

ACORAM

ASSOCIATION DES OFFICIERS DE RÉSERVE DE LA MARINE NATIONALE

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

SECTION DE SAINT-MALO / RENNES



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.1@laposte.net
Vice-président ; E.V.1 (H) Bernard Metzler	06 14 59 63 68	bmetzler@wanadoo.fr
Secrétaire : CF (H) Joël Le Gourrierec	06 31 10 44 87	ajlg2@orange.fr
Trésorier : C.C. (H) Yves Pauthier	06 77 22 31 22	yves.pauthier@orange.fr
Coopérative : C.F. (H) Loïc Coulbeaux	02 99 88 34 62	louis.coulbeaux@yahoo.com
Logistique : E.V.1 (H) Jean-François Nottin	02 99 88 14 25	jean-francois.nottin@orange.fr

27 février 2021

Message à l'intention du Commandant Le Gall

La section de Saint-Malo/Rennes est heureuse de vous présenter ses meilleurs vœux d'anniversaire à l'occasion de votre centenaire.

Présidence de l'ACORAM

Chers présidents, Chers camarades,

Je m'adresse à vous pour vous informer que le conseil d'administration m'a confié ce jour, la responsabilité de la présidence nationale de notre association.

C'est un honneur et une confiance que je m'efforcerai de mériter tout au long de mon mandat.

Convaincu du rôle des représentants de l'ACORAM sur le terrain et des liens à entretenir entre nos instances nationales et nos équipes en régions, je m'attacherai à prendre en compte vos attentes et à pouvoir participer aux réunions de vos sections dès que l'occasion se présentera.

Ce message est aussi l'occasion de remercier le capitaine de vaisseau Bruno GROUT de BEAUFORT pour son implication consacrée au développement et à la reconnaissance de l'ACORAM pendant les six années de sa présidence.

Je me tiens dès à présent à votre disposition.

Bien cordialement.

Capitaine de frégate ® Eric NADDEO

Président de l'ACORAM

6 février 2021

Vœux du chef d'état-major de la Marine

L'amiral Pierre Vandier, chef d'état-major de la Marine, a présenté aux marins, civils et militaires ses vœux pour l'année 2021. Vous pouvez écouter son allocution sur <https://youtu.be/anBIUmHn978>.

L'amiral Vandier est un pilote de l'aéronavale, passé sur Rafale Marine en 2001, puis chef de la flottille 12F en 2002. Il fut commandant adjoint opérations du porte-avions Charles De Gaulle en 2005, avant de prendre le commandement de la frégate légère furtive Surcouf. Il est passé par la division plans de l'état-major des Armées, chef des opérations de la zone Afrique au Centre de planification et de conduite des opérations, au moment de l'opération Serval en 2013. Il a commandé de 2013 à 2015 le Charles De Gaulle. Il était le chef du cabinet militaire de Florence Parly depuis septembre 2018. Le Toulonnais (ancien commandant de la base) devient CEMM à 56 ans. (La voix du nord.fr)

Informations sur la Marine Nationale (libre opinion)

Notre Marine est en plein renouvellement. Ses éléments majeurs font déjà l'objet d'embryons de présentation alors que pour certains il faudra attendre quelques années avant de les voir émerger de ce qui a remplacé les cartons à dessin.

Bien sûr la succession du Charles de Gaulle est déjà ouverte, les SNLE 3G n'ont pas encore de baptême, les SNA, eux, sont nommés et même heureusement nommés, les frégates de la « composante frégate » tiennent leur rôle en dépit de leur faible nombre, mais qu'en est-il de la base, des petits (ou gros d'ailleurs) navires qui ne font pas souvent la une de l'information alors que leur existence et leur qualité sont indispensables au bon fonctionnement de l'institution ?

Eh bien, somme toute, ce second rang ne se porte pas si mal. Après une longue période pendant laquelle nous avons vu disparaître des séries entières de navires, l'observateur constate que les commandes de « tuyaux gris » paraissent cohérentes pour répondre aux besoins de la Marine et réparer ou compenser nos « trous capacitaires ».

