

ACORAM

ASSOCIATION DES OFFICIERS DE RÉSERVE DE LA MARINE NATIONALE

SECTION DE SAINT-MALO / RENNES



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

Président :	C.F. (H) Antoine Virenque	06 72 34 01 42	avirenque@gmail.com
Vice-président :	C.F. (H) Claude-Henri Ronin	06 07 03 35 25	chr.combourg@gmail.com
Vice-président :	E.V.1 (H) Bernard Metzler	06 14 59 63 68	bmetzler@wanadoo.fr
Secrétaire :	C.F. (H) Alfred Joël Le Gourriérec	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

Point sur le Musée national de la Marine

Il est rappelé que le musée de la place du Trocadéro à Paris fait l'objet d'une rénovation complète. Ce musée est dans la continuité des collections constituées à partir de 1748 au Louvre par décision de Louis XV : il est ainsi le deuxième musée au monde par ordre d'ancienneté, après celui de Saint-Pétersbourg dont les collections sont moins importantes que celui de Paris. Celui-ci est en réseau avec ceux de Brest, Rochefort, Port-Louis, Toulon.

L'Association des amis du musée d'histoire maritime de Saint-Malo a organisé récemment une visite du chantier parisien, permettant ainsi d'apprécier l'ampleur des travaux en cours. Le chantier couvre six années avec plus de 8 000 m² à rénover. L'ambition est de montrer plus de 800 œuvres, une partie des 35 000 objets se trouvant dans les collections du musée : 2 822 maquettes de bateaux, plus de 7 000 peintures et dessins, 5 220 photographies. Concernant les collections, la modernisation et l'extension d'un hangar de stockage à Dugny permet de les accueillir et de les entretenir dans les meilleures conditions possibles. De ce fait, l'atelier d'entretien des modèles que l'on pouvait voir à travers une vitrine au Trocadéro est maintenant à Dugny.

Les thématiques retenues pour le musée parisien seront de trois ordres :

- la France, puissance navale, pouvoir et innovations, dans la continuité des bâtiments du XVII^{ème} siècle jusqu'aux SNA de nouvelle génération ;
- l'économie maritime, les routes de la consommation ;
- l'homme et la mer, tempêtes et solidarités (le visiteur étant accueilli par une vague virtuelle!).

Bien entendu les objets faisant l'un des charmes de la visite du musée, comme la galère La Réale ou les vues des ports de France d'Horace Vernet, seront mis en valeur. Il est rappelé que le Canot de l'Empereur qui avait été amené de Brest à Paris en 1943 par crainte des bombardements a été ramené à Brest. Il est maintenant dans le hall des anciens ateliers des Capucins, au-dessus de la Penfeld (pour ceux qui n'auraient pas vu les ateliers rénovés, cela vaut le déplacement!!!).

Le chantier architectural de Paris devrait être terminé cette année avec ensuite le début du chantier muséographique. L'ouverture au public est prévue pour 2023. La visite organisée par l'AAMHMSM a permis de comprendre le projet d'aménagement : zone d'accueil du public - parcours des visiteurs qui suivra les thématiques indiquées ci-dessus - fonctionnement du musée avec deux expositions par an, en plus de la présentation des collections permanentes. Les travaux actuels portent sur la nécessaire remise à niveau des conditions d'accès, la vérification de la structure du bâtiment (une partie datant du XIXème siècle, l'autre partie datant de l'exposition internationale de 1937) et enfin l'installation de zone de livraison et de stockage des œuvres, de bureaux, etc. Nous avons pu ainsi admirer, dans le cadre de la visite organisée pour l'AAMHMSM, les voûtes courbées des deux grandes galeries, entièrement rénovées. A suivre, dans l'attente de la réouverture en 2023.

A.V.

Nouvelles de la défense nationale

Les armées se dotent d'une stratégie ministérielle de maîtrise des fonds marins

La ministre des Armées, Florence Parly, a présenté, lundi 14 février, avec le chef d'état-major des armées, le général d'armée Thierry Burkhard, une stratégie visant à élargir les capacités d'anticipation et d'action de la Marine nationale jusqu'à 6 000 mètres de profondeur.

Les fonds marins constituent un nouveau champ de conflictualité au même titre que l'espace exo-atmosphérique, le cyberspace et la sphère informationnelle. Avec la deuxième zone économique exclusive au monde, la France veut être en mesure de garantir la liberté d'action de ses forces et de protéger sa souveraineté, ses ressources et ses infrastructures jusque dans les profondeurs océaniques.

Les espaces maritimes sont régis par un corpus de normes internationales au premier rang desquelles se trouve la Convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM). Ce texte stipule que les droits des Etats s'amenuisent à mesure que l'on s'éloigne de la côte. Au cours des dernières années, certains États ont toutefois développé des interprétations extensives de la convention, à des fins d'appropriation des ressources (minières, biologiques ou fossiles) ou d'espaces maritimes au regard de la situation géopolitique de la zone.

