N° 276 JUILLET - AOÛT - SEPTEMBRE 2022

MARINE
ACORAM

PHOTO : MARIE DETRÉE

Antarctique : la base Dumont d'Urville.
Lire pages 32-35

PHOTO : SECTION ISÈRE

Port-Revel : le centre d'entraînement à la manœuvre
Lire pages 18-21.

ET AUSSI...

- Compte rendu de l'assemblée générale, p. 4.
- La protection de la biodiversité en haute mer, p. 6.
- Le modèle français de l'action en mer, p. 10.
- L'hydrogène et le secteur maritime, p. 12.
- La bataille de l'Arctique : un défi hors cadre p. 22.
- Opération Daguet : un rôle méconnu pour la Marine marchande, p. 36.
- Les nœuds, p. 39.
- Activités des sections, p. 42.
- Il y a 40 ans la « guerre des Malouines », p. 50.
- Livres, p. 56.

PHOTO : PMM DE LYON

PMM et Légion étrangère unies dans le souvenir de Camerone
Lire pages 42-43.

OPÉRATION DAGUET

Un rôle méconnu pour la Marine marchande

Le 2 août 1990, le Koweït est envahi dans son intégralité par l'Irak. Quatre jours plus tard le vote par le conseil de sécurité de l'ONU de la résolution 661 entérine le boycottage de ce dernier État. La résolution 665 du 28 août déclare légitime l'usage de la force pour maintenir l'embargo, une mesure suivie le 29 novembre par un ultimatum annonçant l'emploi de la force à partir du 15 janvier 1991. Le délai de 6 mois entre la menace et sa mise en œuvre est essentiellement un impératif logistique plus que diplomatique. Le défi est de taille : il s'agit d'assurer la projection et l'approvisionnement en vivres, eau et munitions d'une coalition internationale de plus d'un demi-million de militaires dans un milieu hostile, désertique. Cette coalition est menée par les États-Unis et soutenue par quelques contributions militaires majeures dont celle de la France aux côtés du Royaume-Uni et de l'Arabie Saoudite.

Le 17 janvier, à l'expiration de l'ultimatum, la phase offensive aérienne est lancée. S'ensuivent 42 jours de bombardements intensifs, puis le 24 février le début de l'opération *« Tempête du désert »* désignant l'assaut des lignes ennemies par les troupes terrestres des États-Unis, du Royaume-Uni et de la France. Cent heures suffisent à provoquer une déroute totale de l'armée de Saddam Hussein. Le 28 février à 6 h 00 UTC les opérations offensives sont suspendues. Elles auront été menées à une allure de TGV selon l'expression du ministre des Armées.

L'engagement par la France de 12 600 militaires a été effectué majoritairement par la voie maritime. Une quarantaine de navires militaires et civils ont ainsi acheminé puis rapatrié une brigade mécanisée soit 9 300 hommes, 3 800 véhicules et 4 500 conteneurs entre Toulon et Yanbu, un port industriel saoudien en mer Rouge. Chaque demi-rotation peut s'articuler en trois phases : une navigation de 4 jours sur 1 500 Nm de Toulon à Port Saïd, de 36 heures sur 480 Nm entre Suez et Yanbu, et 24 h de manœuvre pour le passage du canal.

À défaut de disposer comme les États-Unis d'une imposante flotte sous un commandement dédié aux transports maritimes (le *Maritime Sealift Command*), l'État français doit recourir à une forme de réquisition des navires civils sous contrôle d'un armateur français quels que soient leurs pavillons, comme l'y autorise l'état de belligérance.

Dès le mois de septembre, la Direction de la flotte de commerce du ministère délégué à la Mer en liaison avec l'état-major des Armées (EMA) et le comité des armateurs de France réactive la cellule TRAMIN (transports maritimes d'intérêt national) selon les modalités du décret du 21 mai 1969. Elle peut ainsi organiser les transports selon une formule d'affrètement réciproquement consentie et sur des bases commerciales plutôt avantageuses pour les armateurs. Il est convenu que les équipages civils embarqués après le 15 janvier seront constitués exclusivement de volontaires afin d'éviter les contestations syndicales.

Jusqu'en mars 1991, les transits des navires marchands sont placés sous couverture navale et soumis à l'autorité exclusive de CECMED ou d'ALINDIEN, selon le théâtre maritime concerné.

