

ACORAM

ASSOCIATION DES OFFICIERS DE RÉSERVE DE LA MARINE NATIONALE

SECTION DE SAINT-MALO / RENNES



Septembre 2023

Site ACORAM : <http://www.acoram.fr>

| | | | |
|------------------|------------------------------------|----------------|--|
| Président : | C.F. (H) Antoine Virenque | 06 72 34 01 42 | section.saintmalo@acoram.fr |
| Vice-président : | C.F. (H) Claude-Henri Ronin | 06 07 03 35 25 | chr.combourg@gmail.com |
| Secrétaire : | C.F. (H) Alfred Joël Le Gourriérec | 06 31 10 44 87 | ajlg2@orange.fr |
| Trésorier : | C.F. (H) Yves Pauthier | 06 77 22 31 22 | yves.pauthier@orange.fr |
| Coopérative : | C.F. (H) Loïc Coulbeaux | 06 07 01 06 05 | louis.coulbeaux@yahoo.com |
| Logistique : | E.V.1 (H) Jean-François Nottin | 02 99 88 14 25 | jean-francois.nottin@orange.fr |
| Conseiller : | C.V. (H) Eric Barrault | | barraulteric4@gmail.com |
| Conseiller : | E.V.2 (R) Jean Lazareff | | jeanlazareff@wanadoo.fr |

Réunion de la section, dimanche 24 septembre

La pause estivale n'a pas empêché nos camarades d'être présents aux cérémonies officielles et commémorations qui se sont tenues ces dernières semaines : Fête nationale, anniversaires de la Libération, cérémonie du souvenir aux marins péris en mer.

Nous reprenons le rythme des réunions mensuelles à la salle polyvalente du port des Sablons à 11 heures :

- Dimanche 24 septembre
- Dimanche 29 octobre
- Dimanche 26 novembre
- Dimanche 17 décembre

Grands commandements de la Marine

CEMM : L'amiral Nicolas Vaujour succède à l'amiral Pierre Vandier, nommé major général des Armées (MGA) le 1^{er} septembre 2023.

Détecteur de spécialité, l'amiral Nicolas Vaujour a servi essentiellement dans les forces de surface et a commandé trois bâtiments : le bâtiment-école *Lion*, le patrouilleur de haute mer *Commandant Birot* et la frégate de défense aérienne *Chevalier Paul*. Il était depuis deux ans sous-chef « opérations » à

l'état-major des Armées, en charge de l'ensemble des opérations des forces françaises, à l'extérieur comme à l'intérieur de nos frontières.

Préfet maritime de l'Atlantique : le VAE Jean-François Quérat succède au VAE Lebas. Né en juillet 1968 à Toulon, le vice-amiral d'escadre Quérat est diplômé de l'École navale et a effectué le début de sa carrière à bord de bâtiments de combat impliqués dans diverses opérations aéronavales : intervention (Adriatique, mer Rouge, Libye), lutte contre les trafics illicites et le terrorisme (océan Indien), action de l'État en mer (Pacifique), mission de présence en Afrique de l'Ouest, nombreuses missions opérationnelles en Méditerranée.

Durant cette période, il a notamment commandé le porte-hélicoptères amphibie *Tonnerre* en 2011. Il a par la suite occupé de hautes responsabilités politico-militaires au niveau interministériel, notamment au cabinet militaire du Premier ministre (2016-2019) comme conseiller maritime, conseiller pour les affaires nucléaires militaires et coordinateur des questions liées à la cyberactivité militaire, responsable des sujets de crise maritime et de la lutte contre les activités illégales en mer.

Depuis 2021, il dirigeait le cabinet du chef d'état-major des armées dans le contexte de l'adaptation du dispositif en Afrique, de la guerre en Ukraine, de la préparation de la loi de programmation militaire et de la transformation de l'état-major des Armées. Il est marié et père de quatre enfants.

Force d'action navale : le VAE Christophe Cluzel a été nommé commandant de la Force d'action navale. Il a notamment commandé le patrouilleur *La Moqueuse* en Nouvelle-Calédonie, l'avisos *Enseigne de Vaisseau Jacoubet* et la frégate de défense aérienne *Forbin*.

En 2021, il prend le commandement de la force aéromaritime française de réaction rapide. Sous son autorité, le groupe aéronaval (GAN) articulé autour du porte-avions *Charles de Gaulle* a participé à deux déploiements opérationnels. Lors de la mission CLEMENCEAU 2022, le GAN a d'abord opéré en Méditerranée orientale pour contribuer à la lutte contre Daech dans le cadre de l'opération CHAMMAL puis, après l'invasion de l'Ukraine par la Russie, en Méditerranée centrale pour renforcer la posture de dissuasion et de défense sur le flanc Est de l'Alliance. Dans le cadre de la mission ANTARES, en 2022/2023, le GAN a été ensuite engagé en Méditerranée, mer Rouge et océan Indien dans des zones d'importance stratégique pour les intérêts français et européens.

