

# ACORAM

## ASSOCIATION DES OFFICIERS DE RÉSERVE DE LA MARINE NATIONALE

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

### SECTION DE SAINT-MALO

Président : C.F. (R) 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.1@laposte.net
Secrétaire : C.F. (H) Alain Heurtel	06 27 55 26 01	heurtel.alain@wanadoo.fr
Trésorier : E.V.1 (H) Jean-Luc Briet	06 82 91 29 86	jeanluc.briet72@wanadoo.fr
Coopérative : C.F. (H) Loïc Coulbeaux	02 99 88 34 62	louis.coulbeaux@hotmail.fr
Logistique : E.V.1 (H) Jean-François Nottin	02 99 88 14 25	jean-francois.nottin@orange.fr

**Bulletin du 25 novembre 2015**

### ***In memoriam André Laurent.***

Notre camarade, enseigne de vaisseau de 1<sup>ère</sup> classe (H), nous a quittés au début du mois. Il a fait ses études secondaires au Collège de Saint-Malo puis est entré au Prytanée Militaire de La Flèche pour y préparer "Navale". En 1950, il se réoriente vers la marine marchande et entre à la Compagnie des Chargeurs Réunis. Il obtient le diplôme d'élève de la marine marchande en 1951, celui d'élève officier au long cours en 1954 et le brevet de lieutenant au long cours en 1956. Il entre au service militaire en avril 1955, suit le cours des EOR à Brest et en sort aspirant avec une affectation en Indochine (DIVAC Force fluviale – chef de quart à la mer et adjoint au commandant des petits engins ; puis LSSL *Oriflamme* - officier en 3<sup>ème</sup> chargé des services 'transmission et artillerie') puis à Djibouti (LST *Adour* – officier canonnier et fusilier) et Diego-Suarez (avisos *La Gazelle* – chef du service artillerie), soit un total de deux ans trois mois et vingt-deux jours au service de la France. Il rentre en 1957 et navigue à la Marchande en tant que lieutenant pont. En 1958/1959, il suit le cours de capitaine au long cours à l'Ecole de la marine marchande de Paris et est breveté capitaine au long cours en janvier 1960. Il accède au poste de second capitaine en novembre 1961 et poursuit ses embarquements dans le Groupe Chargeurs Réunis / Delmas Vieljeux / Sitram. En avril 1975, il est nommé commandant du *Kossou* de la Sitram et poursuivra sa navigation et sa carrière sur différents bateaux du Groupe aux postes de commandement, jusqu'en 1983. Pour sa dernière affectation il commandera le *Michel Delmas* duquel il débarquera le 23 mars 1983 pour prendre sa retraite. Nous adressons nos condoléances à la famille d'André Laurent, notamment à son frère l'EV1 (H) Yves Laurent.

### ***In memoriam Pierre Brochand.***

L'enseigne de vaisseau de 1<sup>ère</sup> classe (H) Pierre Brochand est décédé le 16 novembre. Il était capitaine au long cours, chevalier de l'ordre national du Mérite, commandeur du Mérite Maritime et avait exercé l'activité de courtier maritime. Il avait adhéré à l'ACORAM en 1954. Très impliqué dans la vie malouine comme directeur de cabinet de M. Couanau, maire, consul à Saint-Malo pour les Pays-Bas puis la Belgique, fondateur du Propeller's Club. Nous adressons nos condoléances à la famille de notre camarade.

### ***Membre à l'honneur.***

Lors d'une cérémonie qui s'est tenue le 8 novembre, Paul Raux a été décoré de la croix de combattant par le chef d'escadron Sébastien André, commandant de la compagnie de gendarmerie de Saint-Malo. Notre camarade a également reçu les médailles commémoratives coloniales et d'Indochine.

### ***Coopérative de la section.***

La coopérative a été réapprovisionnée en objets 'ACORAM' (coupelles, insignes, fanions) et notamment cravates. Loïc Coulbeaux en apporte régulièrement aux réunions de la section et peut être contacté à l'adresse ci-dessus si nécessaire.

## Actualité, cyberdéfense, vigilance Internet.

Pour alimenter la réflexion à la suite des attentats parisiens, nous citons des extraits de l'audition de l'amiral Rogel, CEMM, le 15 octobre devant la Commission de la défense et des forces armées de l'Assemblée Nationale :

« Le monde actuel se caractérise par une série de ruptures, dont quatre sont essentielles à mes yeux. La première est une rupture économique. Le centre de gravité économique s'est sensiblement déplacé vers l'Asie. Les routes maritimes qui en émanent sont aujourd'hui les artères de nos économies, le réseau sanguin qui permet de les alimenter : en vingt ans, la quantité de biens transportés par mer est passée de 4,5 à 9 milliards de tonnes et devrait atteindre 14 milliards de tonnes en 2020 – je parle ici essentiellement de marchandises en conteneurs et non du pétrole. Cela nous rend plus vulnérables car, si demain le détroit de Bab-el-Mandeb ou le canal de Suez devaient être fermés à la circulation, le contournement de l'Afrique entraînerait trois semaines de délai dans les livraisons, ce qui ne serait guère supportable pour nos économies à flux tendu. C'est la raison pour laquelle nous surveillons attentivement la situation au Yémen, car si les milices rebelles disposent de missiles sol-mer, les marines occidentales n'auront d'autre choix que d'accroître leur présence dans la zone pour assurer la sécurité du transport. Il nous faut par ailleurs nous prémunir contre un autre danger : la piraterie, qui explose notamment dans le golfe de Guinée et connaît une forte recrudescence en Asie du sud-est.