Le premier problème dont la résolution ne me paraît pas apparente est celui de la présence sur zone assurée par nos frégates de surveillance et nos anciens avisos, pas assez nombreux et déjà trop âgés. Certes, ils seront remplacés par les POM (pas les peintres officiels de la Marine qui sont un plus artistique indispensable à sa représentativité) mais les patrouilleurs d'outre-mer qui, sauf erreur de ma part, devraient naître sous les murs de St Malo). Et dans ce domaine, puisqu'il s'agit alors, compte-tenu de l'immensité de notre domaine maritime, d'être capable de maîtriser à la fois l'incontrôlable parce que trop grand et l'imprévisible parce que c'est sa nature, j'ai peur que nous n'ayons jamais assez de passerelles pour être à la hauteur. A moins que la multiplication des drones ne nous apporte une solution.

J'ai donc, je crois, mis le doigt sur un problème. Que se passe-t-il à côté ?

Eh bien, il semble que l'avenir soit plus rose. Les futurs ravitailleurs de combat sont attendus depuis déjà longtemps et les caractéristiques de ceux que nous avons maintenus en service leur interdisent pratiquement l'entrée dans les ports avec leur simple coque. Nous aurons donc là un bonus remarquable.

Un autre saut technologique aura lieu dans le monde de la chasse aux mines, domaine que la Royale maîtrise. Il est difficile de comprendre la répartition des tâches entre Français, Britanniques, Belges et Néerlandais. Dans les prises de décision, il semble que le facteur « argent » ait le pas sur le

facteur « efficacité » mais je peux me tromper. (c'est un droit que je revendique). En tous cas, le processus de remplacement de la génération actuelle de chasseurs de mines est d'ores et déjà enclenché.

De nouveaux remorqueurs sont commandés au chantier Piriou de Concarneau. Ils constitueront un parc homogène de 20 bateaux de 30 tonnes de poussée (15 RP et 5 RPC) qui complètera celui des 29 RP 10 venant des chantiers Merré et CMM et 7 RP 6 fournis par le chantier Glehen.

Autre arrivée, celle de la nouvelle drome des PHA. Les Engins de Débarquement Amphibie Standard porteront des noms de tradition. Le premier est l'Arbalète que l'on peut voir sur le terre-plein de la Socarenam à Saint-Malo. La série doit comporter 14 unités. Le radier de PHA sera bien rempli avec 1 EDA-R et 2 EDAS !

A.J.L.G.

Informations sur la marine marchande

Deux transports de bétail en errance en Méditerranée.

Le quotidien britannique The Guardian a signalé dans son édition du 20 février que 2.500 bêtes, touchées par une épidémie de fièvre catarrhale (blue tongue), étaient sur deux bateaux ayant appareillé le 18 décembre d'Espagne. Depuis la déclaration à bord de l'épidémie, ils errent de port en port, suivis par l'association Animal Welfare Foundation.

D'après le site myshiptracking.com, l'un des bateaux, le Elbeik, (transportant environ 1.700 bêtes) était le 19 février au mouillage devant Chypre et l'autre, le Karim Allah (900 bêtes), au large de la Sardaigne.

Le ministère espagnol de l'Agriculture a indiqué que les navires avaient quitté l'Espagne avec les certificats sanitaires nécessaires et provenaient de zones non affectées par la fièvre catarrhale, sans répondre aux questions concernant le nombre d'animaux. Il a précisé que des officiels suivaient les mouvements des navires en contact avec l'Organisation mondiale pour la santé des animaux (World Organisation for Animal Health - OIE) et la Commission européenne en vue de trouver une solution. Un porte-parole de la Commission a dit que les autorités espagnoles étaient d'accord pour le retour des navires.

Le Karim Allah étant alors proche de l'Italie, un avocat italien a déposé une requête auprès des autorités italiennes afin qu'un contrôle soit fait par un vétérinaire en collaboration avec les services du port de Cagliari.

Une demande similaire a été faite auprès des autorités de Chypre le 21 février par le Parti animaliste chypriote [oui, cela existe!] concernant l'Elbeik. Ces autorités ont indiqué qu'un contrôle serait effectué quand le navire serait dans les eaux chypriotes. (source BFMTV)

Les demandeurs de l'inspection ont demandé que la priorité soit la montée à bord des services vétérinaires pour vérifier l'état des animaux après deux mois de mer et que ceux atteints soient euthanasiés. Ensuite une solution devrait être trouvée pour les animaux en bonne santé. L'Organisation maritime internationale a indiqué qu'elle suivait la situation et était inquiète pour la situation sanitaire des équipages, la sécurité de la navigation et également pour le bétail.