Aujourd'hui, la Force d'action navale c'est :

- Une trentaine de bâtiments déployés en permanence sur toutes les mers du monde
- 10 700 marins
- 98 bâtiments de surface pour 116 équipages
- 8 bases navales outre-mer et à l'étranger

- 3 groupes de plongeurs-démineurs
- La Flottille amphibie
- La Force aéronavale nucléaire (FANu)
- 4 centres experts dans les domaines : de la plongée humaine et de l'intervention sous la mer, de la météorologie et de l'océanographie, du renseignement et de la guerre électronique et de la cyberdéfense

La FAN est responsable de la préparation et de l'entraînement des marins et de la disponibilité technique du matériel et des bâtiments, de manière à fournir au chef d'état-major des Armées (CEMA) les forces dont il a besoin pour conduire les opérations militaires de la France.

Commémoration de la bataille de la Chesapeake

Avant son départ, l'amiral Pierre Vandier, auquel a succédé comme chef d'état-major de la Marine nationale l'amiral Nicolas Vaujour le 31 août, avait souhaité organiser une journée commémorative pour le 242ème anniversaire de la bataille de Chesapeake. Alors que la situation géostratégique mondiale ne cesse de se dégrader, l'ancien CEMM a voulu valoriser les valeurs portées par les marins français de l'époque et les replacer dans le contexte actuel. « Bataille de référence pour la Marine, "Chesapeake" est un succès tactique ayant conduit à une victoire stratégique et décisive durant la guerre d'indépendance des Etats-Unis. Force morale, esprit d'équipage, histoire d'hommes et combat interarmées et interalliés, elle est l'incarnation du combat naval tel qu'on doit l'imaginer pour demain et un repère pour tout marin de la Marine nationale », explique l'état-major de la marine. Une cérémonie commémorant la bataille s'est ainsi déroulée le mardi 5 septembre sur la place d'armes de Toulon. Présidée par le contre-amiral Marcellin Charpy, adjoint du commandant d'arrondissement maritime de la Méditerranée et commandant la base de Défense de Toulon, elle a rassemblé les unités de la Marine nationale de la région Méditerranée, un peloton du 519ème régiment du train (Ollioules), le drapeau des apprentis mécaniciens basé au Pôle Ecole Méditerranée (PEM) de Saint Mandrier, ainsi que les autorités civiles et militaires.

Ordre du jour n°8 du chef d'état-major de la marine Le 5 septembre 1781, l'escadre de l'amiral de Grasse se prépare à livrer bataille. L'enjeu est de taille : mettre un terme à la guerre d'Indépendance américaine. Depuis trois ans, la France lutte aux côtés des insurgés. Mais, face aux Anglais retranchés à Yorktown dans la baie de la Chesapeake, les forces franco-américaines de Rochambeau et Washington sont dans l'impasse. Débarquer troupes et artillerie est essentiel pour acquérir la supériorité tactique. Voilà près de six mois que les vingt-huit bâtiments commandés par de Grasse escortant un imposant convoi ont traversé l'Atlantique pour acheminer des renforts. Armée par des équipages expérimentés et motivés, l'escadre a rallié intacte les Antilles françaises. Soucieux de garder l'initiative, de Grasse prend l'ennemi de court. Il se présente le 29 août 1781 à l'entrée de la Chesapeake avec vingt-quatre bâtiments. Reste à relever le défi de mettre à terre les 6000 hommes embarqués à Brest, renforcés de 3300 hommes