Face à ces affirmations de puissance, à la recrudescence des actions hybrides dans les fonds marins et à l'émergence du concept de « *seabed warfare* » (maîtrise des fonds marins), la protection des intérêts stratégiques de la France dans cet espace est un enjeu déterminant pour :

- . Garantir la liberté d'action de ses forces face à des stratégies de surveillance et d'interdiction sous-marine potentiellement déployées depuis les fonds marins ;
- . Protéger ses infrastructures sous-marines comme les câbles de communication et de transport d'énergie (électricité, gaz, pétrole) ;
- . Protéger ses ressources. L'immense territoire maritime français abrite une biodiversité et des ressources qu'il convient de connaître mais surtout de protéger ;
- . Être prêt à agir et faire peser une menace crédible face à des modes d'actions divers, évolutifs et hybrides.

Les Opérations de maîtrise des fonds marins (OMFM) visent à intégrer ces nouveaux enjeux dans la stratégie de défense française. Cette doctrine s'articulera autour de trois fonctions « connaître », « surveiller » et « agir ».

La Marine nationale dispose déjà de capacités de guerre des mines et d'hydro-océanographie concourant à la maîtrise des fonds marins. Mais pour élargir ses capacités d'investigation et d'action jusqu'à 6 000 mètres de profondeur, la France va se doter de capacités militaires exploratoires grands fonds, constituées de drones sous-marins (AUV – Autonomous underwater vehicle) et de robots (ROV – Remotely operated vehicle).

Inscrite pleinement dans l'ambition pour les grands fonds marins, portée par le plan d'investissement « France 2030 », cette stratégie du ministère des Armées permettra de soutenir le développement de l'innovation et l'émergence d'une filière nationale répondant à ses besoins dans les grandes profondeurs océaniques.

« Pour la France, par les mers, nous combattons » : lancement de la mission JEANNE D'ARC 2022

Le 18 février 2022, le Porte-hélicoptères amphibie (PHA) Mistral et la Frégate type La Fayette (FLF) Courbet ont appareillé du port de Toulon marquant le début de la mission JEANNE D'ARC 2022.

Depuis le pont d'envol du PHA Mistral, la cérémonie militaire précédant l'appareillage a été présidée par l'amiral Pierre Vandier, chef d'état-major de la Marine (CEMM), en présence notamment du vice-amiral d'escadre Guillaume Goutay, directeur du personnel militaire de la marine (DPMM), du vice-amiral d'escadre Xavier Baudouard, commandant de la force d'action navale (ALFAN), du contre-amiral Benoit Baudonnière, commandant de l'École navale (ALENAV) et du général de corps d'armée Vincent Guionie, commandant des forces terrestres (COMFT). La présence des hautes autorités de la Marine nationale et de l'armée de Terre illustre l'ambition interarmées de la mission JEANNE D'ARC 2022.

Le groupe interarmées JEANNE D'ARC est constitué des équipages du PHA Mistral et de la FLF Courbet, de l'École d'application des officiers de marine (EAOM), du Groupement tactique embarqué (GTE) de l'armée de Terre ainsi que des détachements de la flottille 35F et de la flottille amphibie (FLOPHIB).

Au cours des 5 mois de mission, le groupe JEANNE D'ARC sera successivement déployé en mer Méditerranée puis en océan Indien, avant de rejoindre l'océan Atlantique. La présence du groupe JEANNE D'ARC délivrera une formation d'excellence pour l'ensemble des officiers-élèves et contribuera à renforcer l'interopérabilité avec nos alliés et partenaires riverains par la conduite d'exercices de grande ampleur.

Tout au long de son déploiement, le groupe JEANNE D'ARC 2022 entretiendra la connaissance et une appréciation de la situation dans les zones traversées tout en contribuant à la sûreté maritime. Sa mission s'inscrit dans le cadre de la stratégie de défense française en océan Indien, affirmant l'intérêt de la France, nation riveraine, pour cette zone. Elle contribue également aux missions de souveraineté de la France dans ses zones maritimes, et renforce la coopération avec ses principaux partenaires stratégiques en océan Indien et en Atlantique.

Renouvellement du matériel :

Le ministère des armées a annoncé en décembre 2021 le lancement du programme de 169 hélicoptères Guépard H 160 pour l'ensemble des forces armées dont 49 pour la Marine. Les premiers seront livrés à l'Armée de terre en 2027, à la Marine en 2029. La première commande ferme a été passée fin décembre et comporte 8 appareils pour la Marine.

Pour attendre ces mises en service, celle-ci va mettre en oeuvre des appareils affrétés : 12 Dauphin N3 et 6 H 160 qui remplaceront les Dauphin et Panther actuels. Le premier H 160 est en essais et doit être livré au printemps donc bientôt.

Les H 160 seront affectés à Lanvéoc (3), Hyères (2) et Maupertus (1). En fin de programme, les futurs Guépard H 160M et les NH 90 Caïman seront les seuls modèles en service.

Renaissance de la marine marchande à voiles:

L'empreinte carbone qui nous menace, liée à l'activité humaine et dont l'ombre est partout, a quelques conséquences sur notre milieu maritime. Nous qui croyons, jusqu'à peu, avoir exercé notre art dans un milieu potentiellement dangereux, mais relativement propre, découvrons que le milieu en question est beaucoup plus pollué que nous ne le supposions. Cette découverte a entraîné des recherches dans tous les domaines produisant ou consommant de l'énergie.

La construction navale est concernée pour ce qui concerne l'utilisation de nouveaux carburants avec lesquels on essaie de réduire la pollution atmosphérique. On utilise ou va utiliser comme source d'énergie l'hydrogène, l'ammoniac, la biomasse dans des moteurs dont la puissance sera un peu réduite par rapport à ce qui existe maintenant.

A côté de cette énergie, on voit apparaître, ou réapparaître, une énergie qui paraît gratuite, dont on n'a pas encore mesuré la disponibilité ni les limites : le vent. Du temps de la marine à voiles, on utilisait directement le vent qui se transformait en poussée propulsive par l'intermédiaire de la voilure, morcelée pour être maniable par les hommes. Et puis, le vent est rentré dans les cales des tourne-broches et son exploitation commerciale a disparu dès après la première guerre mondiale. Ne subsistent que quelques navires anciens, tels le Belem, ancien navire du chocolat Menier, ou Le Français, cousin issu de germain du Pourquoi-pas ? du commandant Charcot, utilisés comme navires-écoles.

La perspective de changements importants à venir dans les possibilités de propulsion a déclenché des recherches très particulières et très techniques, en même

temps qu'on a vu utiliser des navires déjà anciens dont les capacités de transport demeuraient rentables dans des domaines d'activité restreints.

Le plus avancé dans le domaine de la recherche est peut-être l'Energy Observer de Victorien Erussard. Ce catamaran de 30 m est d'abord un laboratoire de recherches et effectue en ce moment un tour du monde en 6 ans. Sauf erreur, il est en ce moment du côté de Singapour mais n'a pas déclenché l'enthousiasme des investisseurs. La phase suivante est la construction d'un Energy Observer 2 qui devrait voir le jour vers 2025. Ce cargo d'environ 5 000 tonnes de port en lourd sera propulsé, selon les circonstances, par un mix énergétique : vent, solaire, hydrogène.

Les projets sont multiples et concernent de nombreux chantiers, en Bretagne, en Méditerranée, un peu partout.

Un aspect intéressant est le projet brestois de TOWT (TransOceanic Wind Transport). D'un côté, il ne s'agit plus de développer des technologies nouvelles mais de promouvoir l'utilisation commerciale de vieux gréements en diminuant drastiquement leur empreinte carbone. On fait alors revivre des navires anciens en consacrant leur navigation au transport de produits de valeur provenant de régions éloignées et dont le temps de transport n'est pas une urgence absolue. Un aspect particulier et attirant se trouve dans le choix des produits transportés. La ligne aurait peut-être pu s'appeler Epicure puisqu'il s'agit de café, chocolat, vin, rhum et autres...une résurgence honnête de la navigation triangulaire.

De l'autre, TOWT se lance dans la construction par Piriou d'un cargo à voiles de 1 000 tpl, 81m de long, destiné à une ligne transatlantique au départ du Havre.

Autre projet intéressant, celui de Neoline : un voilier de 136m de long, roulier de 5 000 tonnes de port en lourd pour une ligne transatlantique de St Nazaire à St Pierre et Miquelon, Halifax, Baltimore, mu par 4 200 m² de voilure, impliquant la Compagnie Maritime Nantaise.

Autre projet, celui d'un cargo de 121m pour une ligne sur la Guyane, nommé Canopée et destiné au transport des éléments d'Ariane 6.

Un concept différent consiste à assister la propulsion classique d'un navire par l'utilisation d'une voile de kite surf. Des tests sont en cours sur le cargo roulier Ville de Bordeaux avec une voile de 500 m² qui permettrait d'économiser 20% du combustible. Les tests sont basés sur 5 transports transatlantiques d'éléments d'Airbus.

Enfin, en m'excusant auprès de tous ceux que j'ai oubliés ou négligés dans cette énumération, je termine ce tour du vent en rappelant que Grain de Sail transporte régulièrement à la voile, du café, du thé, du vin, du cacao... Capable de porter 50 tonnes, il aura bientôt un grand frère, Grain de Sail 2, de 51m de long et pouvant porter 350t.

AJLG