Tilly Metz, parlementaire européen exerçant la présidence du comité d'enquête sur le transport animal, a rappelé qu'en 2019 le Queen Hind avait sombré avec 14.000 moutons à bord. Elle a précisé que l'un des problèmes était que le temps passé à bord soit considéré 'temps de repos' et non 'temps de transport', le temps de repos n'ayant pas de limite. Il y aurait là une faille juridique dans les règles concernant la protection des animaux pendant le transport.

Le Guardian a indiqué que ses tentatives d'entrer en contact avec les propriétaires des navires et les responsables de l'affrètement avaient été vaines.

Le Karim Allah a été lancé en 1965 et navigue sous pavillon du Liban. Le 22 février il était au mouillage devant Carthagène, venant d'Augusta (27 janvier) et auparavant de Malte (11 janvier). Il ne semble pas que l'inspection sanitaire demandée auprès des autorités sanitaires italiennes ait été effectuée.

Le Elbeik Allah, 1967, navigue sous pavillon du Togo. Le 22 février il était au mouillage devant Famagouste. La division de Chypre en deux zones, dont une en dehors de l'Union européenne, n'aide pas les choses. Le 4 janvier le navire était devant la partie turque des Dardanelles, le 8 janvier à Tripoli (autorisation de débarquer les animaux refusée du fait de leur état sanitaire) et le 1^{er} février à Alexandrie.

Une question écrite a été posée le 19 février par le Parlement Européen à la Commission européenne afin de savoir :

1) quelles mesures la Commission avait prises après avoir été informée par la Fondation pour la protection des animaux le 12 février de la situation à bord des deux navires, notamment pour faciliter l'intervention des autorités nationales sanitaires, résoudre les problèmes administratifs, etc.

2) quelle suite est donnée à l'analyse de TRACES (TRAde Control and Expert System) dont l'objet est d'établir la liste des opérateurs ayant de façon répétitive commis des infractions sérieuses et à leur partage avec les autorités nationales comme déjà demandé par le Parlement en 2019.

3) si des instructions seront données aux autorités compétentes de Croatie et de Roumaine pour qu'elles retirent les certificats d'autorisation pour l'Elbeik et le Karim Allah à la lumière de ces deux affaires et des quatorze autres concernant les mêmes navires de 2000 à 2020 et si la décision en question seraient notifiée sans délai à tous les États membres.

Une inspection a pu être faite en fin de semaine sur le Karim Allah dans le port de Carthagène. Ils vétérinaires ont décrit les conditions de vie des animaux comme 'infernales'. Le capitaine du navire aurait déclaré aux inspecteurs qu'une vingtaine de bêtes étaient mortes sur 895. Les informations consultées le 27 février indiquaient que les autorités portuaires préparaient l'abattage des animaux. Un avocat représentant l'armateur du bateau a indiqué qu'il s'opposerait à cet abattage et refuserait d'en supporter le coût, comme demandé par les autorités espagnoles, se réservant de prendre contact avec les autorités libanaises (nationalité du navire).

L'Elbeik, toujours au mouillage devant Famagouste, aurait embarqué de la nourriture et de la paille pour les animaux et devrait appareiller pour la Grèce pour reprendre du carburant (source The Guardian, 27 février)

A suivre...

A.V.

Jeu-photo

La photo-quizz du mois de février 2021 :

Des autorités civiles et militaires passent en revue une compagnie de marins place Chateaubriand.
Visiblement il ne fait pas chaud ! Surtout dans la neige.
De quel évènement peut-il s'agir ?



Réponse à la photo-quizz du mois de janvier 2021 :

Quel est ce bâtiment de la Marine Nationale au mouillage bassin Vauban et plus particulièrement au quai du Bajoyer, emplacement qu'il occupait régulièrement?



Il s'agit du dragueur océanique ANCRE -M611- au quai du Bajoyer. Photographie de 1951. Il est alors affecté, depuis 1947, à l'école des pilotes de la flotte. C'est à l'origine un dragueur allemand de type 1935 construit en 1939 pour la Kriegsmarine. Saisi à la fin de la guerre il sera cédé par les Etats-Unis à la France en 1947. Rebaptisé Ancre il remplace un homonyme, ex. allemand également, à l'école de pilotage fin 47. Le bâtiment servira à l'Ecole jusqu'en 1956 puis sera désarmé en 1960 et finira comme brise-lames à Brest.

Caractéristiques :

Déplacement 600 tonnes

Longueur : 70 m

Vitesse 19 nœuds

Armement : 2 canons de 105 mm et 4 de 20 mm