L'explosion des volumes transportés par mer a également entraîné une course au gigantisme qui nous pose des défis en termes de sécurité. En effet, on n'assiste pas un navire comme le *Bougainville* de la CMA-CGM, baptisé la semaine dernière par le président de la République et capable de transporter 17 500 « boîtes », comme un petit porte-conteneurs. C'est la même chose pour les paquebots, qui peuvent désormais transporter jusqu'à cinq mille passagers, là où le *Titanic* « insubmersible » n'en accueillait que deux mille. Nous devons être d'autant plus au point sur les questions de sauvetage et de sécurité que ces paquebots vont de plus en plus loin, jusqu'en Arctique ou en Antarctique, ce qui nécessite que nous nous coordonnions au niveau international, en particulier avec les pays limitrophes comme la Norvège.

Enfin, la territorialisation croissante des mers – en Chine, en Arctique ou en Méditerranée orientale – par des pays d'autant plus soucieux de préserver leurs ressources océaniques que les ressources terrestres s'épuisent est, elle aussi, un défi pour la marine nationale, qui doit protéger notre zone économique exclusive (ZEE).

La seconde rupture est une rupture environnementale. Le dérèglement climatique a d'ores et déjà des conséquences en mer. Il se traduit d'abord par une augmentation de la violence des phénomènes climatiques – je pense notamment au cyclone qui a ravagé le Vanuatu, où la marine française a été la première à intervenir pour convoier de quoi réparer les routes et les aéroports afin de permettre l'acheminement de l'aide humanitaire. Ces phénomènes climatiques extrêmes alourdissent nos missions, *a fortiori* dans nos DOM-COM, situés dans des zones sensibles et qui ne sont pas à l'abri d'une grave catastrophe humanitaire. Je me réjouis donc de l'arrivée des bâtiments multimitations qui répondent au strict besoin d'assurer les missions de sauvegarde et d'assistance confiées à la marine.

Les changements climatiques induisent aussi des phénomènes migratoires, sur mer comme sur terre. Dans ce dernier cas, apparaissent avec les populations qui s'agglutinent sur les littoraux des problèmes de pollution et de pêche illégale ainsi que le développement de trafics côtiers ou océaniques : cigarettes, drogue, armes ou êtres humains – car n'oublions jamais qu'avant d'être coupables, les migrants sont d'abord des victimes.

Nous devons enfin surveiller de près l'évolution de la zone arctique, où la fonte des glaces va donner accès à de nouvelles ressources et ouvrir de nouvelles routes qui, à la différence de celles empruntant le canal de Suez ou le détroit de Bab-el-Mandeb ne présenteront pas de point bloquant. D'où des enjeux stratégiques importants, qui poussent déjà la Russie à renforcer ses bases navales tout au long de la route du nord-est. Nous devons donc être capables de sécuriser les flux maritimes français dans la région. Le troisième phénomène de rupture concerne l'émergence de nouvelles puissances en mer. Il s'opère dans l'ombre de la menace actuelle, essentiellement non-étatique, mais n'en est pas moins réel. La Chine, la Russie, l'Inde, le Brésil ou le Japon, qui ont parfaitement compris la nature des enjeux maritimes, développent une stratégie navale ambitieuse et se dotent de tous les outils susceptibles d'asseoir leur puissance en mer. Quant à la Russie, sa marine est partout et se déploie aussi bien dans le golfe de Guinée qu'en Amérique latine, dans le Pacifique dans la Manche ou l'Atlantique. Elle a fait à plusieurs reprises la démonstration de ses capacités, d'abord en évacuant ses ressortissants du Yémen au printemps dernier, opération qui était une première pour elle, puis en procédant la semaine dernière au tir de vingt-six missiles de croisière navals sur la Syrie, ce qui confirme ce que je prédis depuis longtemps, à savoir le retour de la Russie parmi les puissances maritimes de premier plan.

