CANNABIS	ROUTIER	
→	COCAÏNE	AÉRIEN	
→	DROGUES DE SYNTHÈSE	POSTAL	
→	HÉROÏNE	MARITIME	
→	COMPOSANTS CHIMIQUES	SEMI-SUBMERSIBLE	

LES SAISIES PAR LA FRANCE EN 2024

101t **53,3t** **1t** **≈9,1M** **618kg**

CANNABIS

COCAÏNE

HÉROÏNE

COMPRIMÉS ECSTASY/MDMA

AMPHÉTAMINE/MÉTAMPHÉTAMINE

© M. ROUSSEL/SIRPA/MN





RENCONTRES

Dans le sillage
du capitaine de frégate (R)
Philippe

42

Portrait du second maître
Simon

44

DANS LE SILLAGE DU...

Capitaine de frégate (R) PHILIPPE

La Marine n'est pas la seule à fêter un anniversaire canonique cette année. Le capitaine de frégate de réserve (CF) (R) Philippe aura activement participé à un huitième des 400 années de la Royale. Rentré matelot, il a gravi l'escalier de l'avancement marche par marche. Son dévouement à l'Institution a inspiré plus d'un marin, notamment sa fille, le capitaine de corvette (CC) Laurianne. Pour mettre à l'honneur son père et ses 50 ans de carrière, elle s'est glissée dans la peau d'une journaliste et l'a questionné lors d'un entretien familial.



© A. MANZANO/MN

suis toujours resté solidaire avec mes marins. J'ai toujours été prêt à me salir les mains. Ce n'est pas pour rien qu'on nous appelle les bouchons gras nous les mécaniciens !

CC Laurianne : *Papa, c'est toi qui m'a donné envie de m'engager. Qu'est ce qui t'a fait rejoindre la Marine ?*

CF (R) PHILIPPE : C'était la volonté de mes parents. Fils de boucher, je ne savais pas quoi faire et alors qu'une amie de ma mère envoyait son fils dans l'armée, ça leur a donné des idées. À 16 ans, j'ai donc rejoint l'École des Apprentis Mécaniciens de la Flotte à Saint-Mandrier. De l'extérieur, la formation semblait éreintante mais c'était une réelle école de la vie. J'ai eu un cadre, des amis, une communauté. Je me suis engagé directement et ai intégré l'École de Maistrance Machine.

CC L. : *Tu es rapidement monté en grade. Qu'est ce qui a fait la différence avec les autres ?*

CF (R) P. : J'ai eu de belles opportunités, mais j'ai toujours travaillé pour. Adhérer à l'Institution, être disponible, ça paye. Pour celui qui veut, la Marine donne. J'ai été cinq fois commandant adjoint navire (COMANAV) dans ma carrière et je

« Plus de 3 000 jours de mer
et près de 13 ans d'absence »

CC L. : *En 50 ans tu as vu la Marine évoluer, quel est pour toi le changement le plus frappant ?*

CF (R) P. : À bord, on se retrouvait davantage au carré. On prenait du temps pour faire des activités de cohésion, à la mer et en escale... C'était une deuxième famille et beaucoup sont devenus des amis au fil du temps. Les visites des familles à bord, qui étaient systématiques lors des journées de service le week-end, sont devenues rares. Les arbres de Noël se faisaient par unité. En Nouvelle-Calédonie, lors des journées des familles, on jetait l'ancre et les enfants se baignaient autour des atolls. La vie embarquée évolue mais ça ne t'a pas empêché de signer.

Bio
express

1976-1977

Matelot à l'École des apprentis mécaniciens de la Flotte avant de rejoindre Maistrance Machine

1985-1989

Chef d'équipe à bord des porte-avions *Foch* et *Clémenceau* et des aviso-escorteurs *Victor Schoelcher* et *Commandant Bory*

1991-1999

Nommé trois fois COMANAV du P400 *La Glorieuse*, du chasseur de mines *Cybèle* et du bâtiment de transport léger *La Grandière*

CC L. : Au contraire ! On n'a pas toujours pu t'accompagner dans tes mutations. Comment as-tu vécu l'éloignement ?

CF (R) P. : Plus la mission était longue, plus c'était dur. La mission Héraclès avec la Loire par exemple, on était partis pour trois mois dans le Golfe, nous sommes rentrés après sept mois d'absence. Une mission de cinq mois sur l'Ouragan a été prolongée de trois de plus. On pouvait aussi être affecté sans famille. Je suis resté 16 mois à Djibouti sur le commandant Bory lorsque ta mère t'attendait, je suis rentré tu avais 14 mois. C'est grâce à ta mère que j'ai pu autant avancer dans ma carrière. Elle a été capable de tenir la maison et de vous élever pendant mon absence. On a appris ta naissance par télégramme alors que je naviguais au large de l'Australie, c'est le pacha qui m'a annoncé l'heureuse nouvelle, tout le bord a célébré ta venue au monde ce jour-là ! J'ai pu rejoindre ta mère dix jours après parce qu'on était enfin en escale. Mais dans la famille ça ne nous a jamais découragé, on a toujours fêté nos anniversaires et tous les Noëls, même si on ouvrait les cadeaux en septembre.

CC L. : Quel est ton plus beau souvenir avec la Marine ?

CF (R) P. : Mon plus beau souvenir c'est ta présentation au drapeau à l'École navale. Je me rappelle encore du jour où je t'ai annoncé que tu étais prise à la Baille. Déjà lorsque tes frères et toi avez décidé de rejoindre le Lycée naval, de votre propre chef,

j'étais très fier. Qu'aujourd'hui mon petit-fils me dise qu'il veut être marin comme toi et moi, c'est inespéré. La Marine c'est tout ce que j'ai toujours connu. Je suis très content de ce que j'ai vu et fait, mais je suis d'autant plus heureux que tu poursuives ta carrière, notamment avec ton envie de réembarquer.

CC L. : Tu as été mon modèle, le marin parfait. Et tu es une référence pour beaucoup d'autres marins. Si tu devais leur partager une leçon apprise avec la Marine, laquelle ce serait ?

CF (R) P. : Commander avec ses pieds, c'est d'autant plus vrai de nos jours. Il faut se lever de son bureau et marcher, aller sonder ses marins. Je le dis dans mes audits, occupez-vous de vos enseignes ! Ils ont soif d'apprendre et de comprendre, surtout au niveau technique. Les engagés cherchent des repères et la Marine les cadre comme elle m'a porté. Venez trouver des règles. Comme m'avait dit un amiral lors de mon cours d'officier spécialisé de la Marine « dans la vie, tout est question de limite », il faut enseigner celles à ne pas franchir. J'ai encadré des quartiers-maîtres indécis qui sont devenus de très bons majors ou officiers spécialisés. Et ils ont tous une anecdote à venir te raconter sur notre temps passé ensemble. Ce qui est drôle c'est que l'inverse se produit désormais, les marins qui te connaissent, viennent à ma rencontre avec des histoires. La relève est assurée.

CC L. : Qu'est-ce que tu comptes faire après ?

