



# **Le GABIER**

En Mer pour la Patrie

Revue de la Marine nationale sénégalaise - ISSN 2337-2079 / N°13 Juillet 2019



**La Marine nationale dans  
ses missions de service public.**



# MARINE NATIONALE



EN MER POUR LA PATRIE





Contre-amiral  
**Momar DIAGNE**,  
Chef d'Etat-major de la Marine nationale

## EDITO



**E**n plus de sa mission première de défense du territoire national par la mer, la Marine nationale effectue d'autres types d'activités dans le cadre de l'Action de l'Etat en mer notamment des missions de service public.

En effet, la Marine assure la sécurisation de manifestations sportives et culturelles en mer et le transport de personnels de matériels au profit de départements ministériels de structures privées et de populations vivant sur le littoral sénégalais.

Entre autres exemples, les vedettes de la Marine nationale sécurisent la régata annuelle organisée par la Fédération sénégalaise des « Peuples de l'eau » dont la dernière édition a réuni plus de six cents (600) personnes.

Aussi, faut-il noter que ces navires contribuent au bon déroulement de la compétition de natation appelée « Traversée Dakar-Gorée ».

En outre, les Engins de débarquement d'infanterie et de chars (EDIC) sont souvent mis en œuvre pour le transport de personnels et de matériels dans la sous-région.

En consacrant une part importante de ses missions au soutien d'activités publiques en mer, la Marine nationale contribue au raffermissement du lien Armée-Nation.

L'assistance apportée aux gens ayant des activités nautiques ou se servant de la mer pour le transport de matériels est une occasion de rencontres, de dialogue et de développement de relations entre les marins d'Etat et les autres usagers de la mer.

Au demeurant, ce lien se consolide en permanence à travers les autres missions d'action de l'Etat en mer plus connues du grand public. La surveillance des pêches, la lutte contre les trafics illicites en tout genre (contrebande, drogue, armes, émigration clandestine etc.), le secours maritime, la sécurité de la navigation, la lutte contre la pollution de l'environnement marin et, en perspective, la protection des plateformes d'exploitation de pétrole et de gaz sont assurés par la Marine nationale au bénéfice de la population comme l'indique sa devise « EN MER POUR LA PATRIE ».

Bien consciente des nombreuses et légitimes attentes de la population sénégalaise dans le domaine maritime, la Marine nationale navigue vers l'avant en définissant, par anticipation, un plan d'équipement et de recrutement ambitieux horizon 2025 à l'aune de son rôle qui est dual de par ses missions de défense militaire et d'action de l'Etat en mer.

**Bonne lecture.**

*En mer pour la Patrie*



# SOMMAIRE



- P.03 – MOT DU CEMMARINE
- P.06 – ACTIVITES DU CEMMARINE
- P.07 – LA MARINE NATIONALE EN IMAGES

## ACTUALITES

- P.08 – OPERATIONNALISER LE CODE DE CONDUITE DE YAOUNDE
- P.09 – PARTICIPATION DE LA MARINE A L'EXERCICE OBANGAME EXPRESS
- P.10 – MISSION DE PATROUILLE TRIPARTITE ENTRE LA FRANCE, LE MAROC ET LE SENEGAL
- P.11 – COMITE CONSULTATIF DU PROJET DE RESEAU INTER-REGIONAL POUR LE GOLFE DE GUINEE
- P.12 – VISITE DE LA COMMISSION GOGIN AU SIMULATEUR
- P.13 – INAUGURATION DU BATIMENT DES SERVICES TECHNIQUES DE LA BASE NAVALE NORD
- P.14 – VISITE DU DIRECTEUR GENERAL DE LA FAO A LA MARINE NATIONALE
- P.15 – VISITE DU MINISTRE JEREMY HUNT, D CHEF DE LA DIPLOMATIE BRITANNIQUE
- P.16 – SEMINAIRE DE FORMATION SUR LA LUTTE ACTUALITES 17 CONTRE LA PIRATERIE ET LE VOL A MAIN ARMEE EN MER

## DOSSIER

- P.19 – MARINE NATIONALE ET SERVICE PUBLIC
- P.20 – TRANSPORT DE LA CROIX DES JOURNEES MONDIALES DE LA JEUNESSE (JMJ) A POPONGUINE
- P.21 – LA MARINE NATIONALE SECURISE LES REGA
- P.22 – SECURISATION DE LA MAINTENANCE DU PONT FAIDHERBE
- P.23 – SAUVETAGE EN MER : QUOTIDIEN DES MARINS
- P.24 – LA TRANSFUSION SANGUINE SAUVE DES VIES

## PAROLE AUX ANCIENS

- P.25 – INTERVIEW CV (ER) MATAR SAMBOU
- P.28 – INTERVIEW MAJOR (ER) BABACAR NIA

## LIBRE REFLEXION

- P.30 – L'ECOCITOYENNETE AU SERVICE DE LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION MARINE
- P.31 – LES FACTEURS BLOQUANT L'OPERATIONNALISATION DE L'ARCHITECTURE DE SECURITE ET DE SURETE MARITIME DU GOLFE DE GUINEE

## VIE DES UNITES

- P.35 – ESCALE DU BSAM SEINE A DAKAR
- P.36 – PARTICIPATION DE LA MARINE NATIONALE A L'EXERCICE FLINTLOCK 2019
- P.37 – VISITE DU MINISTRE OUMAR GUEYE A LA BRECHE DE SAINT-LOUIS
- P.38 – ENTRAINEMENT DIO PRODEF COFUMACO/EFS
- P.39 – ENTRAINEMENT FSM/ROYALS MARINE COMMANDO
- P.41 – DEPLOIEMENT DE LA VEDETTE « DJIFFERE » A ELINKINE

## COIN MARIN

- P.42 – LOISIR
- P.43 – IN MEMORIAM



Une publication de la  
**MARINE NATIONALE SENEGALAISE**

## **DIRECTEUR DE PUBLICATION**

Capitaine de vaisseau **Meissa KHOULE**

## **REDACTEUR EN CHEF**

Capitaine de corvette **Jules Marie NDOUR**

## **ONT CONTRIBUE A LA REDACTION**

Colonel **Kisma Mamadou SOW**

Capitaine de frégate **Karim Moulaye MARA**

Capitaine de corvette **Jules Marie NDOUR**

Lieutenant de vaisseau **Baba Diagne SENE**

Lieutenant de vaisseau **Almamy Mbaye BASSENE**

Lieutenant de vaisseau **Honoré FALCON**

Lieutenant de vaisseau **Mountaga DIALLO**

Lieutenant de vaisseau **Goumalo SALL**

Lieutenant de vaisseau **Iba NDIAYE**

Lieutenant de vaisseau **Abdou Aziz DIOUF**

Lieutenant de vaisseau **Mamadou BAR**

Lieutenant de vaisseau **Ibrahima LY**

Lieutenant de vaisseau **Otis DIATTA**

Enseigne de vaisseau de 1<sup>ère</sup> classe **Adja Mama Yaré KEBE**

Enseigne de vaisseau 1<sup>ère</sup> classe **Coumba Ndoffène DIOUF**

Enseigne de vaisseau 1<sup>ère</sup> classe **El Hadj Alioune NDIAYE**

Enseigne de vaisseau 1<sup>ère</sup> classe **Bécaye NIANG**

Enseigne de vaisseau 1<sup>ère</sup> classe **Bassirou DIEDHIOU**

Enseigne de vaisseau 1<sup>ère</sup> classe **Mamdy KABA**

Enseigne de vaisseau 1<sup>ère</sup> classe **Seydouna Hamza AMAR**

Enseigne de vaisseau 1<sup>ère</sup> classe **Demba NDIAYE**

## **CELLULE COMMUNICATION**

Lieutenant de vaisseau **Casimir Ndigue FAYE**

Enseigne de vaisseau 1<sup>ère</sup> classe **El Hadj Alioune NDIAYE**

Enseigne de vaisseau 1<sup>ère</sup> classe **Seydouna Hamza AMAR**

Second-maitre **Omar DIENE**

Second-maitre **Marie Sarr TRAORE**

## **REGIE**

**BENEN LINK**

[benenlink@gmail.com](mailto:benenlink@gmail.com)

# ACTIVITES DU CEMMARINE



Visite du Ministre des Forces Armées à l'Etat-major de la Marine nationale



Inauguration de l'atelier de maintenance de la base navale nord en présence de l'Ambassadeur des Etats-Unis au Sénégal



Visite du Vice-Amiral SCHERER, Inspecteur général des forces Armées françaises



Visite du Capitaine de Vaisseau Roberto Bottazi SHENONE, attaché militaire près de l'Ambassade d'Italie au Royaume du Maroc



Comité consultatif du projet de réseau inter-régional pour le Golfe de Guinée



Cocktail de clôture de la réunion tripartite France - Maroc - Sénégal



4 Avril 2019



# LA MARINE NATIONALE EN IMAGES



En mer pour la Patrie



# Opérationnaliser le Code de conduite de Yaoundé

Capitaine de corvette **Jules Marie NDOUR**,  
chef de cabinet



Le Chef d'Etat-Major de la Marine nationale, le contre-amiral Momar DIAGNE, a pris part, aux côtés de ses pairs du Golfe de Guinée (GdG) et de représentants de Marines occidentales partenaires, au *Senior Leadership Symposium* qui s'est tenu du 19 au 21 mars 2019 à Lagos, au Nigeria.