La Chine a pour sa part publié récemment un nouveau Livre blanc de la défense, consacré pour l'essentiel au volet naval de sa stratégie. Elle a, en 2014, mis sur cale, lancé ou livré soixante bâtiments. Les Chinois, comme les Russes, sont partout, en Baltique, dans le golfe de Guinée et dans l'océan Indien où ils déploient des outils de puissance comme les sous-marins nucléaires d'attaque. On ne peut donc plus parler à propos de la marine chinoise de marine émergente, mais bel et bien d'une marine moderne, puissante et mondiale. Reste l'Europe, qui a encore du chemin à faire pour prendre la mesure de ces nouveaux enjeux. La marine française, îlot de verdure relatif dans le marasme européen, tente humblement d'agrèger autour d'elle les forces européennes, ce qui est parfois couronné de succès puisque, lors de son prochain déploiement, notre porte-avions devrait être escorté par un groupe comprenant une frégate britannique, une frégate belge et une frégate australienne.

Enfin, la quatrième rupture est une rupture technologique. L'avance considérable dont disposaient encore il y a une dizaine d'années les pays occidentaux grâce à ce que l'on a appelé la « révolution dans les affaires militaires » s'est considérablement réduite. Cela s'explique en partie par un phénomène que nous avons mal anticipé, à savoir la démocratisation de l'accès aux technologies modernes – je pense par exemple à celles qui permettent la construction d'engins explosifs improvisés (IED) sur terre, ou de bateaux-suicides sur mer mais surtout à toutes les cybertechnologies. L'informatisation croissante de nos bâtiments nous rend plus vulnérables à la cybermenace, que nous prenons très au sérieux. C'est la raison pour laquelle un amiral de mon état-major est spécifiquement chargé des opérations de cyberdéfense. De même le porte-avions, s'il se déploie en fin d'année, embarquera une équipe vouée à la cyberdéfense. Nous ne devons en effet pas sous-estimer les capacités grandissantes de nos adversaires dans ce domaine. J'ajoute que les Américains sont très en avance en matière de cybertechnologies même si nous nous tenons actuellement à leur niveau et que parvenir à démontrer nos propres performances dans la durée est une condition nécessaire pour coopérer avec eux et intégrer leurs réseaux. »

*Très modestement, il nous semble que la vigilance et l'esprit critique des officiers de réserve doivent être mis en alerte quant à leur utilisation de l'internet. Analyse des sources, vérification que l'émetteur est connu de vous, méfiance avant de faire suivre un message (risque de propagation de rumeurs et, au minimum, de piratage de la messagerie).*

## Dates à retenir

- dimanche 29 novembre, 11 h, réunion de la section, salle polyvalente du port des Sablons, apéritif offert par le président (la médaille de l'ACORAM lui sera remise par Paul-Louis Paoli, président d'honneur de la section.)
- samedi 12 décembre, réunion des présidents de section, Paris
- mardi 15 décembre, réunion du bureau de la section, salle polyvalente du port des Sablons
- dimanche 20 décembre, 11 h, réunion de la section, salle polyvalente du port des Sablons
- samedi 30 janvier, 10h15, assemblée générale de la section (pas de réunion de la section le dimanche 31)

## Assemblée générale de la section – samedi 30 janvier 2016

Elle se tiendra à partir de 10h15 à l'Ecole nationale supérieure maritime, 4 rue de la Victoire, Saint-Malo, en présence du capitaine de vaisseau (H) Bruno de Beaufort, président de l'ACORAM.

Ordre du jour : mot du président - rapport moral – rapport financier – renouvellement de membres du bureau – vote – quitus au bureau – projets pour 2016 – intervention du président national : point d'actualité sur l'ACORAM – questions diverses. Les bonnes volontés souhaitant rejoindre le bureau pour animer la section sont les bienvenues : information et candidatures auprès du président. Merci aux membres ne pouvant participer à l'assemblée générale d'adresser au secrétaire de la section, Alain Heurtel, le pouvoir ci-dessous. Les épouses peuvent assister à la réunion. Nous sommes persuadés que la présence du président national de l'ACORAM – nouvellement élu en 2015 – conduira à une participation importante des membres de la section à notre assemblée générale.

Elle sera suivie d'un apéritif et du traditionnel déjeuner à l'Hôtel France & Chateaubriand (montant de la participation inchangé, sans préjudice sur la qualité).

### Assemblée Générale de la Section de Saint-Malo.

Je soussigné : ..... donne pouvoir à : .....,  
lui-même membre de la section de Saint-Malo, pour me représenter à l'Assemblée Générale Ordinaire convoquée le **samedi 30-01-2016 à 10 h 30**, à l'ENSM de Saint-Malo, tenant valables toutes les décisions qu'il jugera devoir prendre en mon nom conformément à l'ordre du jour.

Fait à : ....., le : .....

Signature :

à retourner à : CF(h) Alain Heurtel, 15 rue du Jerzual, 22100 DINAN

### Inscription au déjeuner du samedi 30 janvier 2016

Nom : ..... Prénom : .....

Ci-joint un chèque de **35 Euros x** ..... (nb. de participants) = ..... Euros

à l'ordre de "ACORAM". Date : ..... Signature :

(à retourner à Jean-Luc BRIET, « La Bréhaudais », 35430 Saint-Jouan-des-Guérets)