L'organisation des convois a également pour objectif tactique d'éviter de dissocier des unités constituées, qui seront ainsi parées, dès leur arrivée à Yanbu, à monter en ligne avec tout leur matériel roulant ou conteneurisé. Le ratio matériel/homme est en constante augmentation au fil des opérations : 3 mètres linéaires par homme au final, soit une surface de pont de 3 x 2,40 m, deux fois supérieure aux premières prévisions encore que plutôt modeste au regard des 6 ml affectés à chaque soldat américain. Il devient alors impératif d'appairer chaque paquebot-transbordeur avec un, sinon deux rouliers-porte-conteneurs de grande capacité. Les opérations de chargement/déchargement en *roll on-roll off* et le saisissage/désarrimage de

Ci-contre, insigne du ferry *Chartres* en commémoration de sa mission de transport des troupes françaises :
une figure héraldique en émaux et quatre idées maîtresses :
- L'étoile et le croissant rappelant le contexte géographique.
- Le navire représenté avec une tonture exagérée pour suggérer le mouvement de plate-forme, sur fond outre-mer.
- L'épée en relief, pointe en bas, emblème de la logistique des forces armées.
- La tête du Daguet schématisée.

Le M/S Chartres.

PHOTOS : COLLECTION DE L'AUTEUR

AMX 30 à l'embarquement.

la cargaison sont effectués par les 250 hommes de la base de transit interarmées (BTI basée à La Rochelle) détachés à Toulon et Yanbu. Un choix pertinent à deux titres : le personnel de la BTI connaît parfaitement les procédures et le matériel de la Marine marchande et ce dispositif permet d'éviter les débrayages dont les dockers, aux ordres de leur syndicat, sont si coutumiers.

D'octobre 1990 à juillet 1991, 108 rotations distribuées entre 36 navires marchands et 3 transports de chalands de débarquement (TCD), constituent la plus importante opération de projection depuis l'affaire de Suez en 1956. Huit de ces rotations sont effectuées de décembre 1990 à juillet 1991 par le ferry M/S *Chartres* avant, pendant et après le déclenchement des hostilités. Début janvier, il transporte le 2e RIMA, le dernier régiment constitué avant l'offensive terrestre. À partir de mars, il effectue les premiers rapatriements (le 1er Spahis, le 1er REC et une foule de détachements de moindre dimension), parfois complexes (2e RIMA embarqué à Yanbu, détourné sur Djibouti et remplacé par le détachement Koweït City, dit CSK).

Le *Chartres* est également affecté à l'opération *Libage* et débarque à Iskenderun les 500 passagers du corps médical chargé de porter assistance, 900 km dans l'est, aux Kurdes au nord de l'Irak. Bien souvent entre deux traversées, à Iskenderun comme à Yanbu, le *Chartres* est utilisé comme base arrière dans l'attente de la formation des convois, servant jusqu'à 2 500 repas par jour.

Habituellement affecté à des liaisons transmanche et dimensionné pour le transport sur une courte durée de 1 500 passagers civils et d'une centaine de véhicules sur le pont garage, le *Chartres* a dû être aménagé. Les bars et promenoirs sont modifiés en dortoirs pour 700 personnes tandis que 80 « privilégiés » sont logés dans les quelques cabines disponibles. Une partie du pont garage est réservée à une dizaine de conteneurs équipés en douches ou sanitaires et à une quinzaine de modules de climatisation. La capacité des caisses à eau douce et la production du bouilleur restent toutefois limitées. Ces modules font l'objet d'une surveillance particulière, soumis à une discipline stricte, et doivent être utilisés par vacations afin de limiter la consommation d'eau douce à 60 t/jour pour un contingent de 700 à 800 passagers. Une contrainte pénible quand les conditions climatiques affichent 40 °C et 95 % d'humidité.

Affrété coque nue par la Compagnie de navigation d'Orbigny et affrété à temps, pour une période d'une durée indéterminée par la cellule TRAMIN, le navire construit dans les années 70 a des qualités nautiques indéniables (excellente manœuvrabilité, absence de vibrations quelle que soit l'allure) mais n'est pas un modèle de confort. Équipage comme passagers s'organisent pour gommer ces lacunes. Réduit de 60 à 37 hommes, l'équipage du *Chartres* comprend tout de même une solide équipe de 13 cuisiniers maintes fois félicités pour la qualité de leurs prestations à même de satisfaire des appétits d'autant plus féroces qu'ils anticipent ou suivent un régime de rations de combat. Les militaires de leur côté collaborent à la propreté générale et au service restaurant avec l'intégration permanente de deux cuisiniers supplémentaires, quatre maîtres d'hôtel et une corvée de plongeurs.

Équipage et passagers ne se sont pas contentés de cette simple collaboration, ils ont bien souvent développé des liens d'amitié ou à tout le moins de sympathie par le truchement d'invitations croisées, d'un carré à l'autre. Toujours dans cet esprit de convivialité, le *Chartres* s'est ingénié, dès les premiers rapatriements, à tirer le meilleur parti des fluctuations de sa feuille de route en multipliant de courtes « escales » sur des lieux aussi pittoresques que l'Etna, le détroit de Messine, le Stromboli, ou la forteresse de Bonifacio.

Les dernières grognes de quelques nostalgiques d'un retour en croisière sur un paquebot de luxe furent bien vite chassées par une arrivée dans cette belle rade de Toulon ponc- >>

PHOTOS : COLLECTION DE L'AUTEUR

Le retour du premier REC.

TRACOU.

Le commandant Philippe Pizeine reçoit le Mérite maritime.

>> tuée par un ballet d'hélicoptères, les bateaux pompe, la musique de la flotte, les quais couverts par les familles et par des personnalités, toutes affichant un grand sourire.

Au final et malgré son inconfort et sa silhouette courtaude, le *Chartres* est cité en octobre 1991 par le ministre délégué à la Mer, Monsieur Jean Yves Le Drian comme *« le navire emblématique des opérations d'acheminement* Daguet *et* Libage ».

De façon plus générale la participation de la Marine marchande dans l'opération *Daguet* a été un succès grâce aux liens organiques entre la Marine marchande et la Marine nationale : notamment l'existence du corps militaire des Affaires maritimes dans les structures du ministère de la Mer, les liens permanents entre le Comité des armateurs et la Marine nationale, la présence de nombreux réservistes dans les états-majors des navires affrétés par la cellule TRAMIN.

En fin de carrière, dans les années 2000, le *Chartres* a été vendu à un armateur grec qui l'a exploité en mer Égée. Les marins grecs venus le chercher à Dunkerque se sont montrés surpris par l'émotion suscitée par cette vente. Le commandant grec a fait à son tour un petit discours :

« C'est un grand honneur pour moi, de prendre livraison d'un navire que vous avez beaucoup aimé semble-t-il. Je vous promets qu'on fera tout notre possible pour en prendre soin et le garder longtemps. Je suis certain qu'on en sera content. »

Ce qui fut salué par une *« standing ovation »* de l'assistance.

CF (H) Philippe PIZEINE
Propos recueillis par le CF (H) Jean-Paul BILLOT
Délégation Île-de-France

L'auteur

Philippe Pizeine est diplômé de l'École de la Marine marchande du Havre (1974), breveté capitaine de 1re classe de la Navigation maritime (1982) et titulaire d'un DESS en Transports internationaux (université Paris-I Sorbonne, 1989).

Il effectue son service national en 1975-1976 comme chef de quart sur le remorqueur de haute-mer *Tenace* : il participe alors depuis l'Espagne au remorquage du dock flottant destiné à Papeete puis, sur la route du retour, au remorquage du pétrolier *Amerfin*, en détresse au large des côtes du Costa Rica. Capitaine de frégate (H), il a été titulaire d'un poste de mobilisation au Commissariat général aux transports (Comigetra) de 1986 à fin 2007 et a rempli de nombreuses missions d'officier de liaison auprès de délégations étrangères.

De 1972 à 1986 et de 1992 à 1994 : il navigue à la Compagnie générale maritime.

De 1986 à 1989, il est en mission au ministère de la Mer pour la gestion des trafics maritimes bénéficiant de la garantie publique.

Entre décembre 1990 et août 1991, dans le cadre de l'opération *« Daguet »* il est second capitaine (un voyage) puis commandant (sept voyages) du car-ferry *Chartres*, affrété par l'EMA pour transport de troupes et de véhicules sur l'Arabie Saoudite, Djibouti ou Iskenderun.

De 1994 à 2017, il occupe des fonctions de capitaine expert et superintendant à la société SETAF-SAGET, division vrac du groupe Bourbon.

L'assemblée des participants à l'assemblée générale de l'ACORAM.

Quelques vues des journées de l'assemblée générale des 10 et 11 juin 2022 à Paris

Le président, Éric Naddéo, et le délégué général, Luc Brenac.

Mathias Danel et le président.

PHOTOS : DR

Christian Bardou reçoit la médaille de Vermeil.

Marie-Astrid d'Anglejan reçoit la médaille de bronze.

Moment de détente à la Rotonde Gabriel.