CF (R) P. : Je finis mon contrat en 2027 et je pense arrêter, ou du moins diminuer mon temps de réserve. Ça fait huit ans que je travaille pour la division exploitation de la Force d'action navale, j'ai audité plusieurs fois les mêmes bateaux ! Même si la Marine me permet de garder un lien avec les avancées technologiques, je me sens parfois dépassé, l'arrivée de l'IA et de la data ne va pas arranger ma situation. Il est temps de chercher une autre occupation et de laisser la place aux jeunes. Les choses changent et c'est tant mieux ! ●

PROPOS RECUEILLIS PAR L'ASP CLARA MOLINAS



© A. MANZANO/MN

1992

Nommé major, plus jeune major de la Marine à l'époque

2000-2003

Promu officier et COMANAV du bâtiment de soutien mobile Loire

2006-2008

Chef du service propulsion du patrouilleur hauturier Jeanne d'Arc

2011-2013

COMANAV de la frégate de lutte anti-sous-marin Latouche-Tréville

2013-2015

Chef du service installations aviation du porte-avions Charles de Gaulle



Second maître
Simon
Mécanicien d'armes
sur le patrouilleur de haute mer *EV Jacobet*

De l'École des mousses à une carrière de mécanicien d'armes, le second maître Simon illustre la diversité des possibilités de carrière offertes dans la Marine. Portrait d'un marin passionné toujours prêt à se «retrousser les manches».

Dès le collège, Simon se passionne pour le métier d'artilleur de l'armée de Terre, «*mais c'est en voyant régulièrement mon voisin rentrer chez lui en uniforme de marin que je me suis finalement tourné vers la Marine*», se souvient le natif de Morlaix. Une fois son brevet des collègues en poche, il entre donc à l'École des mousses. «*Je me croyais préparé à cette formation mais j'ai eu de belles surprises. L'École est très fidèle à sa réputation, c'est une véritable école de la vie*», sourit Simon. À sa sortie, en attente de son cours QMF (quartier-maître de la flotte), il embarque pour la première fois à l'occasion d'une mise pour emploi sur le bâtiment de commandement et de ravitaillement (BCR) Somme. Ayant choisi la spécialité de fusiliers marins, il est formé à Lanester avant d'être affecté au groupement de fusiliers marins (GFM) de Brest. «*C'était l'aboutissement d'un long cursus, j'entrais enfin dans le métier en faisant du service, des entraînements, etc.*», se rappelle-t-il. Pendant quatre ans, il apprend les fondamentaux de la spécialité : «*Le passage au GFM m'a fait passer de garçon à jeune homme*». En 2018, Simon est affecté sur le patrouilleur de haute mer (PHM) *Commandant Blaison* comme adjoint au capitaine d'armes. Une nouvelle facette du métier de fusilier marin, mais aussi «*la première fois où je découvre une Marine complètement mélangée, où toutes les spécialités et tous les métiers travaillent ensemble*

pour des patrouilles en mer Baltique ou lors de missions Corymbe par exemple». Pour le jeune marin, cette affectation est «*parfaite pour apprendre les rudiments de la vie en mer et pour passer des qualifications*». En 2022, Simon amorce un changement de spécialité pour se rapprocher encore plus de son rêve de toujours : entretenir les armes. Il obtient un brevet d'aptitude technique (BAT) de mécanicien d'armes au Pôle écoles Méditerranée (PEM) «*C'était un véritable challenge pour moi de tout apprendre : la balistique, les munitions, etc. Au début c'était des cours théoriques puis on a pu un peu plus pratiquer mais tout était hyper intéressant*», apprécie le second maître. Breveté mécanicien d'armes (MEARM), Simon est affecté à l'alerte de la Force d'action navale à Brest, prêt à embarquer sur un bâtiment dans le besoin qui appareille. Aujourd'hui affecté sur le PHM *Enseigne de vaisseau Jacobet*, il est heureux de «*mettre les mains dedans*», Simon a désormais deux objectifs : se former à la mise en œuvre des drones depuis des navires, «*un domaine d'avenir*» selon lui, et être affecté outre-mer. Un cap qu'il s'appête à passer puisqu'à l'été il sera chef tourelle sur la frégate de surveillance (FS) *Floréal* à La Réunion. «*La preuve que la Marine offre une multitude de possibilités si on se donne un peu pour elle*», conclut-il. ●

EV2 TITOUAN LECHEVALLIER



© M. AUDIN/MN

Focus

LA SPÉCIALITÉ « MEARM »

Le mécanicien d'armes (MEARM) est chargé d'entretenir et de mettre en œuvre l'armement des navires de la Marine. Particulièrement débrouillard, le MEARM est aussi à l'aise avec les systèmes hydrauliques qu'électriques qui composent les armes. ●



© M. AUDIN/MN

Parcours

- 2013** ● Entrée à l'École des mousses de Brest
- 2014** ● Formation à la spécialité fusiliers marins à Lanester
Affectation au groupement de fusiliers marins de Brest (devenu le bataillon de fusiliers marins Amyot d'Inville)
- 2018** ● Affectation sur le patrouilleur de haute mer *Commandant Blaison* en tant qu'adjoint au capitaine d'armes
- 2022** ● Changement de spécialité et entrée au BAT mécanicien d'armes à Saint-Mandrier
Affectation à l'alerte de la Force d'action navale à Brest
- 2023** ● Affectation sur le patrouilleur de haute mer *Enseigne de vaisseau Jacobet*

Meilleur souvenir

*Lors de mon BAT MEARM au Pôle écoles Méditerranée (PEM) j'étais dans le même poste qu'un ami à moi et qu'un élève de la marine sénégalaise, accueilli au PEM avec de nombreux autres marins d'autres nations. À la fin de nos cours nous avons rigolé sur l'idée de se recroiser tous les trois lors d'une mission... Et c'est arrivé ! En 2023, en pleine mission *Corymbe* à bord du *Jacoubet* avec mon collègue du BAT, nous avons croisé le navire de notre ami et avons même fait escale au Sénégal. On a pu rencontrer ses enfants et toute sa famille dont il nous avait montré des photos durant nos cours. C'était très émouvant de se revoir et de partager à nouveau des moments ensemble. C'était l'illustration parfaite de la fraternité qui existe entre la Marine française et la marine sénégalaise, et plus généralement entre les deux pays.*





SUR LE PONT

Vie des unités

48

Immersion

52

Décryptage

56

SNA DE GRASSE

SES premiers BATTEMENTS DE CŒUR

Après une cérémonie de prise d'armement en octobre dernier, le sous-marin nucléaire d'attaque (SNA) De Grasse a pris vie en divergeant pour la première fois. Depuis le poste de conduite propulsion (PCP), les équipes de TechnicAtome soutenues par les marins de l'équipage d'armement et celles de Naval Group viennent d'initier les premières réactions de fission au sein du réacteur nucléaire.



© N. FERNANDEZ/MN

Réacteur critique, réacteur critique». Le 12 décembre, ces deux mots résonnent pour la première fois dans les coursives du SNA De Grasse et sur le dispositif de mise à l'eau (DME) qui accueille le bâtiment depuis sa sortie de la nef Laubeuf du site Naval Group de Cherbourg, le 27 mai 2025. Pour le directeur des programmes sous-marins du constructeur, ce transfert avait déjà signifié « le départ du SNA depuis sa nef d'assemblage pour rejoindre sa forme d'achèvement ».

Ce réacteur critique, ce sont les premiers neutrons qui frappent les atomes d'uranium 235 du cœur, initiant la réaction en chaîne pilotée et contrôlée qui libère de l'énergie, beaucoup d'énergie. La chaleur générée va réchauffer l'eau qui entoure le combustible dans le circuit primaire puis, par transfert thermique, produire de la vapeur au niveau du circuit secondaire qui sera ensuite transformée via des turbines en énergie électrique ou mécanique. La propulsion nucléaire apporte une autonomie sans commune mesure comparée à la propulsion classique : un gramme d'uranium libère

autant d'énergie que deux tonnes de pétrole. Elle autorise de longs déploiements où la première limite est avant tout la réserve en vivres. En sus, comparé par exemple aux sous-marins classiques et malgré les évolutions liées aux batteries, cette propulsion procure une indéniable réserve de vitesse. Ses « premiers battements du cœur », les ingénieurs de *TechnicAtome* les attendaient. Ils ont conçu le réacteur sous l'autorité du commissariat à l'énergie atomique et aux énergies alternatives (CEA). Les marins de l'équipage et les équipes industrielles, entre septembre et novembre 2025, ont, eux, réalisé un lignage indispensable pour confirmer que la chaufferie nucléaire et le cœur qu'elle accueille sont conformes en tous points aux spécifications et aux plans. Un véritable défi qui concerne l'intégralité des circuits du SNA, des tubes lance-torpilles depuis la soute armes tactiques à la ligne d'arbre en passant par les installations de réfrigération.

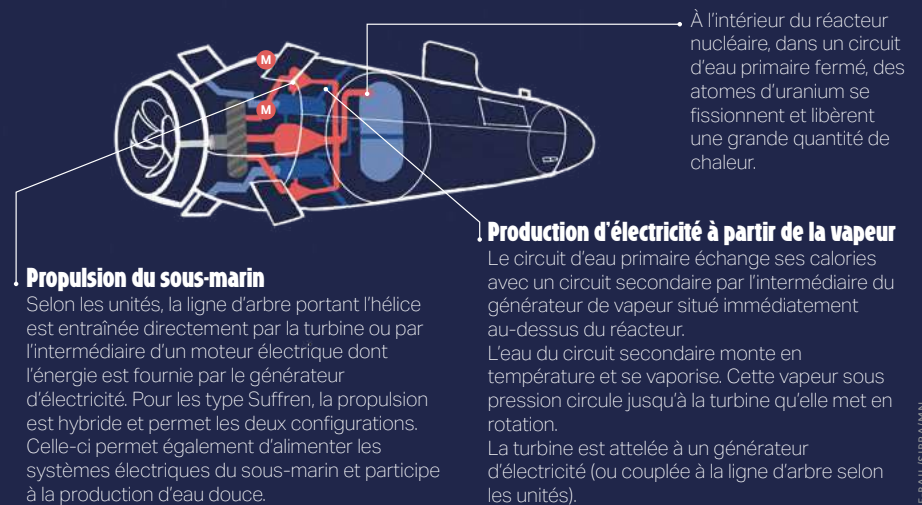
Mais pour l'instant, à Cherbourg, depuis le 12 décembre 2025 et pour plusieurs semaines, il s'agit avant tout de vérifier le bon comportement du cœur en lui-même: mesurer sa réactivité et confirmer que les mécanismes qui permettent son pilotage manœuvrent nominalement ou bien encore d'observer la fiabilité et la précision des différents moyens de surveillance. Quatre semaines d'essais sont ainsi prévues, avec plusieurs divergences hebdomadaires. À l'issue pourront débuter les essais sous vapeur nucléaire, essais qui voient la production de vapeur

via le générateur de vapeur de la chaufferie puis son utilisation par les turbines au niveau de la machine du SNA. L'ensemble des essais à quai et leur validation a permis au dernier né des SNA de la classe « Suffren » d'être prêt pour une première sortie à la mer à partir du 24 février. Preuve que ce travail collectif qui lie les différents industriels, qu'ils soient concepteurs ou intégrateurs, et les organismes étatiques, du CEA à la Marine nationale en passant par la Direction générale de l'Armement (DGA), gagne en efficacité, les essais du *De Grasse* ont été réalisés sur le DME en 9 mois là où sur le SNA *Tourville*, 12 mois avaient été nécessaires. En sus, premier bâtiment du « Batch 2 », il bénéficie par rapport aux trois précédents de la série de plusieurs évolutions technologiques et capacitaires. En mer, la chaufferie et la machine seront de nouveau testées, dans les configurations d'exploitation

normales mais aussi pour observer leur comportement lors d'appels de puissance ou durant des transitoires, tel le passage de la vitesse maximale à l'arrêt de la ligne d'arbre. *In fine*, dans le cadre de la première phase de la Vérification des Caractéristiques Militaires (VCM1), l'équipage et les industriels présents à bord confirmeront la capacité du *De Grasse* à naviguer dans l'intégralité de son domaine d'immersion-vitesse mais aussi à mettre en œuvre les installations de son système de combat (sonar, communications, lancement d'armes...). Leur bonne réalisation s'associera à la livraison du bâtiment à la DGA puis à la réception par la Marine nationale avant que l'autre équipage débute la deuxième phase de la VCM portant davantage sur l'endurance à la mer du sous-marin. ●

CF ESTEBAN

La propulsion nucléaire navale sur SNA



PLONGÉE ENTEX 51

RECORD MONDIAL au Cephismer

Trois plongeurs d'essai du Centre expert plongée humaine et intervention sous la mer (Cephismer) et une infirmière militaire ont participé à Entex 51. Première mondiale, cette plongée aura permis la mise en œuvre de plongeurs autonomes en recycleurs de plongée électroniques.

Quatorze jours enfermés dans un caisson hyperbare 500. Les plongeurs de l'opération Entex 51 ont participé, du 27 janvier au 10 février, à une expérimentation inédite : une plongée dite à saturation, sous le contrôle permanent des équipes du Cephismer. Ce défi humain et technique prouve « l'excellence de la plongée militaire française car elle fait partie des rares nations à pouvoir réaliser ce type d'expérimentation d'un point de vue technique mais également des connaissances physiologiques et procédurales », souligne le commandant en second du Cephismer, le capitaine de frégate Aymeric. Cette plongée au recycler électronique est une première mondiale : elle valide un record à moins 268 mètres. Lors de cet exercice, les plongeurs ont été soumis à une pression de 26 bars qui simule l'effet d'une

profondeur de 250 mètres. Pour l'atteindre, il faut plus de dix heures et plus de neuf jours pour remonter à la surface. Coupée du monde extérieur, l'équipe a reçu pour seules nouvelles des messages et des signes au travers des hublots.

« Le Cephismer réalise une plongée de ce type par an en raison de sa complexité, notamment la fabrication des gaz de plongée ainsi que leur gestion », précise le commandant. Chaque plongée d'expérimentation s'inscrit dans une trajectoire d'apprentissage et d'amélioration. Plusieurs semaines d'entraînement auront été nécessaires pour atteindre ce haut niveau de préparation, tant l'environnement est exigeant.

Maîtrise des grandes profondeurs

L'objectif final de la plongée Entex 51 ? « Tester les procédures de plongée à saturation dans le cadre de la stratégie ministérielle de maîtrise des fonds marins », explique le commandant.

La maîtrise des fonds marins est l'un des dix objectifs du plan « France 2030 ». Cette stratégie publiée en 2022 permet, entre autre, aux plongeurs de la Marine d'étendre leur domaine d'emploi et de développer leur expertise pour intervenir longtemps à grande profondeur.

Entex 51 signe une belle réussite couronnée par la remise, à chaque participant, d'un diplôme attestant des capacités acquises et des étapes validées au cours de la mission. ●

EV2 NINA MOREAU



© V. CHANTRIAUX/MN

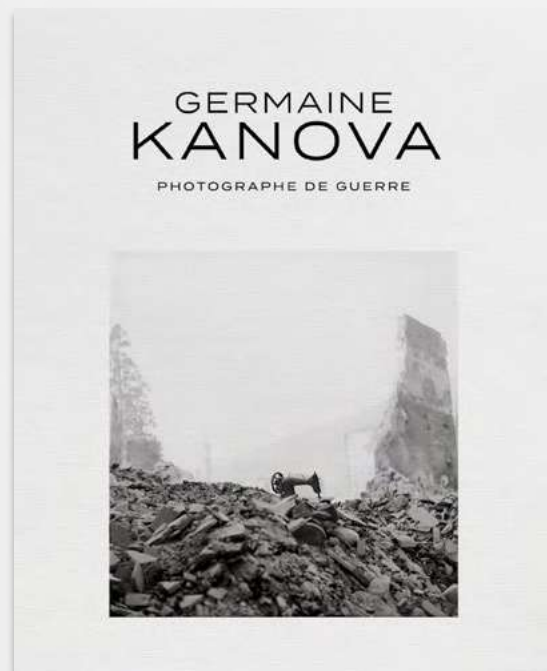


RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

ecpa ▶ d

I M A G E S
D É F E N S E



224 pages
158 photographies
Couverture rigide
Format 21 x 26 cm
Prix : 30 € TTC

Germaine Kanova, une photographe pour l'histoire.

Dans son studio à Londres puis au sein du Service cinématographique de l'armée, Germaine Kanova témoigne des dernières années de guerre, de la Libération à la victoire sur l'Allemagne nazie, jusqu'en Pologne en 1946. Sur le front et au milieu des ruines, son œuvre questionne l'absurdité de la guerre et magnifie les vivants.



Disponible à l'achat ici
ou contactez-nous :
eboutique@ecpad.fr
01 49 60 59 22

IMMERSION

Et si la France devait mener une coalition pour défendre un pays allié face à une nation expansionniste ? C'est le scénario imaginaire d'Orion 26, un entraînement au combat de haute intensité de grande ampleur. Pendant près de trois mois, 90 unités, françaises et étrangères, issues de toutes les armées, directions et services collaborent dans le but « fictif » de maintenir la stabilité en Europe. La rédaction de Cols bleus a embarqué sur le porte-hélicoptères amphibie (PHA) Tonnerre pendant l'exercice.

EXERCICE Orion 26

LE PHA TONNERRE LÈVE L'ANCRE



01

© N. FERNANDEZ/MN

01. SI LA PHASE DE PRÉPARATION de l'exercice Orion 26 a débuté dès janvier, c'est le 2 février que les troupes de la 9^e brigade infanterie de Marine (9^e BIMA) ont embarqué sur le PHA Tonnerre pour réaliser la phase amphibie de l'exercice.



02

© N. FERNANDEZ/MN

02. L'ÉTAT-MAJOR EMBARQUÉ sur le PHA, composé de marins et de militaires de l'armée de Terre et de l'armée de l'Air et de l'Espace, a planifié toute l'opération amphibie depuis la mer et selon les règles de l'OTAN.

03. EN BAIE DE QUIBERON, les troupes et véhicules de l'armée de Terre débarquent sur la plage de Kernevest, par engin de débarquement amphibie rapide (EDAR), un entraînement de conquête de point d'entrée sur un territoire contesté.



03

© N. FERNANDEZ/MN

IMMERSION



04 & 05. UNE SECTION de fusiliers marins mêlant des marins des bataillons Amyot d'Inville et De Morsier a aussi embarqué sur le PHA pour sécuriser les zones de débarquement.



06. INSTALLÉ quelques semaines avant l'appareillage du PHA pour l'exercice Orion 26, le data hub embarqué a été utilisé durant tous les exercices pour appuyer l'état-major embarqué de la force amphibie. Pour en savoir plus : www.colsbleus.defense.gouv.fr/fr/orion-26-test-grandeur-nature-pour-le-data-hub-embarque-du-pha-tonnerre



© N. FERNANDEZ/MN



© N. FERNANDEZ/MN



© N. FERNANDEZ/MN

07. EN PARALLÈLE DE L'EXERCICE,
l'équipage du Tonnerre n'a pas dérogé à parfaire son niveau opérationnel. Les artilleurs se sont installés derrière leurs affûts durant le poste de combat.

08. EN GUISE D'ENTRAÎNEMENT,
le PHA Tonnerre a réalisé un premier débarquement des véhicules de la 9^e BIMa le 4 février sur la plage du Gapeau en mer Méditerranée, avant de passer le détroit de Gibraltar vers l'Atlantique.

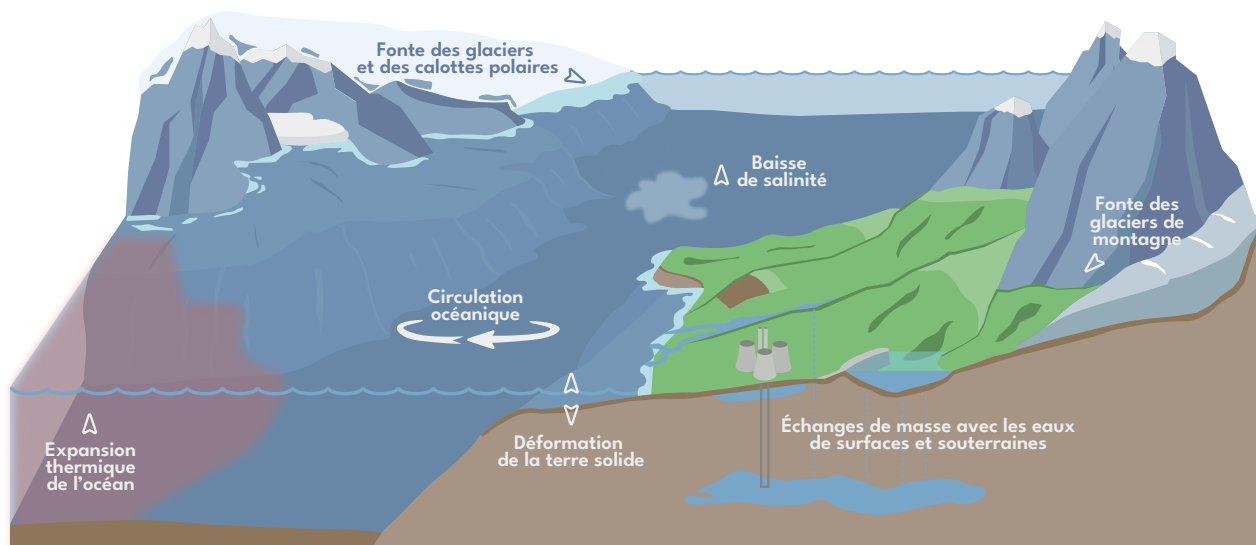
09. EN MARGE de la planification et des entraînements liés à l'exercice, marins et soldats ont effectué des séances de préparation physique communes sur le pont d'envol.

ÉLÉVATION DU NIVEAU DES OCÉANS

Un risque sécuritaire

POUR LES ÉTATS INSULAIRES

Depuis un siècle, le niveau moyen des océans a augmenté de plus de 20 cm et ce rythme ne fait que s'accélérer. Phénomène de long cours, la hausse du niveau des mers fait écho aux enjeux climatiques, économiques, de souveraineté et humanitaires. L'actualisation de la Revue nationale stratégique en 2025 caractérise l'élévation du niveau des océans comme un «risque sécuritaire» qui menace l'intégrité et l'existence de nombreux territoires, en particulier insulaires. Zoom sur ce phénomène et les régions les plus vulnérables.



La hausse du niveau des mers est un phénomène qui découle principalement du réchauffement des océans dû aux émissions de gaz à effet de serre issus des activités anthropiques. Elle est principalement causée par la dilatation des masses d'eau (expansion thermique) et la fonte des glaciers de montagne et des inlandsis (Groenland et Antarctique). Cette élévation n'est pas uniforme puisqu'elle est conditionnée par les dynamiques océaniques, les effets gravitationnels et rotationnels des redistributions des masses d'eau ou encore la déformation du sol. En effet, tandis que le niveau

de la mer monte dangereusement dans certaines régions du globe, les eaux peuvent se «retirer» d'en d'autres, à l'image du golfe de Botnie.

Les projections du niveau d'élévation du niveau des mers et océans varient selon les scénarios du groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC). Les scientifiques font cependant tous état d'une accélération du phénomène (+9,4 cm entre 1993 et 2023). De façon certaine, nous connaissons d'ici 2100 une élévation de plus d'un mètre. Par effet de rétroaction et du fait de l'inertie océanique, la dilatation de la masse des eaux se poursuivra



© M. MOQUILLON/MN

même après un arrêt des émissions de gaz à effet de serre.

À court comme à moyen terme, l'élévation du niveau des mers entraînera une augmentation en fréquence et en intensité des submersions marines (destruction, salinisation des cultures et des nappes), ainsi que l'effacement progressive du trait de côte.

Les États insulaires du Pacifique sud

Pour les petits États insulaires du Pacifique sud (EIPS), l'élévation du niveau des océans constitue une menace existentielle qui risque de causer à terme leur disparition partielle ou totale ainsi que celle de leur ZEE. C'est à ce titre que les EIPS ont recours à plusieurs leviers pour s'adapter : Nauru vend par exemple sa nationalité dans le but de financer la relocalisation de sa population face à la montée des eaux, quand les Tuvalu proposent des projets d'agrandissement et de surélévation de l'archipel. Toutefois, les EIPS ne disposent pas des mêmes moyens que d'autres états aussi menacés par la montée des océans (construction de digues à Shanghai ou à la Nouvelle-Orléans).

L'inhabitabilité des atolls et archipels du Pacifique sud en raison de la montée des océans pose également la question des déplacés climatiques, évalués à 600 000 personnes.

Cela soulève de nombreuses interrogations juridiques (statut des réfugiés climatiques), financières (qui doit payer), et surtout, identitaires et culturels. C'est à ce titre que l'Australie et les Tuvalu ont finalisé un accord historique prévoyant l'octroi de l'asile climatique à 280 tuvaluans par an en échange d'un droit de regard sur les accords de sécurité que l'archipel souhaiterait signer avec d'autres nations. À ce jour, plus d'un tiers de la population des Tuvalu est candidat à cette campagne.

Un vide juridique ?

Les conséquences de l'élévation du niveau de la mer liée aux changements climatiques suscitent un certain nombre de questions juridiques en matière de droit de la mer, de souveraineté des États, et de protection des populations. La disparition progressive du trait de côte des îles submergées pourrait amener certains États à questionner le maintien de leurs droits sur des espaces maritimes autrefois souverains.

En effet, l'élévation du niveau de la mer liée aux changements climatiques n'était pas un sujet de préoccupation au moment de l'adoption de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Par conséquent, aucune disposition de la Convention ne traite des lignes de base, des limites extérieures des zones maritimes, du statut des îles et des eaux archipélagiques au regard de l'élévation du niveau de la mer. Les États particulièrement touchés par ce phénomène soutiennent fermement la continuité de la condition étatique et de la souveraineté.

Quelles conséquences géostratégiques ?

La montée inéluctable des eaux peut être utilisée comme un levier de puissance auprès des États les plus affectés. Au-delà de la remise en cause de leur souveraineté, les EIPS sont poussés à accepter, du fait de leur grande vulnérabilité, des accords militaires ou logistiques en échange d'aide financière, renforçant ainsi leur grande dépendance à l'aide extérieure. Ces dynamiques renforcent la diplomatie de l'aide et la concurrence d'influence au sein de cet espace à haute valeur stratégique.

Les EIPS ont pour presque unique recours les mécanismes juridiques, à l'image de l'avis historique rendu par la Cour internationale de justice (CIJ) sur l'obligation climatique des états en 2025. Or, dans un contexte de remise en cause du multilatéralisme, nous pouvons questionner le poids du droit face à l'appétit de certaines puissances. ●

JULIE BONNEAU-DORIN
CHARGÉE DE MISSION «SÉCURITÉ CLIMATIQUE» À LA DGRIS



CULTURE

Agenda

60

Histoire

62

À l'heure du dégagé

64

Le saviez-vous ?

66

AGENDA

JUSQU'AU **29/03**

LYON S'OFFRE LE « CŒUR DE L'OCÉAN »



Plus de 110 ans après son naufrage, le *Royal Merchant Ship (RMS) Titanic* continue de fasciner. Inédite en France, l'exposition «Titanic : Un Voyage Immersif» contient plus de 300 pièces authentiques issues du fameux paquebot, telles que des billets d'embarquement ou encore des uniformes de l'équipage, mais aussi des accessoires du film de James Cameron. Des cabines de première classe à la passerelle en passant par les canots de sauvetage, embarquez pour une traversée plus vraie que nature grâce aux salles reconstituées et à la réalité virtuelle.

QUAND ?

Jusqu'au 29/03

OÙ ?

La Sucrière, Lyon (69)

COMBIEN ?

19,90 €, 16,90 € pour les étudiants,
14,90 € pour les enfants et gratuit pour
les moins de 4 ans

DU **17 au 19/04**

DES MARINS AU FESTIVAL DU LIVRE DE PARIS

QUAND ?

Du 17 au 19/04

OÙ ?

Grand Palais, Paris (75)

COMBIEN ?

9 €, 5 € en prévente. Gratuités habituelles
en vigueur avec réservation obligatoire



La verrière du Grand Palais illuminera les 3000 auteurs et plus de 10000 visiteurs, que le Festival du Livre de Paris accueille chaque année, cette fois sous le signe des voyages : littéraires, intérieurs, géographiques, migratoires mais aussi expériences sensorielles. La Marine y présentera une vingtaine de livres et des séances de dédicaces sur le stand du ministère des Armées et des anciens combattants.

LE **30/05**

LE BAGAD DE LANN-BIHOÛÉ AU STADE DES MERLUS

En guise de bouquet final des festivités liées à son centenaire, le FC Lorient organise le samedi 30 mai à 20h30 un grand concert et réunit deux formations emblématiques de la région. Dans l'antre du Stade du Moustoir, cœur du club et symbole de la ville, le groupe Soldat Louis jouera en compagnie du bagad de Lann-Bihoué. Tous deux intimement liés à l'histoire du FC Lorient, le premier est créateur de l'hymne des Merlus «Debout Lorient» et le second résonne lors de l'entrée des joueurs avant chaque match à domicile. «Les 100 minutes de Soldat Louis pour les 100 ans du FC Lorient», un concert 100 % breton.



QUAND ?

Le 30/05 à 20h30

OÙ ?

Stade Yves Allainmat, Lorient (56)

COMBIEN ?

À partir de 39 €

JUSQU'AU **1/06****SOUVENIRS DE L'ÉCOLE DE MÉDECINE NAVALE****QUAND ?**

Jusqu'au 01/06

OÙ ?

Ancienne école de médecine navale, Rochefort (17)

COMBIEN ?

Gratuit

À travers des reproductions d'archives du Service historique de la Défense, découvrez les différentes fonctions de l'École de médecine navale, fondée en 1722, et ses transformations architecturales au fil des siècles. Cette école a formé 6572 futurs officiers dans le cadre de leurs études de pharmacie et de médecine. Dix d'entre eux ont livré leurs mémoires autour de trois thématiques : les enseignements de 1954 à 1964, la vie étudiante de 1958 à 1963 et les différentes salles de 1954 aux années 1980 que vous pouvez retrouver sur le site <https://www.musee-marine.fr/nos-musees/rochefort/expositions-et-evenements/les-expositions-sur-les-2-sites/lecole-de-medecine-navale-un-pavillon-pas-comme-les-autres.html>.

JUSQU'AU **25/07****VOIR LA MER**

Partez à la découverte de l'océan depuis ses abysses jusqu'à ses rivages, tout au long d'un parcours immersif, réunissant les travaux de 14 artistes contemporains. Seront présents les caricatures des lobbyistes d'Ana Mendes, les créatures d'outre monde d'Elsa Guillaume ou encore les poissons surpêchés de Rémi Lécussan. Ses œuvres engagées mêlent esthétisme et prise de conscience. L'océan, cette puissance essentielle à la vie, souffre sous l'effet de la pollution et du réchauffement, il est le témoin des excès humains. Une invitation à se jeter à l'eau, à s'émerveiller face à l'immensité bleue, mais surtout à rejoindre les défenseurs de l'océan.

QUAND ?

Jusqu'au 25/07

OÙ ?

MAIF Social Club, Paris (75)

COMBIEN ?

Gratuit

JUSQU'AU **27/06****UN COURS D'HISTOIRE DE L'ART AU THÉÂTRE****QUAND ?**

Jusqu'au 27/06

OÙ ?

Comédie Bastille, Paris (75)

COMBIEN ?

43,20€ Catégorie 1, 32,20€ Catégorie 2, 14,50€ pour les moins de 26 ans

Depuis le 20 décembre et jusqu'au 27 juin, la Comédie Bastille accueille un seul en scène ludique et instructif. La conférencière et comédienne Anne Cangelosi prend le public par la main et part à la découverte des secrets du tableau *Le radeau de la Méduse*. Présentée en 1818, l'œuvre de Géricault fait scandale. Jugée trop violente, trop sombre, et surtout trop critique vis-à-vis de la Restauration et de son nouveau roi Louis XVIII, cette œuvre est aussi une allégorie du naufrage de la France, décryptée par la comédienne durant une heure. Palme du meilleur spectacle au festival d'Avignon 2024, ce cours s'adresse à tous les publics. Un récit captivant pour s'instruire avec humour et intelligence.



1921 - GÉORGIE

LE SOUTIEN naval français

À LA PREMIÈRE RÉPUBLIQUE GÉORGIENNE

Sous l'impulsion d'Aristide Briand, alors ministre des Affaires étrangères du gouvernement français, la France engage des moyens navals pour soutenir militairement la première République géorgienne.

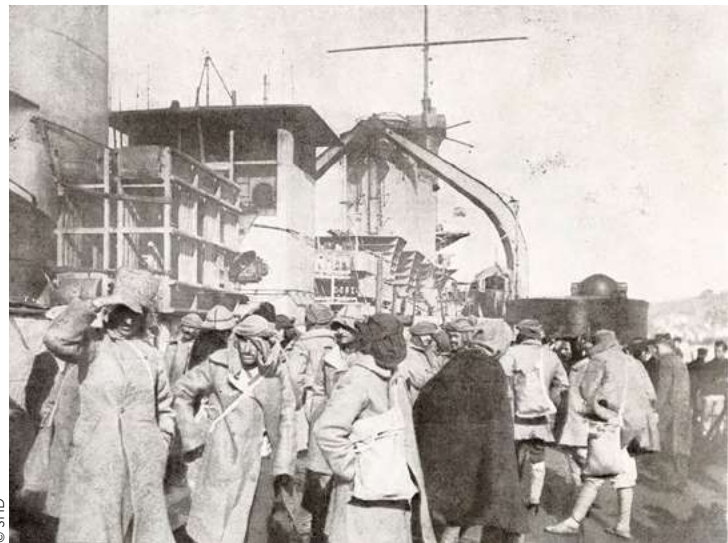
Dans la nuit du 19 au 20 février 1921, sous les ordres de l'amiral Dumesnil, le contre-torpilleur Sakalave et l'avisos Dunkerque, embossés le long du littoral géorgien de la mer Noire, appareillent et font cap au nord, où ils se positionnent dans la région d'Abkhazie proche de la frontière russe.

A peine sortie d'une guerre civile et d'un conflit avec la Pologne, la Russie soviétique lance une vaste opération d'invasion de la jeune Première République géorgienne (26 mai 1918 - 25 février 1921), née du cataclysme engendré par la révolution russe. Depuis le XVIII^e siècle, l'axe nord-sud qui passe par le Caucase demeure, pour les empires slaves et la future URSS, un corridor existentiel, répondant au vieux principe d'accès aux mers chaudes.

En février 1920, une colonne de l'Armée rouge déferle sur la Géorgie. Elle a réussi à passer par l'un des trois passages à travers la chaîne quasi infranchissable du grand Caucase, frontière naturelle qui préserva à travers les siècles le royaume de Géorgie des invasions nordiques.

En France, le ministre des Affaires étrangères Aristide Briand, fidèle à sa politique d'endiguement de l'influence bolchévique, décide de soutenir la demande du gouvernement géorgien et engage des moyens navals pour venir en aide militairement à la République de Géorgie.

Dans la nuit du 19 au 20 février 1921, l'amiral Dumesnil qui commande le contre-torpilleur *Sakalave* et l'avisos *Dunkerque* donne l'ordre de tirer sur les forces russes. Surpris par ce feu inattendu, les Russes stoppent net leur avancée et se replient dans un grand désordre, laissant sur le terrain des cadavres et deux automitrailleuses.



© SHD

Des troupes Géorgiennes, s'apprêtant à embarquer à bord du croiseur-cuirassé Waldeck Rousseau.

Cette intervention navale française, quoique modeste, soulève l'enthousiasme dans la population géorgienne et galvanise l'ardeur et l'esprit de résistance. Contre toute attente, la capitale Tiflis (renommée Tbilissi en 1936), à l'est du pays, sur le point de se rendre, repousse les assauts venus de l'Azerbaïdjan et de l'Arménie, deux jeunes États tombés quelques semaines plus tôt entre les mains bolchéviques.

Ce nouvel élan est toutefois de courte durée et se tarit face aux coups de boutoir d'une Armée rouge, surprise certes, mais guère affaiblie. Peu nombreuses et mal équipées, les troupes géorgiennes refluent à leur tour en désordre.

Face au risque de rupture totale, les bâtiments français reçoivent l'ordre du commandant-en-chef de l'escadre de la Méditerranée orientale, depuis Constantinople, de redoubler d'effort. Entre le 21 février et le 1^{er} mars, depuis le port de relâche de Batoumi, le contre-torpilleur *Sakalave* et les avisos *Dunkerque*, *Suipe*, *Duchaffault* et *Duperre* se relèvent par binôme, délivrent un appui feu ciblé, facilitent la coordination tactique avec les Géorgiens et apportent des équipements et du personnel en renfort au niveau de Soukhoumi, dernier verrou avant les plaines d'Imereti.

Les tirs quotidiens ne peuvent empêcher l'invasion inexorable. La *Task Force* française se confronte à plusieurs difficultés tactiques. Les Russes, profitant d'un dégel précoce, utilisent des pistes montagneuses dans l'intérieur des terres, hors de portée des canons français. Ils effectuent des bombardements aériens et déploient deux sous-marins, observés au large de Poti. Bien que limités en carburant et en munitions, les bâtiments français permettent, grâce à leur appui feu, le repli en bon ordre des troupes et l'évacuation du trésor et des autorités géorgiennes, commencée le 25 février après la chute de Tiflis. Fin février, la ville côtière de Batoumi devient l'ultime bastion, assiégé par les Bolchéviques et les Kémalistes venus de Turquie. À la faveur du chaos, les Turcs en profitent pour avancer leurs pions dans le sud-ouest du pays, en Adjarie, où la population est d'origine Turque. Dès le 26 février, aux abois, le gouvernement géorgien demande à la France de faciliter l'évacuation des archives



© SHD

Contre-torpilleur *Sakalave*.

d'État et de ses « *fonds et valeurs des banques* ». Les croiseurs-cuirassés *Ernest Renan* et *Waldeck Rousseau* se déploient en mer Noire avec pour mission l'évacuation des autorités militaires et civiles géorgiennes et de leur trésor, qui se compose « *de pierres précieuses, de bijoux, d'objets d'art, de vaisselles, de livres, de tableaux, de manuscrits anciens, d'or et d'argent en barre et en monnaie* ». Cette richesse, signe matériel ultime de la Première République, est embarquée le 3 mars, alors que les fronts se brisent et que les Russes envahissent le pays. Dans une ambiance de fin de règne à Batoumi, où les négociations entre les trois belligérants aboutissent, mi-mars, à un rapprochement turco-russe et à un cessez-le-feu, l'évacuation est ordonnée. Sous escorte de la Marine française, renforcée par l'arrivée du contre-torpilleur *Sénégalais* et de l'avisos *Yser*, la flottille de commerce géorgienne quitte Batoumi sous pavillon français. Le 18 mars, le gouvernement et l'état-major, embarqués sur le paquebot italien *Kaiser Franz-Joseph* et des navires auxiliaires français de la compagnie Paquet, appareillent pour Constantinople.

Les autorités et leur trésor s'installent près de Paris en 1922,

à Leuville-sur-Orge, d'où elles poursuivent la lutte en organisant un soulèvement géorgien en août 1924. Elles perdurent jusqu'en 1933, alors que la France reconnaît officiellement l'URSS en octobre 1924. Le trésor géorgien est rapporté en République socialiste soviétique de Géorgie en 1945, à la faveur d'une alliance franco-soviétique d'après-guerre. Il se trouve aujourd'hui au

“ Les fils de la belle France sont avec nous ! ”

musée national à Tbilissi. Cet événement historique scelle un lien fort entre la Géorgie et la France. Les commémorations de ce soutien naval, qui ont eu lieu à Batoumi le 26 février 2026 en témoignent et permettent de remettre en lumière la situation sécuritaire régionale actuelle. Elles rappellent que la Géorgie, souveraine à nouveau depuis 1991, demeure aujourd'hui, plus que jamais, au cœur de courants contraires et d'influences menaçantes. ●

CF PHILIPPE

À lire

TÉMOIGNAGE

VINGT ANS À L'OMBRE DES FORCES SPÉCIALES



Sacrifice, fraternité et résilience, des valeurs qui transparaissent à la lecture du témoignage de Matthieu Dépée. Ex-membre des forces spéciales françaises et chef de groupe au sein d'un groupe CTLO (contre-terrorisme et libération d'otages), il nous plonge au cœur de ses dix citations au combat.

De l'interception d'un Go-Fast en Méditerranée à l'assaut d'une position ennemie dans le désert malien, il revient sur vingt années de missions aux quatre coins du globe.

Un témoignage brut et immersif qui dépeint bien la complexité de la chaîne de commandement, de la décision prise par le chef de l'État jusqu'à son exécution par l'opérateur commando sur le terrain. **C. M.**

Au service de l'État – À la source du commandement de Matthieu Dépée
Solar, 352 p., 19,90 €.

BEAU LIVRE

LA MARINE DANS SON PLUS SIMPLE APPAREIL



La mer est un fauve qui, parfois, s'apprivoise. Dans ce rôle de dompteur des océans, Ewan Lebourdais excelle depuis des années, se confrontant sans cesse aux abîmes aquatiques pour capturer l'image inédite. Or qu'est-ce qui rend une photo spectaculaire? Son cadrage? La lumière? L'émotion qui s'en dégage? Les risques pris pour séduire son sujet? À l'écouter, le photographe est intarissable sur l'art de la préparation. Pour réaliser cet imposant ouvrage couronné du titre initiatique «Marine(s)», il s'est jeté à l'eau de toutes les manières. En peinture, une «marine» désigne une œuvre d'art figurative qui s'inspire de la mer. Il est vrai que nombre de ses photos ressemblent à des tableaux. Peintre officiel de la Marine depuis 2021, il a sollicité l'écrivain de Marine Dominique Lebrun pour lui prêter sa plume. Le binôme exalte 400 ans de Marine en saluant ses forces : de surface, sous-marine, aéronautique navale sans oublier les fusiliers et commandos marine. À boire sans modération. **N. S.**

Marine(s) d'Ewan Lebourdais et Dominique Lebrun
Éditions Ouest-France, 224 p., 45 €.



ENQUÊTE SOCIOLOGIQUE

MYTHES ET RÉALITÉS D'UNE VIE EMBARQUÉE



Parmi les 80 métiers de la Marine, se trouvent aussi des sociologues! Julie Verger et Maeva Ricci, toutes deux officiers de Marine, ont embarqué plusieurs fois à bord du *Charles de Gaulle*, avec en tête l'idée d'étudier de près la vie en équipage. Un projet qui fait écho au travail ethnographique de trois sociologues précurseurs, Serge Dufoulon, Pascale Trompette et Jean Saglio dans les années 90. Que sait-on du quotidien d'une petite ville (2000 âmes) confinée sur un porte-avions? Comment se traduit la promiscuité entre ces hommes et ces femmes de cultures, d'origines sociales et de grades différents? Une analyse pédagogique de l'organisation du travail, du repos ou de la cohabitation intergénérationnelle. **N. S.**

Entre ciel et mer de Julie Verger et Maeva Ricci
Nautilus, 288 p., 20 €.

À voir

DECRYPTAGE

LES « NARCO SOUS-MARINS »

Face au renforcement des contrôles aux frontières terrestres et aériennes, 80% du narcotrafic passe désormais par la mer. Pour y être invisibles, les trafiquants innovent et construisent des sous-marins artisanaux. Le premier de ces « narco sous-marins » daterait de 1993. Depuis, ils ont bien évolué. Qualifiés plutôt de semi-submersibles, ils sont construits dans la jungle colombienne avant de remonter les rivières jusqu'à l'océan. De type « tuba » entièrement submersibles, « électriques » voire « téléguidés » sensées imiter la forme et la couleur d'une baleine, ces embarcations rapides et discrètes peuvent transporter entre une et dix tonnes de marchandises. On estime à seulement 10% le taux d'interception, calculé uniquement sur celles trouvées sur le littoral, la plupart étant coulées en mer sans jamais être repérées. Yvan Casta, YouTubeur découvert par Amixem, décrypte cette course à qui sera le plus rapide entre innovation de la part des trafiquants et redoublement d'effort des forces de l'ordre. **C. M.**

À voir sur la chaîne
YouTube « Yvan Casta ».



À écouter

PODCAST

LOUIS TINAYRE, LA FABULEUSE ÉPOPÉE D'UN PEINTRE EXPLORATEUR



**Oceano Podcast, texte de Frédéric Couderc,
raconté par Charles Berling.**

**Réalisation et montage d'Emma Chevallier,
musique de Thomas Loupias.**

À écouter sur Apple Podcasts, Deezer, Spotify...

L'Institut océanographique – fondation Albert I^{er} Prince de Monaco lance son podcast. Le premier épisode de cette collection « Art et Histoire », porté par la voix du comédien Charles Berling, est consacré au peintre explorateur Louis Tinayre. D'abord illustrateur de romans d'aventures, il se lance lui-même dans de longs voyages en Europe, en tant qu'artiste reporter. Rapidement reconnu par l'empereur François-Joseph d'Autriche, il attire aussi l'attention du Prince Albert I^{er} de Monaco, admiratif de son travail. Ensemble, ils vont entreprendre une série d'expéditions, dont celles dans l'Archipel des Açores et sur l'île du Spitzberg, en 1906. Par ses aquarelles, croquis, tableaux, paysages et portraits, il communique l'amour de la mer. Au croisement du naturalisme, du réalisme et du positivisme, il s'attache à représenter le plus fidèlement possible ses découvertes. Son objectif est de documenter les explorations pour les faire connaître au plus grand nombre. Ses œuvres sont conservées au Musée océanographique de Monaco et à la Maison de l'Océan à Paris. **A. C.**



Il ne s'agit pas ici d'évoquer une boîte de conserve – même si celle-ci a permis de limiter le scorbut au XIX^e siècle tout en améliorant l'ordinaire –, mais de l'expression « naviguer de conserve ». À ne pas confondre avec l'expression « de concert » qui elle s'applique pour désigner un accord entre deux choses ou deux

personnes et tire son origine du verbe « se concerter ». Quand deux navires empruntent la même route dans un même but ou objectif, il convient d'écrire qu'ils naviguent de conserve. Le verbe conserver, utilisé dès le XVI^e siècle, est formé par l'adjonction du latin : *cum* (ensemble) et de *servare* (garder, préserver), il signifie que les navires

naviguent à vue l'un de l'autre dans le but de se protéger mutuellement. Lorsque le porte-hélicoptères *Jeanne d'Arc* assurait la mission de formation des officiers-élèves à la mer, le navire qui l'accompagnait pour sa navigation autour du monde était communément appelé : « La conserve de la Jeanne ».

Ph. B.

ABONNEZ-VOUS !

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

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

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

Nom :

Prénom :

Adresse :

Localité :

Code postal : Pays :

Téléphone :

Email :

TÉL. : 01 49 60 52 44

	1 AN (10 n ^{es} + HS)	2 ANS (20 n ^{es} + HS)
Tarif normal	34,00 €	61,00 €
Tarif spécial*	30,00 €	51,00 €

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

Je souhaite recevoir une facture



Pour vous abonner directement en ligne,
FLASHEZ CE QR CODE



**ENGAGÉS POUR TOUS
CEUX QUI S'ENGAGENT**

L'association Tégo, avec ses partenaires assureurs ainsi que les acteurs institutionnels et associatifs, répond aux besoins spécifiques du métier de militaire et accompagne durablement ses adhérents qui font face à des difficultés.

L'association Tégo met à profit son expertise au service d'un accompagnement humain dédié aux membres de la communauté Défense et Sécurité.

LA MARINE PARTICIPE À

ESCALE À SÈTE

DU 31 MARS AU 6 AVRIL 2026



LA MARINE
RECRUTE.FR