Organisé par AFRICOM en marge de l'exercice OBANGAME EXPRESS 2019, ce cénacle s'inscrivait dans le cadre de l'opérationnalisation de l'architecture du Code de conduite de Yaoundé.

Conscients des efforts supplémentaires à consentir pour atteindre les objectifs de sécurité poursuivis dans le GdG, les participants ont orienté leurs réflexions vers la recherche de solutions pour sanctuariser cet espace maritime.

Une gouvernance maritime efficace, des actions coordonnées des services maritimes et un partenariat renforcé constituent les axes d'efforts relevés.

Consubstantielle à la croissance de l'économie bleue, une gouvernance maritime efficace dans l'espace du GdG est une condition nécessaire pour y assurer la sécurité et la sûreté.

En effet, un bon système de sécurité maritime repose sur l'acquisition d'informations fiables et la disponibilité de capacités d'intervention. De même, il nécessite une chaîne de commandement et de contrôle clairement définie ainsi qu'une coordination institutionnelle fluide de l'action de toutes les

structures compétentes en mer. En outre, la gouvernance maritime requiert un soutien durable et un corpus juridique harmonisé, dissuasif et effectif. Le succès de l'organisation de la gouvernance maritime de la Norvège et de la force multinationale latino-américaine, Joint Interagency Task Force South (JIATF-S) a été présenté comme source d'inspiration.

Au-delà de la gouvernance maritime, les actions entreprises par des structures maritimes de certains pays du GdG ont été saluées et encouragées. Les participants ont reconnu les efforts d'opérationnalisation des centres multinationaux. La construction de celui de la zone G au Cap-Vert est terminée. Egalement, ils ont encouragé le renforcement des capacités de coordination d'opérations dans le cadre du Code de conduite de Yaoundé. Les exemples des opérations conjointes que les Marines camerounaise, nigériane et sénégalaise effectuent avec les pays membres de leur zone ont été soulignés. Les bonnes réactions de coordination notées pendant l'exercice War Game conduit à la fin du SLS reflètent de bonnes dispositions des services de sécurité maritime.

Le troisième axe d'effort qui a été privilégié par les échanges est le partenariat stratégique avec les structures maritimes occidentales. En effet, la coopération entre les pays riverains du Golfe de Guinée et les pays occidentaux s'avère déjà productive.

Elle a permis de renforcer les réseaux de partage d'informations et d'évaluation constante de la menace dans la région du GdG. L'ONU DC publie des statistiques sur les menaces et leurs conséquences dans cet espace maritime. Le Maritime Domain Awareness - Gulf of Guinea (MDAT-GoG) partage hebdomadairement des informations d'intérêt maritime.

En outre, ce partenariat, pourrait contribuer à l'acquisition d'équipements et de ressources financières. La rencontre GoGIN qui s'était tenue à Dakar du 09 au 10 avril 2019 s'inscrivait dans la recherche de financement pour soutenir les actions de sécurisation du GdG.

En définitive, le symposium des chefs d'Etat-Major de Marine du GdG fut une plateforme d'échanges sur les voies et moyens pour l'opérationnalisation de l'architecture du Code de conduite Yaoundé. La gouvernance maritime, la poursuite des efforts des structures maritimes nationales et multinationales de ce mécanisme et le renforcement de la coopération entre les pays du GdG et les partenaires étrangers ont été encouragés pour relever les défis sécuritaires dans cette zone de transit du commerce international.





# Participation de la Marine à l'exercice OBANGAME EXPRESS

Lieutenant de vaisseau Pape Iba NDIAYE, commandant patrouilleur « FERLO »



La Marine nationale a pris part à l'exercice maritime multinational « OBANGAME EXPRESS » dans la période du 10 au 20 mars 2019. Cet engagement, désormais inscrit dans le calendrier des activités opérationnelles des Marines de la région, est une initiative du commandement américain pour l'Afrique (AFRICOM) avec l'appui d'acteurs privés et d'institutions régionales dont l'objectif est d'accroître la sécurité et la sûreté maritimes.

Chaque année, « OBANGAME EXPRESS » offre l'opportunité aux nations riveraines du Golfe de Guinée de mettre à niveau leurs centres opérationnels, les équipages et équipes de visite dans la lutte contre l'insécurité maritime dans cet espace qu'elles partagent.

A travers des scénarios réalistes et inspirés des menaces majeures recensées dans la région telles les trafics illicites en mer, la prolifération des armes et la pêche INN, cet exercice cherche à capaciter les acteurs impliqués dans la surveillance des espaces maritimes, à renforcer l'interopérabilité entre les forces navales et à encourager le partage de

renseignements à caractère maritime. Les opérations de recherche et de sauvetage occupent également une place importante dans le programme des activités d'entraînement.

Pour cette édition, l'exercice a été exécuté en deux (02) phases. Tout d'abord, une phase à terre au cours de laquelle des équipes de visite gambienne, sénégalaise, bissau-guinéenne et cap-verdienne ont reçu une formation théorique et pratique sur les opérations d'interdictions maritimes et les règles d'engagement relatives à l'exercice. Parallèlement à cette instruction tactique, les opérateurs du Centre de coordination des opérations (CCO) et les officiers de permanence ont été sensibilisés sur la surveillance du domaine maritime. En outre, ils sont formés sur l'utilisation des systèmes SEASIVION 2.0 et MAXSEA TIMEZERO. Cette phase de préparation des acteurs principaux terminée, l'étape en mer a ensuite été déroulée avec l'engagement dans la zone d'exercice située au large de la mer territoriale gambienne des patrouilleurs « KEDOUGOU » et « FOULADOU » aux côtés des navires du Cap-Vert et de la Gambie. Par ailleurs, le patrouilleur français « LV

LE HENAFF » présent dans la zone dans le cadre des relèves Corymbe, a pris part à l'exercice.

La particularité pour cette année est l'accueil du groupe de contrôle de l'exercice (ECG) au COM Praia. C'est ce groupe qui a dirigé l'exercice dans la zone G en coordination avec les COM nationaux qui, quant à eux, assuraient le contrôle tactique de leurs unités respectives. Cette configuration a montré cette année encore des limitations sérieuses dans la concertation du fait de gaps notables dans les liaisons de communication radio-maritimes. Le réseau Chat mis en place par AFRICOM et les relais du centre de communication du CCO ont toutefois permis d'acheminer les « injects » vers les unités navales destinataires et de transmettre les comptes-rendus aux centres à terre.

En définitive, une vingtaine de scénarios ont été exécutés en mer et ont permis d'accroître le niveau de préparation des nations engagées et leur capacité à mener des opérations conjointes pour sécuriser leurs espaces maritimes conformément à l'esprit de l'architecture de sécurité et de sûreté maritimes du Golfe de Guinée.





Enseigne de vaisseau de 1<sup>ère</sup> classe **Hamza AMAR**,  
chef de service à bord du patrouilleur « FOULADOU »

## Mission de patrouille tripartite entre la France, le Maroc et le Sénégal



**D**ans le cadre d'un accord tripartite entre la France, le Maroc et le Sénégal, une mission de surveillance combinée entre l'Aviso français « LE COMMANDANT BIROT », la Frégate marocaine « MOHAMED V » et le Patrouilleur de haute mer « FOULADOU » de la Marine nationale sénégalaise a été organisée le 30 mars 2019.

En effet, cette accord résulte de la volonté des chefs d'état-major des trois pays qui s'étaient réunis les 13 et 14 juillet 2018 en France, pour définir ensemble les grands axes de cette coopération afin de renforcer les liens et de concrétiser les objectifs communs.

C'est alors dans cet esprit que s'est déroulée cette patrouille qui participe au renforcement de la sécurité dans notre espace maritime.

Concrètement, l'opération a couvert une grande frange de la zone économique exclusive (ZEE) sénégalaise allant de la zone commune jusqu'aux larges des côtes de Mbour. Les trois navires ont évolué suivant une formation en écran autour du PHM « FOULADOU », tout en partageant instantanément la situation tactique opérationnelle.

Il s'est ensuivi des évolutions tactiques entre les trois unités dans les standards des procédures opérationnelles en vigueur dans la

doctrine de l'organisation pour le traité de l'atlantique nord (OTAN).

Ainsi, cette activité aura permis aux trois équipages d'une part d'effectuer une surveillance active et dissuasive dans nos eaux, et d'autre part, de s'entraîner et d'interagir dans le cadre d'une force commune d'intervention.

A la clôture de cette journée de coopération opérationnelle, le commandement de la Marine nationale a offert un cocktail de bienvenue en l'honneur des trois marines pour cristalliser ces moments forts de rencontre, de cohésion et de partage.



## Comité consultatif du projet de réseau inter-régional pour le Golfe de Guinée

Lieutenant de vaisseau **Baba Diagne SENE**,  
chef MRCC

Du 09 au 10 avril 2019, la base navale Amiral Faye GASSAMA a eu l'honneur d'accueillir le deuxième comité consultatif du projet de réseau inter-régional pour le Golfe de Guinée (projet GoGIN) qui a vu la participation de près de 70 représentants des 17 centres maritimes et 19 pays côtiers concernés.

En effet, financé par l'union européenne, le projet GoGIN vise à fournir un soutien technique aux structures nationales en charge des questions de la sécurité et de la sûreté maritimes afin de concrétiser la mise en place d'un réseau régional d'information fiable et efficace favorisant l'opérationnalisation du Code de Yaoundé.

Dans cet esprit, cette rencontre a

voulu constitué un cadre d'échange entre les différents participants pour d'une part, partager sur les avancées du projet et d'autre part, discuter du plan d'action pour les deux prochaines années.

Concrètement, il s'est agi d'examiner les mesures prises ou proposées pour accompagner et renforcer les centres afin qu'ils deviennent pleinement opérationnels. Cet accompagnement se traduit par l'identification et la satisfaction des besoins en entraînement et en formation, et surtout le diagnostic et l'appui en système d'information et d'évaluation juridique.

Tout en rappelant l'enjeu de cette démarche pour le développement de l'économie bleue dans cette région de

l'Afrique, les différents participants ont clairement exposé les facteurs bloquant et mis en exergue les points sur lesquels les efforts doivent être consentis en priorité, pour renforcer l'architecture du Code de Yaoundé.

Au vu de la qualité des échanges et de la détermination des acteurs, les parties prenantes repartiront de cette réunion avec un grand espoir de voir se concrétiser les importantes mesures énoncées

A la clôture de cette activité, les différents acteurs n'ont pas tari d'éloges pour féliciter la Marine nationale qui a su relever le défi de l'organisation grâce notamment à la capacité d'accueil et au cadre convivial de la nouvelle salle de banquet.



Lieutenant de vaisseau **Ibrahima LY**,  
Chef du Centre de Simulation et d'Entraînement Naval (CSEN)

## Visite de la commission GoGIN au simulateur

En marge du deuxième comité consultatif du projet européen de sécurité maritime « Gulf of Guinea Inter-regional Network » GOGIN qui s'est tenue dans les locaux de la base navale Amiral Faye GASSAMA, le Centre de Simulation et d'Entraînement Naval « CSEN » a reçu la visite de la délégation représentant ce comité, dans la journée du mercredi 10 avril 2019. Cette délégation composée de représentants des Etats partenaires du projet GoGIN, des centres

maritimes de l'architecture de Yaoundé et ceux des partenaires européens et internationaux a jugé nécessaire de faire l'état des lieux en matière d'équipements de formation, dans l'optique de faciliter l'octroi de financements pouvant permettre aux pays du Golfe de Guinée d'accroître les niveaux de formation et de qualification des acteurs du domaine maritime.

Ainsi, cette visite du CSEN aura permis à la délégation de constater que le Sénégal, notamment la

Marine nationale, a eu à faire de grandes réalisations en matière d'équipements de formation de marins. Cela placerait certainement le Sénégal en pole position pour la création d'une école ou d'un centre de formation à vocation sous régionale, qui puissent permettre de capaciter les intervenants du domaine marin.

La visite s'est terminée par une série de questions dont les réponses ont contribué à éclairer davantage la lanterne des membres de la délégation.



# Inauguration du bâtiment des services techniques de la base navale nord



Lieutenant de vaisseau **Honoré FALCON**,  
Commandant base navale nord

Dans la matinée du mercredi 17 Avril 2019, s'est déroulée à Saint-Louis la cérémonie d'inauguration de l'atelier de maintenance des vedettes de la Base navale nord. Elle a été présidée par son Excellence l'ambassadeur des Etats-Unis au Sénégal Mr Tulinabo S. MUSHINGI et le Contre-amiral Momar DIAGNE, Chef d'état-major de la Marine nationale.

La cérémonie a aussi été rehaussée par la présence des autorités militaires, civiles, coutumières et religieuses locales.

Cet édifice d'un coût de cinq cent (500) millions de francs CFA a été financé et dans le cadre de la coopération avec le commandement américain pour l'Afrique « AFRICOM ». Il constitue un parachèvement à l'opérationnalisation de la base. Il permettra l'entretien et la maintenance des embarcations acquises dans le cadre de la coopération avec les Etats-Unis. Ce qui constitue un outil indispensable dans l'accomplissement des missions. Cette acquisition renforce la coopération sénégal-américaine dans le domaine maritime.



Pendant la cérémonie, l'ambassadeur des Etats-Unis s'est réjoui de l'excellente coopération existant entre les deux pays en général, et les deux marines en particulier. Il a rappelé les trois axes de la coopération maritime à savoir l'équipement, la formation et le renseignement ainsi que les efforts consentis. Il a enfin réaffirmé la détermination des USA à accompagner le Sénégal dans sa politique de renforcement de la sécurité maritime.

Ensuite, le CEMMARINE, lors de son allocution, a magnifié le soutien

inestimable et permanent du gouvernement américain dans le cadre du renforcement et de la capacitation de nos ressources humaines. Il a exprimé aux Etats-Unis toute la gratitude des Armées sénégalaises et assuré d'un bon usage du matériel.

Une sortie fluviale des autorités avec deux (02) vedettes type « DEFIANT » jusqu'à la hauteur du pont Faidherbe a suivi la cérémonie protocolaire de réception du bâtiment. Enfin, un cocktail a été offert à l'honneur des invités.



# Visite du directeur général de la FAO à la Marine nationale



Enseigne de vaisseau de 1<sup>ère</sup> classe Amadou DIALLO,  
Commandant vedette « BAYE SOGUI »

Le jeudi 25 avril 2019, monsieur Jose Graziano DASYLVA, Directeur général de la FAO (programme mondial alimentaire), et madame Aminata Mbengue NDIAYE, Ministre de la pêche et de l'économie maritime, ont effectué une visite à la base navale Amiral Faye GASSAMA de la Marine nationale du Sénégal.

Cette visite s'inscrivait dans une perspective d'évaluation des moyens de lutte contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN). En effet, cette activité frauduleuse

fait perdre au Sénégal près de cent-cinquante milliards (150.000.000.000) F CFA (source : ministère des pêches, 2017). Ce qui constitue une perte importante pour l'économie du pays et un manque à gagner en source de protéine pour la population locale. C'est dans ce contexte que la FAO, a voulu évaluer le dispositif mis en place par la DPSP (Direction de la Protection et de la Surveillance des Pêches.) et la Marine nationale, qui collaborent dans la lutte contre cette forme de pêche et apporter son aide

pour une meilleure sécurisation de nos côtes.

La visite a été effectuée à bord du Patrouilleur de Haute Mer (PHM) FOULADOU où le commandant d'unité fit une présentation succincte du navire, des contraintes opérationnelles et des perspectives possibles. Des discussions ont suivi cet exposé.

La séance a été clôturée par une signature du livre d'or du patrouilleur de haute mer par monsieur DASYLVA et madame MBENGUE.





Enseigne de vaisseau de 1<sup>ère</sup> classe **Bécaye NIANG**,  
chef de service à bord du patrouilleur « FOULADOU »

## Visite du Ministre Jeremy HUNT, chef de la diplomatie britannique

**D**ans le cadre des relations de coopération entre le Royaume Uni et la République Sénégal, le Ministre Jeremy HUNT, chef de la diplomatie britannique a effectué un séjour à Dakar durant lequel il a visité la base navale Amiral Faye GASSAMA dans la matinée du 29 avril 2019.

Cette visite s'inscrit dans le cadre du renforcement des liens entre les deux marines et a coïncidé avec un engagement des Royal marines pour un entraînement avec les Forces Spéciale Mer (FSM) du Sénégal. A ce propos, la coopération britannique fournit un soutien apprécié à la Marine nationale surtout dans la capacitation du personnel afin de faire face aux menaces multiformes qui sévissent dans notre espace maritime.

Ainsi, durant son passage à la Marine accompagné de l'ambassadeur du Royaume Uni au Sénégal, le ministre a eu l'occasion de visiter le patrouilleur de haute mer «

FOULADOU » où il a été reçu par le capitaine de frégate, commandant du navire. Celui-ci l'invita cordialement à rejoindre la superstructure, emplacement favorable pour suivre la manœuvre d'abordage de la FSM depuis leur embarcation rapide. Forts de leur expérience et façonnés autour du slogan «NDAM MBA DEE», les huit (08) hommes encagoulés des FSM prirent d'assaut le patrouilleur juste à la sortie des passes du port autonome de Dakar. Ils réussirent à coup de maitre, à prendre le contrôle du patrouilleur et de son équipage. Cette démonstration témoigne du haut niveau d'entraînement et du professionnalisme salubre dont fait état l'unité d'élite de la Marine.

A l'issue, le ministre accompagné de l'ambassadeur a été convié à une expédition en mer jusqu'aux approches de Gorée à bord de l'une des embarcations rapides des Force Spéciale Mer. Suffisamment séduit par l'assurance des commandants qui

l'accompagnaient, et pour renouveler sa sympathie à l'égard de la Marine, le ministre, sur initiative personnelle décidé de prendre le contrôle de l'engin. Il navigua jovialement à la rencontre des pirogues tout en suivant le sillage du « FOULADOU ». Après cette virée aux cotés des commandos, monsieur le Ministre britannique des affaires étrangères revint à bord du patrouilleur ravi et plus que jamais convaincu de la capacité de la Marine et des Forces Spéciale Mer à mener des opérations d'urgence en mer et à bord d'une plateforme, et cela même dans des conditions météorologiques défavorables.

Il exprima ainsi toute sa satisfaction à l'endroit du commandant du navire et de son équipage, et participa à la prise d'une photo collective juste avant de quitter le bord au terme d'une visite qui aura fait date dans le livret des relations diplomatiques entre le Royaume Uni et la Marine Nationale.

# Séminaire de formation sur la lutte contre la piraterie et le vol à main armée en mer



Enseigne de vaisseau de 1<sup>ère</sup> classe El hadji Alioune NDIAYE, officier en second PHM KEDOUGOU



La Marine nationale a été invitée à prendre part au séminaire de formation sur la lutte contre la piraterie et le vol à main armée en mer, qui s'est tenu dans la période du 16 au 19 avril 2019 à Abidjan en République de Côte d'Ivoire. L'enseigne de vaisseau de 1<sup>o</sup> classe Elhadji Alioune NDIAYE a représenté la Marine à cette activité.

Organisé par l'Institut de Sécurité Maritime Interrégional (ISMI), sis à l'Académie Régionale des Sciences et Techniques de la Mer (ARSTM), ce stage vise à accroître les capacités des équipes d'intervention et personnels habilités à constater des infractions maritimes en matière de procédure pénale. Financé par la Coopération française, il s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre des Résolutions du Sommet de Yaoundé sur la sécurité et la sûreté maritimes dans l'espace maritime du Golfe de Guinée.

Ce séminaire, qui s'est étalé sur quatre jours, était essentiellement

axé sur le renforcement des capacités des Etats du Golfe de Guinée en matière d'exercice des pouvoirs de police en mer et de répression contre la piraterie et le vol à main armée. L'objectif final était de développer chez les participants, composés essentiellement de chefs d'équipe de visite et de personnels navigants, les compétences nécessaires à la constatation des infractions liées à ce phénomène.

Sur une durée de quatre jours, ce séminaire a permis de regrouper un auditoire de 20 participants issus des Marines, Gendarmeries et administrations maritimes des pays suivants: le Bénin, la République du Congo, la Côte d'Ivoire, le Gabon, le Ghana, la Guinée, le Libéria, la Mauritanie, le Nigéria, le Sénégal, la Sierra Leone et le Togo. Son organisation a été rendue possible grâce à la collaboration entre l'ISMI qui a hébergé l'activité, et la coopération française via la Direction de la coopération de sécurité et de

défense (DCSD). Cette collaboration a notamment facilité la mise à contribution d'experts français et des pays du Golfe de Guinée qui ont permis de rehausser de leur présence ce séminaire. Il faut également souligner que l'ISMI constitue un excellent outil de standardisation de la formation en matière de sécurité maritime des pays du Golfe de Guinée. Il demeure aussi un important levier de coopération pour l'opérationnalisation du volet juridique de la stratégie maritime intégrée du Code de conduite de Yaoundé.

En somme, ce séminaire de formation a permis d'une part de doter les participants de connaissances en droit et procédure pénale nécessaires à l'exercice des pouvoirs de police en mer, surtout dans le cadre de la lutte contre la piraterie et le vol à main armée, et d'autre part a servi d'occasion aux différents participants de nouer des relations et des réseaux de partage d'informations.





Capitaine de corvette **Jules Marie NDOUR**,  
chef de cabinet

## Visite du secrétaire général HASSMAR à la Marine nationale

**S**uite à leurs récentes prises de fonctions, le Secrétaire général de la Haute Autorité chargée de la Sécurité maritime, de la Sûreté maritime et de la Protection de l'Environnement marin (HASSMAR) et le Directeur général de l'Agence nationale des Affaires maritimes (ANAM) ont rendu au Chef d'Etat-Major de la Marine nationale une visite de courtoisie et de travail le jeudi 25 juin 2019.

A travers cette rencontre, ces autorités au cœur de l'Action de l'Etat en mer, ont réaffirmé leur volonté et

leurs capacités de concertation afin de servir à l'autorité politique des éléments de décision appropriés dans le domaine maritime de plus en plus convoité.

En effet, les enjeux, les défis et le nombre d'acteurs en mer vont grandissant compte tenu de la perspective d'exploitation du pétrole et du gaz découverts dans les eaux sous juridiction sénégalaise. Entre autres défis, la sécurisation permanente de cette activité par les moyens habilités de l'Etat est une question de souveraineté nationale.

C'est pourquoi, il est plus que jamais nécessaire de mettre à la disposition de la sphère politique des conseils stratégiques, opérationnels et techniques lui permettant de décider de façon avisée.

Pour atteindre cet objectif, les responsables de ces administrations ont choisi de communiquer d'avantage entre elles mais surtout de constituer pour le niveau politique une source d'émission d'avis et surtout une force de propositions pour relever les défis en mer au profit de toute la population.





# DOSSIER

LA MARINE NATIONALE AU SERVICE DE LA NATION





# MARINE NATIONALE ET SERVICE PUBLIC



Capitaine de frégate **Karim Moulaye MARA**,  
chef de la division logistique

Les missions de la Marine nationale se décomposent en deux groupes ; d'une part les missions de défense et d'autre part l'ensemble des activités n'ayant pas un caractère spécifiquement militaire. Le second groupe qui comprend les missions de sécurité maritime, la sauvegarde de la vie humaine, la préservation de l'environnement et toutes les actions en mer ayant pour fin le renforcement du concept Armée-nation et l'assistance aux populations, fait partie intégrante du quotidien des femmes et hommes de la Marine nationale. Ces tâches de service public, distinctes de la fonction de défense, occupent une place prépondérante dans l'éventail des missions de la Marine du Sénégal.

Les missions de service public s'accomplissent avec les moyens organiques de la Marine (patrouilleurs, vedettes...) et avec le soutien de toutes les autres administrations qui partagent le monde de la mer. En 2018, près de 44% des missions effectuées concernaient le service public. Les plus connues d'entre elles sont la police des pêches, la sauvegarde de la vie en mer et la lutte contre la pollution. La surveillance côtière, les missions de transport et autres missions de surveillance sont quant à elles moins visibles.

## La police des pêches.

Les opérations qui composent la police des pêches sont diverses et variées. Elles commencent avec la détection du navire et se terminent par la rédaction d'un procès-verbal d'infraction ou d'un déroutement éventuels. Les autres opérations comprennent entre autres l'interrogation de navires de pêche, la vérification des journaux de bord, l'examen des captures, la vérification des engins de pêche et le contrôle des maillages...

Cette mission de service public est essentielle et d'une importance indéniable, compte-tenu de la place capitale qu'occupent la pêche et ses activités connexes dans l'économie du Sénégal.

En 2018, les missions de police de pêche ont permis de contrôler sept-cent-neuf (709) navires et d'en arraisonner quatorze

(14).

## La sauvegarde de la vie en mer.

Cette mission découle du principe sacré de « La solidarité des gens de mer ». Ainsi semble-t-il à tout marin, impensable et immoral de ne pas porter secours à un naufragé ou de ne pas lui apporter toute l'assistance nécessaire.

La convention SOLAS (Safety of life at seas) et la répartition des zones de responsabilité SAR (Search and rescue) par l'Organisation maritime internationale obligent le Sénégal à respecter les engagements pris et à assurer la coordination de la recherche et du sauvetage maritime dans une vaste étendue, allant de la Mauritanie à la Sierra-Leone.

Un ensemble de structures partenaires prennent part à cette action. Les moyens disponibles sont mis en cohérence et le dispositif est pour l'instant coordonné au niveau du Centre des opérations de la Marine. Ce centre a permis de coordonner soixante-trois (63) opérations de secours maritime (SECMAR), permettant ainsi de secourir plus de cent-quarante-huit (148) personnes.

## Lutte contre la pollution, surveillance maritime...

Le trafic maritime très dense au large des eaux sénégalaises fait courir un risque de pollution maritime. Il n'y a pas eu de cas de pollution recensé en 2018. La marine dispose d'unités navales avec des barrages flottants et d'un certain nombre de moyens permettant de faire face à ce type de situation. Elle travaille en parfaite synergie avec la HASSMAR. La menace de pollution est très sérieusement prise en compte, surtout avec la prochaine exploitation des hydrocarbures dans nos eaux.

La mission de base qui permet d'avoir un œil en mer est celle de la surveillance maritime. Il faut d'abord être présent en mer, et ensuite combiner les moyens de recherche (actifs et passifs) pour arriver à un résultat. Consciente de cela, la Marine, à travers ses différentes unités navales a totalisé six-cent-soixante-trois (663) jours de mer en 2018. Les senseurs disséminés

le long de la côte au niveau des stations côtières et des bases navales permettent de tenir une situation du trafic dans nos eaux. Les moyens technologiques déployés permettent de suivre et catégoriser les navires au large de nos côtes. Ceci aide à la prise de décision après une analyse minutieuse et les recoupements nécessaires.

D'autres missions telles que les surveillances de régates, l'appui lors des compétitions de natation, le soutien transport apporté aux collectivités sont accomplies tout au long de l'année. Plusieurs exemples peuvent être cités :

- Par exemple, en 2018, la Marine a apporté son soutien en prenant activement part à la surveillance de régates organisées à Saint-Louis, Bargny et Soumbédioune.

- Tous les ans, la traditionnelle traversée Dakar-Gorée se fait avec une forte participation des embarcations et vedettes de la Direction du Port militaire et d'équipes de fusiliers marins commandos. Les marins aident à la surveillance, au balisage et à la sécurisation.

- En 2019, à l'occasion des Journées mondiales de la Jeunesse (JM), le patrouilleur « FERLO » a permis le transport d'une croix de Dakar à Popeningue, puis son débarquement sur la plage de ladite localité.

La liste des missions citées plus haut n'est pas exhaustive. Il en existe bien d'autres qui sont faites, parfois dans des conditions difficiles. Même si elles ne présentent pas de spécificité militaire, il n'en demeure pas moins que toutes ces missions sont accomplies avec fierté, dévouement et abnégation par les personnels de la Marine nationale, dans la plus grande discrétion et en toute humilité. Cette Marine est « nationale » parce qu'elle est investie par l'Autorité de la responsabilité et du devoir d'agir en mer à des fins civiles. C'est une façon pour ces femmes et ces hommes de contribuer au développement du pays, de soutenir les populations, de donner un sens et un contenu au concept « Armée-Nation » en restant totalement fidèles à la devise : « En mer pour la Patrie ».



# Transport de la croix des Journées Mondiales de la Jeunesse (JMJ) à Poponguine



Enseigne de vaisseau de 1<sup>ère</sup> classe Coumba Ndoffène DIOUF,  
officier en second à bord du patrouilleur « FERLO »

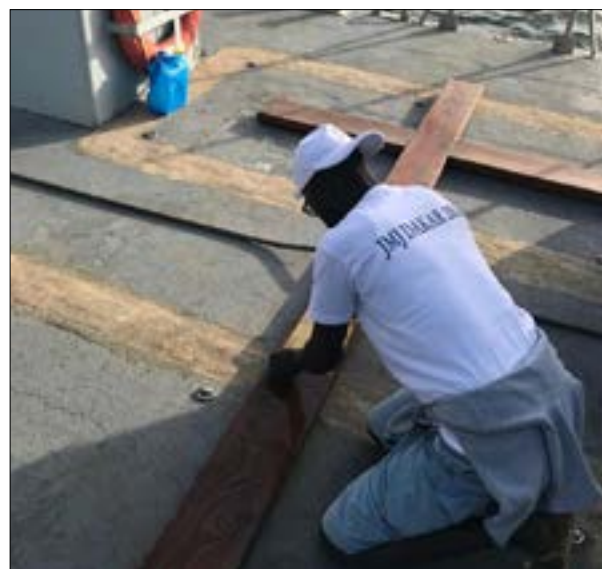
**D**ans le cadre de ses missions de service public, le patrouilleur « FERLO » a été déployé à Poponguine le 06 avril 2019 pour transporter la croix des journées mondiales de la jeunesse (JMJ).

Cet événement annuel, qui se déroule pendant plusieurs jours et rassemble des centaines de fidèles venus de différents lieux du territoire, est d'une importance capitale pour la communauté chrétienne et constitue des moments de recueils, de prières et de sensibilisation des participants.

Pour cette édition, la communauté chrétienne a sollicité la Marine nationale pour assurer le transport de la croix depuis la mer vers la plage de Poponguine qui a été choisie par le nonce apostolique comme lieu de rassemblement où les pèlerins recevront ce symbole chrétien baptisé par le Pape Jean Paul II.

Après une reconnaissance du site, la croix a été mise sur l'embarcation pour être acheminée à la plage où l'attendait une foule nombreuse dirigée par le nonce apostolique lui-même et l'Archevêque de Dakar.

Le soutien de la Marine pour le transport demandé a été très apprécié par la communauté chrétienne. Ainsi, des remerciements ont été prononcés à l'endroit de l'équipage du navire ainsi qu'à la Marine nationale pour la disponibilité et l'enthousiasme démontrés pendant la planification et le transport de la croix de la 34<sup>e</sup> édition des Journées mondiales de la Jeunesse.





Lieutenant de vaisseau **Abdou Aziz DIOUF**,  
commandant centre d'instruction naval



## La Marine nationale sécurise les régates



**L**es régates ou courses de pirogues constituent des événements majeurs dans l'agenda du sport nautique sénégalais. En effet, ce sport est devenu si populaire qu'il existe maintenant la Fédération sénégalaise des « peuples de l'eau » qui organise annuellement une course de pirogues de très grande envergure au large de Bargny. Cet événement réunit plus de 600 piroguiers qui s'affrontent à la rame dans des courses mémorables.

Compte tenu de la nouvelle dimension de ces régates et des enjeux sécuritaires y afférents, la Marine nationale participe régulièrement en assurant la sécurisation. De Guet Ndar à Ngor, de Bargny au cap skiring en passant par Foundiougne, partout où une régata est organisée, la Marine déploie des unités navales et des personnels spécialisés (fusiliers marins commandos, plongeurs, infirmiers,...) pour assurer un bon déroulement de la course dans les meilleures conditions de sécurité, en parfaite coordination avec les organisateurs.

Le dispositif sécuritaire déployé par la Marine nationale consiste en une vedette de commandement des opérations en mer et d'embarcations pneumatiques armées par des fusiliers marins commandos qui jalonnent la course et assurent en même temps les missions de sauvetage au cas où des hommes se retrouvent à la mer. La vedette engagée apporte en plus un soutien dans le déroulement de la course, en servant de point tournant aux pirogues avant la dernière ligne droite vers l'arrivée. Enfin, des juges de compétition sont aussi embarqués à bord de la vedette pour leur permettre de mieux arbitrer la course et de constater toute irrégularité.

En somme, la Marine nationale s'engage pleinement à côté des communautés de pêcheurs pour garantir le bon déroulement des courses de pirogues. Les autorités administratives, municipales, coutumières et religieuses qui font le déplacement se réjouissent toutes de la contribution de la Marine dans la sécurisation de ces compétitions.



# Sécurisation de la maintenance du pont Faidherbe



Enseigne de vaisseau de 1<sup>ère</sup> classe **Hamza AMAR**, chef de service à bord du patrouilleur « FOULADOU »



**T**rait d'union entre la partie continentale et l'île, le Pont Faidherbe de Saint-Louis constitue une oeuvre architecturale d'une grande importance qui a marqué l'histoire et la géographie de la ville.

En effet, construit en 1897 puis réhabilité en 2011, le pont Faidherbe, au-delà de son importance sur la vie et l'économie de la ville, reste une architecture à forte essence culturelle puis qu'il est classé au patrimoine mondial de l'UNESCO depuis 2000, à l'image des multiples merveilles du monde.

Bijou métallique suspendu sur le grand bras du fleuve Sénégal, composé de sept arches et d'une longueur totale de cinq cent dix (510) mètres, le pont Faidherbe est emprunté quotidiennement et de façon continue pour le transport des personnes, des biens et des services. C'est alors pour préserver son

fonctionnement, qu'une maintenance est programmée chaque semestre par la société prestataire qui, par le biais des autorités administratives et militaires de la ville de Saint-Louis, s'appuie sur l'expertise de la Marine nationale, à travers les moyens de la base navale Nord, pour sécuriser l'opération.

Ainsi, dès que l'opération est programmée, un dispositif de veille est adopté par la flottille des vedettes présente au Nord. En effet, les deux vedettes type «DEFIANT» situées de part et d'autre du pont, suivant le dispositif opérationnel en vigueur, sont déployées pendant toute la durée de l'opération.

Embarqués à bord des vedettes, équipages et commandos marins veillent sur le trafic dans le fleuve et procèdent à l'interpellation et au contrôle de toute embarcation qui s'approche du périmètre de sécurité ainsi défini.

L'opération dure une bonne heure, et de l'arrêt de la circulation à la réintégration de l'arche tournante (la cinquième en partant de l'Est), une surveillance minutieuse des approches du Pont est assurée par les vedettes de la base navale nord, afin de garantir la sécurité et la sûreté des moyens et des personnes intervenants.

Le pont Faidherbe vit au rythme des activités socio-économiques de la ville sous le souffle alterné des courants et des vents du nord. C'est pourquoi la maintenance périodique dont il fait l'objet constitue un rendez-vous important et inédit. Occasion ainsi saisie par la Marine nationale, à travers ses unités engagées au nord, afin d'assurer la sécurité et la sûreté de l'opération: exemple parfait d'une Armée au service de la nation et d'une Marine, plus proche de la population.



# Sauvetage en mer : quotidien des marins



Lieutenant de vaisseau **Ibrahim LY**,  
Commandant la VCSM « BAYE SOGUI »

Outre sa mission régalienne de défense du territoire national à partir de la mer, la Marine nationale assure un large éventail de missions liées à l'Action de l'Etat en mer. Parmi ces missions, figure en pole position la mission de recherche et de sauvetage en mer.

Cette mission trouve toute sa légitimité d'une part dans l'optique de la promotion du concept Armée-Nation et d'autre part dans les engagements pris par le Sénégal à travers la ratification de conventions et réglementations internationales liées à la sauvegarde de la vie humaine en mer. En vertu de ce qui précède, le Sénégal a mis sur pied une organisation performante et apte à assurer en tout temps, le sauvetage des usagers de la mer en détresse dans ses eaux. De plus, la répartition des régions de recherche édictée par l'Organisation maritime internationale (OMI) confère au Sénégal une vaste zone de responsabilité, allant de la Mauritanie à la Sierra Léone et s'étendant au large de l'Océan Atlantique, où notre pays est chargé de la coordination de la recherche et du sauvetage maritime.

Sous la tutelle de la Haute Autorité chargée de la coordination de la Sécurité maritime, de la Sûreté maritime et de la Protection de l'Environnement marin (HASSMAR), par ailleurs investie de la responsabilité de coordonner la recherche et le sauvetage, la Marine nationale figure à l'avant-garde de la mission de sauvetage en mer qui s'est érigée en un « quotidien des marins ».

Conformément à la convention SOLAS, les Etats signataires de cette convention ont l'obligation de mettre en place une



veille côtière. Cette veille est assurée par les équipes de quart du Centre de Coordination des Opérations de la Marine (CCO) qui joue en même temps le rôle MRCC et coordonne les opérations SAR. Ce centre dispose d'une vue d'ensemble de la situation en mer et coordonne avec efficacité la mise en œuvre des moyens de la Marine dans le cadre des missions d'assistance aux usagers de la mer. Pour cela, il bénéficie également de l'appui des Centres secondaires de veille, implantés dans les bases navales Nord et Sud, qui disposent aussi de moyens aptes à recevoir des appels de détresse provenant d'usagers de la mer. Parallèlement au dispositif national, la Marine travaille de concert avec les pays responsables des zones SAR proches de celle du Sénégal, afin de mieux traiter les situations d'urgence en mer.

En dehors des marins prenant le service au CCO, la Marine à travers les unités navales et les équipes de soutien à terre, fait participer tout son personnel aux missions de sécurité et de secours maritime. En effet, tous les bâtiments de la Marine nationale mis en œuvre dans le cadre des missions d'assistance soit par une présence ou une intervention au besoin, bénéficient d'abord d'un soutien logistique et technique permanent assuré par des marins non embarqués. Ainsi, la marine nationale au moyen de cet important dispositif matériel et humain assure la surveillance sans faille des routes qui traversent notre espace maritime.

Aussi, des moyens aériens appartenant à l'armée de l'air ou à des pays amis peuvent être mis à contribution en cas d'opération de sauvetage ou de secours en mer telles que les évacuations sanitaires. La présence d'un aéronef de patrouille maritime français basé à Dakar constitue un atout important dans la recherche et le sauvetage. Son emploi se fait dans le cadre d'une convention liant les deux pays.

De même, la mise en alerte permanente d'un bâtiment de la marine permet aussi de faire face dans les meilleurs délais à n'importe quelle situation d'urgence.

Les statistiques enregistrées au cours de ces quatre dernières années témoignent de la dimension des missions de recherche et de sauvetage et des résultats probants qui en découlent. En effet, durant cette période le CCO a eu à coordonner 250 opérations de recherche et de sauvetage qui ont permis de secourir 609 personnes.

Dans sa perspective de montée en puissance, la Marine nationale continue de prendre la pleine mesure de sa mission de sauvetage par le renforcement de sa palette de moyens, aussi bien passifs qu'actifs, prévus à cet effet. Dans le long terme, l'acquisition de ces moyens vise à rendre notre pays plus autonome en terme de missions SAR et à garantir une meilleure prise en compte de sa zone de responsabilité.





## La transfusion sanguine sauve des vies

Enseigne de vaisseau de 1<sup>ère</sup> classe **Demba NDIAYE**,  
Chef de service à bord PHM « FOULADOU »

Toutes les deux secondes dans le monde, une personne a besoin de transfusion sanguine pour survivre. De nos jours la mortalité due au manque de sang est très élevée et d'après l'organisation mondiale de la santé (OMS), 500.000 femmes perdent la vie chaque année à cause de ce fléau. Cela est dû à un manque de donateurs de sang volontaires mais aussi à des ruptures récurrentes de stocks dans les banques de sang.

C'est dans un élan de solidarité que la Marine nationale a organisé, du jeudi 17 au samedi 19 janvier 2019, à la base navale amiral Faye GASSAMA, les journées de don de sang. Conduites conjointement par le centre national de transfusion sanguine (CNTS) et l'hôpital principal de Dakar, ces journées de don de sang sont désormais inscrites dans le programme de la fête de la Marine nationale, commémorant l'anniversaire du passage de la marine nationale sous commandement

Sénégalais le 22 janvier 1975. Aussi, faudrait-il souligner que ce geste symbolique contribue à raviver le lien armée-nation déjà solide, en plaçant le marin, citoyen de par son statut premier, au cœur de l'action sociale.

Ainsi, après trois jours de prélèvements, plus d'une centaine de poches de sang avait été collectée grâce à la générosité des donateurs.

Certes, cette quantité reste encore largement insuffisante face au niveau important de la demande soutenue par les nombreux cas d'anémie, les accidents de la circulation et les autres maladies nécessitant une transfusion sanguine. Cependant elle constitue sans nul doute un appoint non négligeable dans la collecte vu les ruptures fréquemment annoncées par le CNTS et les différentes banques de sang du Sénégal.





Commandant, l'équipe du magazine « Le Gabier » est honorée de cet entretien que vous avez bien voulu nous accorder et qui s'inscrit dans la série dédiée aux anciens de la Marine.

## INTERVIEW

## CV (er) MACTAR SAMBOU

### 1-Commandant, pouvez-vous revenir sur les grandes lignes de votre parcours professionnel?

Je vous remercie de cette marque de considération que vous manifestez à mon endroit en voulant bien m'accorder cette interview. Je salue cette initiative qui vous permet de rester en contact avec les anciens de la Marine. Je salue au passage l'Amiral Momar DIAGNE, le Chef d'Etat-major de la Marine, avec qui j'ai partagé beaucoup de souvenirs en tant que commandant d'unité navale.

Alors, dès ma sortie de l'Ecole Royale Navale de Casablanca en 1980, j'ai fait mon apprentissage à bord des unités navales (officier en troisième et en second) mais aussi dans les bureaux comme rédacteur.

A l'issue de cet apprentissage bien rempli, j'ai assuré le commandement à la mer du BSC Podor, de l'EDIC Karabane, du BSC Saint Louis, des PHM Njambour et Fouta.

En ce qui concerne le service à terre, j'ai été chef de la division Logistique EMMARINE à deux reprises, Inspecteur Technique Mer à l'IGFA, Chef de la Cellule Administration, Logistique à l'Etat-major Particulier de monsieur le Président de la République, Directeur de la Protection et Surveillance des Pêches au ministère de l'Economie Maritime et enfin Président du Conseil

d'Administration de la Mutuelle des Armées.

Je suis titulaire du diplôme de Renseignement Opérationnel niveau III, du diplôme d'Instructeur de stage au Maintien de la Paix niveau PC Multinational de Brigade en Côte d'Ivoire, du Diplôme d'Etat-Major et du Diplôme d'Ecole de Guerre.

J'ai également été décoré au grade d'officier de l'Ordre national du lion, au grade de commandeur dans l'Ordre du mérite et à la médaille d'honneur de la Marine.

Dans le cadre de mes décorations étrangères, j'ai reçu de la France, la médaille de la Valeur militaire avec étoile de bronze et pour les opérations extérieures, les médailles onusiennes pour mes missions au Sud Liban (FINUL) et en IRAN/IRAK (MONUIK).

### 2- La Marine a eu des précurseurs qui l'ont mise sur la bonne voie. Que retenir-vous de ces anciens ?

J'avoue que nous avons eu la chance de trouver dans cette prestigieuse institution des anciens motivés, rigoureux et avec une grande conscience professionnelle.

Cependant, avec le manque de maturité, nous les prenions pour des officiers trop sévères dans la mesure où ils ne nous accordaient que peu de temps libre dans la journée. Beaucoup d'entre nous avaient même souhaité



changer de corps à un moment donné tellement le travail était intense, soutenu et dur.

Il convient toutefois de souligner que toute cette rigueur a été instaurée par le défunt amiral Faye GASAMA, à l'époque CEMMARINE. C'était un officier hors norme qui a marqué la Marine pour toujours.

### 3- Quel était l'état de la flotte à votre arrivée ?

A notre arrivée, l'état de la flotte était satisfaisant puisqu'il y avait 3 BSC (Podor, Poponguine, Saint Louis), 3 VCR (Sénégal 2, Casamance 2, Sine Saloum 2), 01 EDIC (Falamé) et le RORO Casamance Express qui était commandé par un officier de Marine. Dans la foulée il y eut l'acquisition du PHM Ndjambour, de l'EDIC Karabane, du PHM Fouta et du bateau le Joola toujours confié à la Marine Nationale. Mais il faut reconnaître qu'à un moment donné le taux de disponibilité a été fortement réduit.

### 4- Vous faites partie de ces illustres Officiers ayant pris part au corps expéditionnaire de l'« Opération Gabou » en Guinée-Bissau en tant que Commandant du PHM « FOUTA ». Que retenir-vous de cette opération ?

J'ai retenu beaucoup de choses que je ne pourrai pas entièrement relater dans cette interview. Je pourrai brièvement parler du rôle joué par la Marine durant cette guerre.

Je me souviens d'un dimanche vers fin Juin 1998 lorsque je revenais de Mboro et j'ai trouvé un message me demandant d'entrer immédiatement en contact avec le CEMMARINE, (le CV(er) THIOUBOU), qui n'arrivait pas à me contacter toute la journée puisqu'il n'y avait pas de téléphone portable à l'époque.

Dès que je l'ai eu au bout du fil il m'a mis au courant d'une mutinerie par une partie de l'armée Bissau guinéenne dirigée par le général Ansoumana MANE et m'a notifié en même temps la décision du Sénégal d'intervenir.

Avant d'arriver à la Marine je suis allé récupérer l'officier chef du service énergie propulsion, le contre-amiral DIAGNE, actuel CEMMARINE, qui était l'homme incontournable du bord. Je l'ai réveillé puisqu'il se faisait tard et en blaguant je lui disais « Momar nous allons avoir une mission difficile en Guinée Bissau, il faut apporter avec toi tout ton arsenal de protection individuelle mais aussi les pangols sérères ».

En effet, les frontières terrestre et aérienne étant tenues par les mutins la voie maritime était la seule possibilité d'arriver à Bissau. Voilà donc une mission très délicate confiée à la Marine Nationale.

Le Fouta a été désigné bâtiment amiral. Etant le commandant de ce navire j'ai assuré la fonction d'OTC

avec à ma disposition 6 bâtiments sur le terrain (PHM Fouta, BSC Saint-Louis, les VCR Sénégal 2 et Casamance 2, une Vedette américaine et l'EDIC Karabane).

Après avoir reçu l'ordre d'opération des mains du chef de corps, feu CV Matar NDIAYE, les unités ont commencé à appareiller avec les troupes, l'armement et la logistique vers Bissau. C'était là le début de l'opération Gabou.

A l'accostage au port de Bissau j'ai reçu les premières instructions du Commandant de la Force Expéditionnaire (COMFOREX), le colonel Abdoulaye FALL, devenu plus tard CEMGA.

Aussitôt après cet entretien les hostilités ont été lancées et la FOREX a enregistré ses premiers morts et blessés dans le camp de BRA tenu par les mutins.

En plus de ces victimes qu'il fallait évacuer vers le Sénégal, il y avait les populations civiles étrangères et Bissau guinéennes qui prenaient d'assaut nos bateaux pour sortir du pays. La situation était indescriptible. Il fallait beaucoup de professionnalisme pour pouvoir coordonner tout cela avec rigueur et sérénité en tenant compte de l'ensemble des bâtiments mis à ma disposition.

L'évacuation de milliers de personnes dont un nombre impressionnant de femmes et d'enfants sans enregistrer de pertes en vie humaines nous a valu une lettre de félicitations de la directrice de l'USAID, madame Hanns WILLIAM, qui au cours d'une mission à Bissau, était restée bloquée dans ce pays.

Plus de 2 500 militaires avec armements et munitions sans compter l'alimentation, le volet médical, etc ont été projetés par les seules unités de la Marine sénégalaise sans appui extérieur. Il en est de même lors du désengagement des troupes après neuf (09) mois de guerre.

Ce qui me reconforte c'est le bilan plus qu'élogieux que la Marine sénégalaise a tiré de cette opération. En effet, après neuf mois de guerre les unités navales n'ont enregistré aucune perte en homme et matériel et sont restées maîtres de la mer, du fleuve et du port Bissau guinéen. Lorsque l'approche du port de Bissau était devenue dangereuse du fait des tirs d'obus par les mutins, nous avons adopté une nouvelle stratégie. Il fallait embouquer le fleuve la nuit tous feux éteints jusqu'à l'accostage.

En revanche, ce qui m'a le plus marqué est l'évacuation des morts et blessés qui se faisait le plus souvent sans les spécialistes du corps médical. C'était encore le contre-amiral Momar DIAGNE qui jouait ce rôle avec quelques hommes du bord dans des conditions d'hygiène très précaires pour une si longue distance





en bateau (Bissau – Dakar ou Bissau – Ziguinchor). Je me souviens du décès en mer du jeune Enseigne de Vaisseau Alphonse FAYE dans les bras du même contre-amiral Momar DIAGNE lorsqu'on l'évacuait vers le port de Ziguinchor. Il était au 12ème Bataillon d'Instruction lorsque son unité a été projetée sur le théâtre des opérations où il a été sérieusement atteint par balle dès le début des hostilités.

#### 5- Quel regard portez-vous sur la Marine d'aujourd'hui?

La Marine d'aujourd'hui est une Marine moderne qui, au bout de quelques années a complètement changé de physionomie avec l'acquisition de plusieurs unités navales de très grandes tailles, ce qui la propulse au premier rang parmi les marines de la sous-région. Il y a également la base navale qui est entièrement rénovée sans parler du CCO devenu une fierté des armées.

J'invite la jeune génération, officiers, officiers marinières et équipages à profiter pleinement de cette chance.

#### 6- Quels souvenirs gardez-vous de votre passage à la Marine nationale ?

J'ai gardé de beaux souvenirs dans cette marine : je me souviens des anciens qui nous ont accueilli et façonné mais aussi des promotionnaires avec qui nous avons passé ensemble de bons moments. Je n'ai pas oublié non plus les belles sorties en mer sous l'encadrement des anciens et plus tard comme commandant d'unité, bref beaucoup de souvenirs inoubliables.

Toutefois, j'ai gardé de mauvais souvenirs surtout pour ce qui concerne le naufrage du bateau le Joola. Il y a aussi des promotionnaires et camarades d'armes ravis à notre affection à la fleur de l'âge.

#### 7- Commandant, vous êtes aujourd'hui admis à faire valoir vos droits à la retraite. Peut-on savoir à quelles activités vous consacrez votre temps libre?

Comme activités je me suis reconverti dans l'agrobusiness. En effet, je fais de l'arboriculture avec comme dominante le citron et parallèlement je fais du maraichage.

Depuis bientôt deux ans je suis rentré dans la filière porcine et aujourd'hui je compte une cinquantaine de porcs dans mon enclos.

Cette occupation me permet d'éviter la sédentarisation et l'oisiveté.

L'autre aspect est que je participe à la création d'emplois puisque j'ai quatre personnes qui travaillent à temps plein sans compter les personnes qu'on emploie dans la cueillette de citron et des légumes.

Auparavant, j'ai suivi une première formation sur le management et la gestion d'entreprise à l'ARSM en 2018 et une deuxième formation sur la promotion de l'emploi de la filière porcine et l'élevage de porc.

#### 8- Un dernier message à l'endroit de la jeune génération?

Comme relaté plus haut, j'invite la jeune génération, officiers, officiers marinières et équipages à profiter pleinement des grandes opportunités qui s'offrent aujourd'hui à la Marine avec ces grandes unités navales très bien équipées pour s'entraîner et un CCO très moderne. Nous n'avons pas eu cette chance car, à un moment donné de notre carrière, la Marine disposait de peu d'unités navales disponibles.





## INTERVIEW

## Major (er) El Hadji Babacar NIANG

### 1- Pouvez-vous vous présenter à nos lecteurs ?

Je suis très honoré aujourd'hui d'être l'hôte de la rubrique « parole aux anciens » du Gabier et vous remercie du choix que votre magazine a bien voulu porter sur ma modeste personne. Je suis l'ex-major El Hadji Babacar NIANG de la spécialité « mécanicien ». Issu de la première promotion des élèves gradés de Kaolack en 1984, j'ai intégré la Marine l'année suivante avec comme premier emploi tenu au niveau du service des Statistiques de la Marine. Ma longue histoire avec la mécanique débuta avec les tests de présélection à la formation de qualification d'arme à l'issue desquels les meilleurs avaient le privilège d'opter pour ladite spécialité. Depuis ce moment, j'ai vécu une riche carrière professionnelle au sein de la Marine par la grâce de Dieu.

Mon service à la mer a débuté en 1986 à bord du BSC Popenguine. De là, j'ai été affecté à bord du Joola que nous avons d'ailleurs ramené de Rotterdam en 1990. A l'issue, j'ai embarqué successivement à bord BSC Podor, de l'EDIC Karabane, du BSC Saint-Louis et enfin à bord du Sénégal 2 en qualité de chef mécanicien. J'ai ensuite rejoint les ateliers techniques de la Marine devenus le service technique avant d'être employé comme instructeur en Diesel propulsion au Centre d'Instruction

Naval (CIN). Ma dernière affectation était à la division technique où j'ai servi jusqu'à ma retraite en octobre 2018.

### 2- Vous êtes de la spécialité mécanique que vous avez eue à pratiquer pendant plusieurs années. Que pensez-vous de cette spécialité à la Marine?

La mécanique est la mère de la propulsion et sans la propulsion le navire perd la quasi-totalité de ses capacités opérationnelles. Cette noble spécialité est d'une exigence extrême en ce sens qu'elle constitue le poumon du navire. La Marine a toujours compté dans ses rangs des mécaniciens rompus à la tâche qui, de par leur professionnalisme, ont su maintenir haut le flambeau de la spécialité. De plus, le soutien technique assuré par les services compétents à terre a joué un rôle capital dans le maintien en condition opérationnel des unités navales.

### 3- Dans votre carrière à la Marine, quel fait ou souvenir vous a le plus marqué ?

Mon souvenir le plus marquant remonte de mon premier embarquement à bord du BSC Popenguine, marqué particulièrement par des conditions de navigation difficiles. Cette même situation, qui prévalait à bord de la plupart des unités navales, était la source d'une concurrence accrue mais saine entre les mécaniciens des



différents bords afin de relever le défi de la disponibilité technique et permettre à leur unité d'effectuer ses missions. Les maîtres-chargés Machine s'investissaient à fond dans leurs tâches de maintenance et de réparation et savaient beaucoup compter sur la collaboration de leurs pairs mécaniciens.

#### 4- Pouvez-vous nous parler de l'ambiance de travail durant votre séjour à la Marine ?

Au cours de ma carrière de marin, j'ai eu à parcourir 10 postes d'affection. Je peux dire, sans l'ombre d'un doute, que l'ambiance de travail a partout été conviviale, surtout au niveau du service technique où j'étais responsable du département Mécanique lors de mon second passage. Je me souviens particulièrement de cette solidarité existante entre collègues marins, entre supérieurs et subordonnés et de cette facilité à travailler main dans la main. En somme, nous formions une famille, même en dehors du travail. C'est sur ces mêmes bases que nous devons bâtir la Marine d'aujourd'hui et de demain. Les anciens doivent se substituer en tuteurs et formateurs pour les jeunes générations et les assister dans leurs fonctions, bien sûr dans le respect réciproque et la discipline militaire. Il arrivait parfois qu'il y ait quelques heurts (rires), mais c'était rien qui pouvait entraver la bonne marche du service.

#### 5- Vous êtes admis à faire valoir vos droits à la retraite depuis quelques mois. Comment vivez-vous la transition entre la vie militaire et la vie civile ?

Après 34 ans de service à la Marine, j'avoue qu'il n'est pas du tout facile de s'habituer rapidement au rythme de la vie civile. Au-delà de la cessation de l'activité professionnelle, la vie militaire me manque énormément. On y apprend pas seulement un métier, mais la vie de manière générale, et surtout on y développe des valeurs exemplaires de discipline, de respect... La Marine restera toujours comme une deuxième famille pour moi. D'ailleurs, je suis toujours disposé en cas sollicitation à apporter ma contribution et peu importe le domaine. Pour autant, les anciens marins peuvent

encore beaucoup aider au besoin pour donner sens à ce devoir de reconnaissance envers la Marine.

#### 6- Votre impression générale sur la Marine d'aujourd'hui ?

De mon point de vue, la Marine se porte bien. L'institution est dans une phase de montée en puissance avec l'acquisition de nouvelles unités navales dotées d'une technologie de pointe. