



NEWSLETTER

BSAM GARONNE - A 605



N°6 – JANVIER / FEVRIER 2024



LE MOT DU COMMANDANT

Le Capitaine de Corvette Benjamin
FORTANER, Commandant du
BSAM Garonne – Equipage B.



Chers Professeurs, chers élèves,

Sur la trace des terre-neuvas, de Reykjavik en Islande à Saint Pierre et Miquelon, l'équipage comme le bâtiment ont affronté les éléments hivernaux pour l'accomplissement de sa mission de soutien aux territoires ultra marins.

La beauté des paysages autant que l'extraordinaire de notre déploiement ont ce prix-là.

Si vous ne verrez au gré de la newsletter que les sourires et la beauté d'une nature brute, ne mésestimez pas l'exigence des heures et des nuits au large en équipage.

Avant notre retour, nous souhaitons partager avec vous ces moments, exigeants mais incroyables, vécus pour l'accomplissement de notre mission.

Ces moments ne valent aussi que pour le bonheur de les partager avec nos familles au retour et par les cartes postales que nous pouvons leur envoyer au rythme des escales.

Bonne lecture donc !



LE BSAM GARONNE

Introduction & généralités

L'acronyme BSAM signifie Bâtiment de Soutien et d'Assistance Métropolitain. Il existe 4 BSAM en France, au sein de la Marine Nationale :

- La Seine, basée à Toulon et qui porte le numéro A 604
- Le Rhône, basé à Brest et qui porte le numéro A 603
- La Loire, basée à Toulon et qui porte le numéro A 602
- La Garonne, basée à Brest et qui porte le numéro A 605

Spécificités & missions :

Les BSAM sont des bâtiments de 70 mètres de long pour 16 mètres de large, dont la capacité d'accueil est de 60 personnes. En général, l'équipage se compose de 20 à 30 marins.

Equipé de 2 treuils de remorquage, un BSAM serait capable de remorquer, dans des conditions météorologiques optimales, le porte-avions Charles de Gaulle ! C'est donc un bateau qui excelle dans ses missions de remorquage.



Sur le toit du BSAM, 2 lances à eau très puissantes permettent d'attaquer le feu comme les pompiers le font à terre avec leurs lances et leurs camions. Ainsi, un BSAM est capable d'accomplir des missions de « lutte contre les sinistres ».

La grue, quant-à-elle, a plusieurs utilités. D'une part, elle sert à charger et décharger des conteneurs (par exemple) sur et depuis la plage-arrière lorsque nous transportons un chargement.



Elle est aussi utilisée pour mettre à l'eau « l'embarcation de travail » (en bas à gauche). C'est un plus petit bateau de 7,8 mètres de long, qui est majoritairement utilisé dans le cadre de nos missions « antipollution » : avec un barrage (un genre de filet, en bas à droite) de 300 mètres de long attaché derrière l'embarcation de travail, nous récupérons les déchets qui flottent, en "raclant" la surface.



La deuxième et dernière embarcation des BSAM, c'est l'EDO : l'Embarcation de Drome Opérationnelle. Ce semi-rigide (la coque du fond est rigide, et des boudins sont gonflés tout autour) de 6,75 mètres de long est mis à l'eau très rapidement, contrairement à l'embarcation de travail. En effet, en cas d'homme à la mer (que ce soit un exercice pour s'entraîner, ou un cas réel), nous devons être en mesure de le sauver en moins de 7 minutes. L'EDO est aussi une embarcation utilisée lorsque le BSAM est en mission SVH : Sauvegarde de la Vie Humaine. Il s'agit de la protection des migrants qui tentent régulièrement de traverser de l'Angleterre vers la France, au niveau du détroit du Pas-de-Calais.



En plus de ces spécificités, les BSAM remplissent des missions de soutien (ravitaillement, récupération de torpilles, etc.), de Police des Pêches, de surveillance, etc. Ce sont des bateaux très polyvalents !

Enfin, les BSAM sont composés de 2 équipages : A & B. De manière cyclique, l'un est à terre et l'autre est en mer. Cela permet aux marins de se reposer tout en maintenant le bateau en mission !



MARINE NATIONALE

CARTE NATIONALE D'IDENTITE / IDENTITY CARD





<i>NOM</i> BSAM	<i>Année de mise en service</i> 2019
<i>Prénom(s)</i> Garonne	<i>Tonnage brut</i> 2 665 T
<i>Longueur</i> 70,3 m	<i>Tirant d'eau</i> 5 m
<i>Largeur</i> 15,8 m	<i>Numéro</i> A 605
<i>Hauteur</i> 22 m	





**MINISTÈRE
DES ARMÉES**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



JANVIER 2024

Police des Pêches au large de La Rochelle



La Police des Pêches est une mission courante pour les Bâtiments de Soutien et d'Assistance Métropolitains (BSAM) dont la Garonne fait partie. C'est directement l'Etat français qui intervient par l'intermédiaire des navires de la Marine Nationale, et des marins qui les gouvernent, afin de contrôler que les pêcheurs respectent les lois qui les concernent. Il s'agit de l'une des facettes de l'Action de l'Etat en Mer (AEM).

Par exemple, nous vérifions que les filets du pêcheur soient bien marqués avec le nom du bateau, et que chaque personnel travaillant à bord ait un contrat de travail. Nous nous assurons aussi que les poissons ou coquillages pêchés soient de la bonne taille : on parle de la « maille ».

En effet, chaque espèce d'animal marin qui est amenée à être pêchée est soumise à la maille : c'est la taille minimale que l'animal doit faire pour pouvoir être conservé par le pêcheur. Si le spécimen est plus petit que la taille autorisée, il doit être relâché. Cela permet de réguler les prises et de limiter la pêche intensive sur les spécimens trop « jeunes », qui peuvent encore se reproduire afin que l'espèce perdure.

Ci-contre, notre Commandant en Second vérifie la maille de ce merlu pêché un peu plus tôt, et dont la taille minimale doit être de 27 cm. Si le poisson est plus petit, c'est une infraction !



Comment ça se passe, un contrôle ?

Dans un premier temps, nous prenons contact avec le pêcheur pour obtenir quelques informations : le nombre de personnes à bord, les types de poissons/coquillages qu'il pêche, etc.

Ensuite, nous mettons à l'eau notre Embarcation de Drome Opérationnelle (EDO) : c'est notre fameux semi-rigide de 6,75 mètres de long, qui est d'abord mis au-dessus de l'eau avec le bossoir (comme la grue mais plus petit) à quelques mètres de haut, puis descend lentement, accrochée par un câble. Les marins, déjà à bord du semi-rigide lors de cette opération, peuvent admirer la vue imprenable sur le BSAM pendant la descente jusqu'à l'eau !



Une fois à la mer, l'EDO fonce vers le pêcheur et monte à son bord par une « échelle de pilote » :

Les membres de l'équipage qui sont habilités à effectuer le contrôle grimpent donc le long de cette échelle tandis que les deux bateaux avancent : le navire de pêche, et l'EDO qui vient se coller à celui-ci pour être au plus près de l'échelle. Une fois ces marins à bord du navire de pêche, le pilote de l'EDO vient se positionner derrière en attendant la fin de la visite de contrôle.

Ici, vous pouvez voir l'EDO dans l'eau, le long du navire de pêche, ainsi que les marins en train de monter à l'échelle de pilote pour embarquer !

Une fois la visite de contrôle terminée, l'équipe revient à bord de l'EDO et est remontée sur le BSAM par le même câble / bossoir.





JANVIER & FEVRIER 2024

Mission BOREALIS 2024

Le grand départ

Le lundi 22 janvier 2024, nous avons appareillé avec l'ensemble de l'équipage B, depuis notre port-base de Brest, en direction de l'Islande pour la mission BOREALIS 2024.

Ce déploiement de longue durée (1 mois) ayant pour but le « soutien aux territoires ultramarins » dont l'archipel de Saint-Pierre et Miquelon fait partie, englobe plusieurs objectifs :

1. Apporter un soutien logistique au patrouilleur de la Marine Nationale FULMAR, stationné au port de Saint-Pierre (ravitaillement) ;
2. Apporter un soutien logistique à l'archipel de Saint-Pierre et Miquelon, par la récupération et le rapatriement vers la France de certains déchets que les habitants de la zone ne sont techniquement pas capables de traiter sur place ;
3. Contribuer au développement et au partage d'expériences, de connaissances et d'un savoir-faire de la Marine Nationale en terme de navigation en eaux froides et en milieu polaire ;
4. Soutenir la recherche scientifique en rapportant de Saint-Pierre et Miquelon des échantillons à destination du Centre National de la Recherche Scientifique (CNRS).

Lors de notre transit en direction de la première escale Reykjavik, nous avons dû faire face à une mer formée de creux dépassant les 10 mètres, ainsi qu'à des vents atteignant 80 nœuds (1 nœud = 1,852 km/h, soit ici 148 km/h de vent !). Pour nous abriter légèrement de ces conditions éprouvantes, nous sommes passés par le Canal Saint-Georges, situé entre l'Irlande et l'Angleterre.

Chez les marins, l'état de la mer se mesure grâce à l'échelle de Douglas :

MER 0	« calme »	0m
MER 1	« ridée »	0 à 0,1m
MER 2	« belle »	0,1 à 0,5m
MER 3	« peu agitée »	0,5 à 1,25m
MER 4	« agitée »	1,25 à 2,5m
MER 5	« forte »	2,5 à 4m
MER 6	« très forte »	4 à 6m
MER 7	« grosse »	6 à 9m
MER 8	« très grosse »	9 à 14m
MER 9	« énorme »	14m et +

La force du vent, elle, se mesure avec l'échelle de Beaufort :

FORCE 0	« calme »	0 nœuds
FORCE 1	« très légère brise »	1 à 3
FORCE 2	« légère brise »	4 à 6
FORCE 3	« petite brise »	7 à 10
FORCE 4	« jolie brise »	11 à 16
FORCE 5	« bonne brise »	17 à 21
FORCE 6	« vent frais »	22 à 27
FORCE 7	« grand frais »	28 à 33
FORCE 8	« coup de vent »	34 à 40
FORCE 9	« fort coup de vent »	41 à 47
FORCE 10	« tempête »	48 à 55
FORCE 11	« violente tempête »	56 à 63
FORCE 12	« ouragan »	64 et +

Escale à Reykjavik

Le 27 janvier, et après 5 jours de mer, nous avons accosté en Islande, dans le port de Reykjavik, sous une tempête de neige ! Une scène unique que chaque membre de l'équipage a savourée...



L'équipe de la plage arrière, ravie d'avoir à déneiger lors de l'accostage.

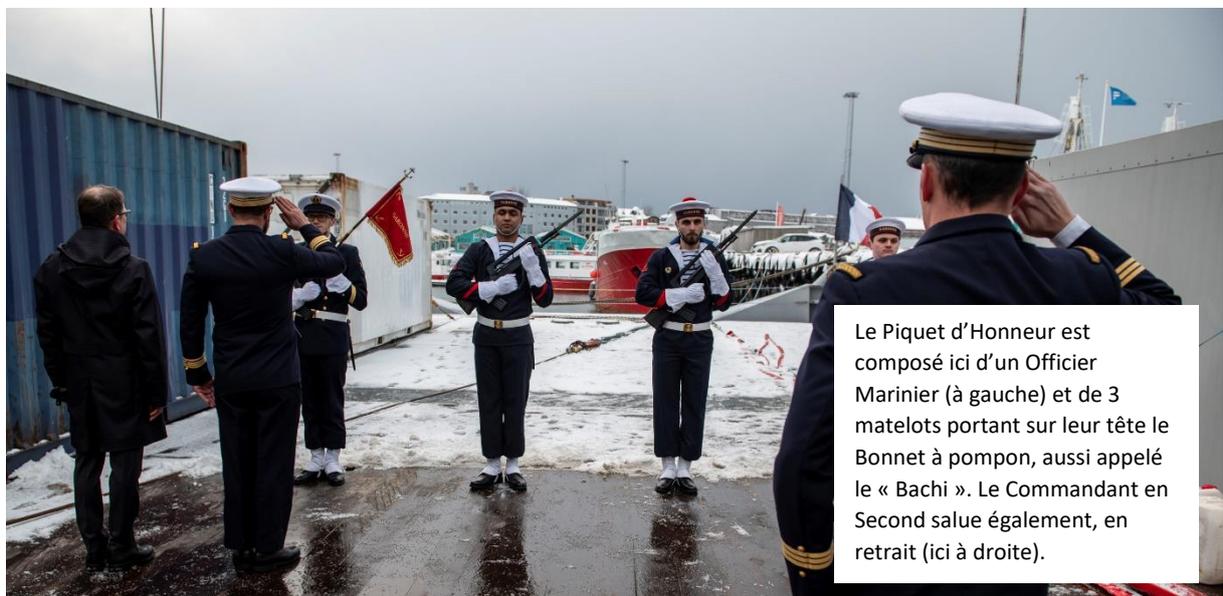


Notre fameux bonhomme de neige, dont nous vous avons parlé dans la carte postale !

Plus tard dans la journée, l'équipage du BSAM Garonne a eu l'honneur d'accueillir à son bord Monsieur Guillaume BAZARD, Ambassadeur de France en Islande :



En escale, lorsqu'une personnalité monte à bord, une courte cérémonie est mise en place sur la plage arrière. Cette tradition implique notamment le salut du Commandant à son Piquet d'Honneur.



Le Piquet d'Honneur est composé ici d'un Officier Marinier (à gauche) et de 3 matelots portant sur leur tête le Bonnet à pompon, aussi appelé le « Bachi ». Le Commandant en Second salue également, en retrait (ici à droite).

En escale, les 33 marins de la Garonne ont eu l'occasion de visiter la ville de Reykjavik ainsi que les sublimes paysages alentours : Les cascades de Gullföss, le geyser de Geysir, la cathédrale Hallgrímskirkja, etc.

Lorsque nous sommes en escale, il existe :

- Des jours de service normal pendant lesquels nous travaillons de 8h à 17h environ ;
- Des jours de « dimanche » où l'on ne travaille pas ;
- Des jours de « samedi » où l'on ne travaille que l'après-midi ;
- Des jours de « samedi inversé » où l'on ne travaille que le matin.

Direction Saint-Pierre et Miquelon

Le mercredi 31 janvier 2024, et suite à une escale de 4 jours, la Garonne a appareillé du port toujours recouvert de neige de Reykjavik, pour reprendre sa route en direction de sa deuxième et dernière escale, Saint-Pierre et Miquelon.



Ici, les équipiers des plages avant et arrière tirent sur les aussières pour les récupérer après qu'elles aient été larguées des bollards sur le quai.

Une aussière, c'est un cordage qui sert à amarrer le bateau. On les appelle différemment selon le sens dans lequel elles sont mises :

- Celles qui partent droit vers le quai, perpendiculaires à l'axe du bateau, s'appellent les « traversiers » ;
- Celles qui reviennent vers le milieu du bateau (depuis l'avant et depuis l'arrière) s'appellent les « gardes » ;
- Enfin, celles qui partent bien en avant et en arrière du bateau, plus loin sur le quai, s'appellent les « pointes ».

Un bollard, c'est une pièce métallique fixée au quai, sur lequel on passe les aussières afin d'amarrer le bateau.

Cette fois-ci, ce sont des vagues estimées à plus de 12 mètres que le BSAM a dû surmonter ! Un record pour la quasi-totalité des 33 marins de la Garonne. Et pourtant, le navire comme l'équipage ont tenu bon direction Saint-Pierre et Miquelon !



Escale à Saint-Pierre

Le mardi 6 février 2024, nous avons accosté dans le port de Saint-Pierre, petite île isolée, et pourtant la plus peuplée des îles qui composent l'archipel de Saint-Pierre et Miquelon, avec environ 5000 habitants.



UN PEU D'HISTOIRE...

Longtemps avant l'arrivée des Européens, les îles de l'archipel de Saint-Pierre et Miquelon avaient été habitées par des populations amérindiennes et paléo esquimaudes. Ces groupes ont successivement occupé la région de Terre-Neuve-et-Labrador depuis 3000 avant J.C. et ils furent progressivement chassés par les Européens à partir du 15^{ème} siècle.

Avant toute exploration officielle, des pêcheurs bretons et normands se seraient établis vers 1604 sur une base saisonnière à Saint-Pierre et vinrent pêcher dans les eaux de Terre-Neuve où la morue était abondante. Des Basques débarquèrent également, venus chasser la baleine, à la même époque. Ces pêcheurs, nos grands anciens aussi appelés les Terre-neuvas, développèrent l'île de Saint-Pierre. Le territoire fût aussi une plaque tournante de la contrebande d'alcool lors de la Grande Prohibition aux Etats-Unis d'Amérique !

Mais c'est le navigateur portugais João Alvarez Fagundes qui, après avoir abordé les côtes de la Nouvelle-Ecosse, le Golfe du Saint-Laurent et la côte sud de Terre-Neuve, découvrit officiellement, le 21 octobre 1520, l'archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon qu'il appela alors l'Île des Onze Mille Vierges, en souvenir d'une légende attribuée à Sainte-Ursule et à ses compagnes. Les Portugais conservèrent très peu de temps ces îles qui, d'ailleurs, ne gardèrent pas ce nom original puisqu'en 1530, l'appellation des Îles de Saint-Pierre fit son apparition sur les cartes marines.



L'équipe de la plage avant s'affaire sur la chaîne de l'ancre.



Ceci est un remorqueur. Il aide les bateaux à effectuer les manœuvres serrées dans le port lorsque le Commandant le demande.



A LA DECOUVERTE D'UN MARIN MT DUPERRIER, CHEF DU QUART



Pouvez-vous vous présenter brièvement ? Quelle est votre parcours scolaire ?

Je m'appelle Marine DUPERRIER, j'ai 24 ans, je suis originaire de Lyon et j'adore skier. Après un baccalauréat scientifique, je me suis lancée dans des études de gestion. J'ai d'ailleurs eu la chance de faire ma 3^{ème} année de licence à l'étranger, en Malaisie. Je me suis engagée dans la Marine Nationale à mon retour.

Depuis combien de temps êtes-vous dans la Marine Nationale ? Est-ce que vous souhaitez y faire carrière ?

Depuis Octobre 2020 ! J'ai aujourd'hui signé un contrat pour 10 ans, que je renouvellerai certainement en fonction des opportunités qui s'offrent à moi.

Depuis combien de temps faites-vous partie de l'équipage B du BSAM Garonne ? Et pour combien de temps encore ?

Embarquée à bord de la Garonne en octobre 2023, je suis affectée jusqu'en août 2025.

Quel est votre métier, votre rôle au sein de la Garonne – équipage B ?

Ma spécialité, c'est « navigateur timonier ». A bord, j'exerce les fonctions de Chef Du Quart et de Maître de Passerelle. C'est-à-dire que je m'occupe de la conduite du bâtiment (je donne les ordres de barre et de machine, pour tourner et avancer), et je suis responsable du bon fonctionnement de la passerelle dans son ensemble : gestion de l'équipe passerelle composée de 3 personnes, entretien de la documentation, préparation des routes que le bateau va suivre, etc.

Avez-vous déjà fait d'autres missions de longue durée comme BOREALIS 2024 ?

Oui, j'avais déjà fait 2 mois en mer sur la Frégate de Défense Anti-aérienne le Chevalier Paul pour effectuer divers exercices, s'entraîner.

Quel est l'endroit où vous avez préféré faire escale ?

L'Islande en hiver, c'était magnifique ! Et c'est un pays que j'ai pu découvrir grâce à la Marine Nationale lors de notre escale à Reykjavik.

Racontez-nous un souvenir marquant de votre vie en tant que marin...

L'arrivée au port de Malte. Lorsque j'étais affectée sur le Chevalier Paul. On a vraiment l'impression de rentrer dans une forteresse. En plus, 21 coups de canon avaient été tirés, à terre, par la batterie de salutation maltaise, auxquels nous avons nous aussi répondu par 21 coups de canon. C'était un moment chargé d'histoire et fort en émotions !