prélevés sur les garnisons des îles. L'opération est complexe et périlleuse. Il faut transférer les hommes sur les chalands en composant avec un marnage important et des courants pernicious, avant que la Royal Navy ne se ressaisisse. Les opérations amphibies sont réalisées de jour comme de nuit. Chaque marin est concentré à sa tâche. Soudain, le 5 septembre au matin, la frégate laissée en surveillance à l'ouvert de la baie annonce l'arrivée de la flotte anglaise. Il est 09h30. Voulant empêcher l'ennemi d'entrer dans la baie, de Grasse ordonne un appareillage immédiat, alors que les débarquements sont toujours en cours. Rallient ceux qui peuvent. Certains bateaux appareillent avec la moitié de leur effectif. Gabiers, canonnières, bosco, tous se dépassent pour quitter le mouillage, rejoindre la haute mer et combattre. L'équipage réduit impose de se réorganiser. Chacun devra faire le métier du voisin et il faudra durer. Les flottes se valent. L'escadre britannique est plus homogène. Certains de ses vaisseaux surclassent nettement les navires français. Mais de Grasse dispose d'une force cohérente dotée de 400 canons de plus que son adversaire. Et ses canonnières sont aguerris. Il ne gagnera que s'il parvient à concentrer sans tarder sa flotte au large. La manœuvre est d'une rapidité rare, témoignant de la qualité de l'entraînement et de la volonté de garder l'initiative. Les cinq frégates de l'avant-garde aux ordres de Bougainville sortent vite de la baie. Préférant se concentrer sur la formation de la ligne, les Anglais ne saisissent pas cette opportunité d'accabler une force momentanément en sous-nombre. Cette passivité va laisser au corps de bataille français, retardé par la marée basse, le temps de gagner le large. La flotte se regroupe à 14h30. Ordre est donné de faire route sur l'ennemi sans délai. Le combat s'engage à 16h. La première salve est brutale et mortelle. Mais la ligne tient bon et les tirs sont précis. La canonnade dure plus de deux heures et tourne à l'avantage des Français. A la nuit tombée, comptant six vaisseaux endommagés et plusieurs centaines de blessés, la flotte anglaise rompt le combat et se retire. Bien qu'éprouvée, l'escadre française reste en patrouille plusieurs jours pour empêcher toute contre-attaque. Ce contrôle des approches de la Chesapeake permet l'arrivée des renforts acheminant l'artillerie lourde, tant attendue par Washington et Rochambeau. De Grasse retrouve la baie le 11 septembre pour les appuyer par le débarquement de 800 hommes supplémentaires et la réalisation de tirs contre terre. La capitulation de Yorktown interviendra le 17 octobre. Elle va contraindre Londres à reconnaître l'indépendance des Etats-Unis. Le succès final a été permis par une maîtrise de la mer acquise de haute lutte. Officiers, officiers-mariniers, quartiers-maîtres et marins, l'évocation de cette victoire tactique au retentissement stratégique nous parle à travers les époques. Si la technique a beaucoup évolué, les facteurs de la victoire demeurent : importance de l'entraînement, innovation tactique, capacité d'adaptation, prise de décision rapide, coopération interarmées et interalliée, courage physique, force morale et unité des équipages dans l'adversité, ... Aujourd'hui, alors que le bruit des armes résonne à nouveau, alors que nous assistons à un réarmement naval considérable, cette victoire remportée par nos anciens résonne avec ce qu'il nous revient de porter aujourd'hui et demain, pour défendre nos concitoyens et nos alliés. Elle montre que le génie peut surpasser le nombre et que des forces bien entraînées savent démultiplier leurs compétences pour défaire l'ennemi. Plus de deux siècles

après de Grasse, ses commandants et ses équipages, que cette bataille nous inspire pour nous montrer à la hauteur du monde qui vient.

En musique : le 5 septembre la Musique de la Marine (ex Musique des équipages de la Flotte) a joué une composition en hommage à cette bataille : [Marine nationale sur X : "Seule formation musicale professionnelle de la Marine avec le Bagad de Lann-Bihoué, la Musique de la Marine – ex-musique des équipages de la flotte – a créé aux Invalides le 5 septembre une composition originale en hommage aux marins de la bataille de Chesapeake. https://t.co/YEfySOdits" / X \(twitter.com\)](https://t.co/YEfySOdits)

En peinture : le 5 septembre avec l'amiral Vaujour, nouveau CEMM, les peintres de la marine ont commémoré aux Invalides l'anniversaire de la victoire navale de Chesapeake bay. A cette occasion ont été exposées des œuvres créées pour cette circonstance.



Lancement d'un drone depuis un SNA :

Pour la première fois le lancement d'un drone depuis un SNA a été effectué sous le contrôle de Naval Group :

[Naval Group sur X : "\[#DRONES\] 🚢💡 Episode 2 – Drones: a technical challenge For the first time in France, an aerial drone was successfully launched from a nuclear attack submarine \(SSN\). This technical challenge was carried out by Naval Group and its partners @DiodonDrone and the @MarineNationale https://t.co/OSCFgZc4bX" / X \(twitter.com\)](#)

Constructions navales :

Voir sur RMC BFM Replay un reportage de Naval Group sur les constructions de sous-marins et de bâtiments de surface.

Canal de Panama : Le Panama se voit contraint de réduire le nombre de passages quotidiens autorisés dans le canal, en raison cet été d'un fort épisode de sécheresse. Depuis le 30 juillet, le nombre de passages a diminué de 40 à 32 et le temps d'attente est passé de 5 à 11 jours. Le tirant d'eau des navires est désormais limité à 44 pieds contre 50 en temps normal.

Ces restrictions seront maintenues pendant au moins un an pour que les pluies de l'automne puissent remplir à nouveau les lacs intermédiaires et donc le canal. En conséquence, les navires sont invités à anticiper leur créneau de passage. Courant juillet, on comptait 130 navires en attente et 160 au mois d'août. Un système d'enchère a été mis en place : les armateurs n'ayant pas suffisamment anticipé leur créneau de passage peuvent ainsi payer jusqu'à un million de dollar pour un transit.

(source : CESM)

Transport de CO2...

Plus de 90 millions de tonnes par an de CO2 seront expédiées chaque année d'ici la fin de la décennie, selon une nouvelle étude de Rystad. Dans ce cas, 55 navires et 48 terminaux portuaires seront nécessaires. La mer du Nord jouera un rôle central.

L'analyste estime qu'une flotte de 55 transporteurs de CO2 (LCO2) sera nécessaire d'ici 2030, ainsi que 48 terminaux pour gérer l'importation et l'exportation du CO2. Le transport maritime de CO2 sera la solution la plus souple pour transporter les émissions de carbone sur de longues distances à un coût relativement faible, tranche Rystad.

La mer du Nord devrait jouer un rôle central dans l'essor du marché en raison de sa proximité avec les bassins d'émissions. D'après l'étude, la Norvège représentera près d'un tiers (30 %) du CO2 transporté dans le monde en 2030, avec 26 Mt/an, devant les Pays-Bas (23 Mt/an prévus) et le Royaume-Uni (20 Mt/an)

La France et la Belgique, qui n'ont pas la possibilité de stocker leurs émissions de CO2 au niveau national, devraient néanmoins y avoir recours.

Au niveau international, l'Australie devrait jouer un rôle pivot sur le marché mondial, en expédiant et en stockant du CO2 provenant des pays voisins de la région Asie-Pacifique, y compris le Japon.

Des routes maritimes courtes

La plupart des routes maritimes proposées ne dépassent pas 1 500 miles (2 500 km) tandis que le trajet le plus long envisagé à ce jour – entre la Corée du Sud et l'Arabie saoudite – est de 7 500 milles (plus de 12 000 km).

Gageure. Si la nouvelle flotte de LCO2 carbure aux carburants conventionnels, elle pourrait émettre jusqu'à 5 % du total du CO2 transporté. Rystad estime que le passage au GNL pourrait réduire les émissions de 18 %, le méthanol bleu de 20 % et l'ammoniac bleu jusqu'à 80 %.

Source : Adeline Descamps (Journal de la Marine Marchande)

Personnels de la Marine marchande

A bord des géants des mers Claire Flécher, universitaire, a publié cet ouvrage consacré à l'ethnographie embarquée.

Alors que plus de 90 % du volume de marchandises produites dans le monde transitent chaque année par la mer, le transport maritime demeure un univers largement méconnu. Comment s'organisent ces flux de marchandises ? Que se passe-t-il sur ces géants de la mondialisation que sont les navires de commerce ? Qui y travaille, comment, et à quel prix ? À partir d'une enquête ethnographique, cet ouvrage propose de découvrir l'envers de l'acheminement des biens que nous consommons et de saisir le travail mondialisé « par le bas ». Tandis que les profondes transformations qui ont affecté le secteur ces dernières années ont instauré une rationalisation extrême, commandée par la logique marchande, ce qui faisait le sel de la vie de marin semble s'être réduit comme peau de chagrin. Dans ce huis clos de la mondialisation, le collectif de travail doit répondre à des injonctions contradictoires : assurer la sécurité de tous tout en transportant davantage et en flux continu, garantir des formes de solidarité malgré les inégalités de statut et de rémunération. Selon les situations, les identités de classe, de race et de genre se font et se défont, sans pour autant donner lieu à une remise en cause des hiérarchies sociales – il en va de la paix sociale à bord.

Conférence des Amis du musée d'histoire maritime de Saint-Malo, 23 novembre

La SNSM, ses missions, ses hommes, par Emmanuel De Oliveira, Président national de la SNSM, 18h au Théâtre Chateaubriand, Saint-Malo Intra-Muros. Les 'jeudis de la mer' de l'AAMHM sont ouverts à tous membres ou non de l'association, entrée gratuite.

Désarmement, construction neuve

Le 1^{er} septembre, le sous-marin nucléaire d'attaque Casabianca est rentré à Cherbourg pour son désarmement. Son nom sera relevé par le sixième et dernier SNA de la série des Suffren après 36 années de service.

La frégate Amiral Ronarc'h aura quelques mois de retard pour son entrée en service. Les raisons sont à rechercher dans une pénurie de main d'œuvre qualifiée, des difficultés pour la fourniture de pièces délicates dues à la guerre en Ukraine, et même un sabotage.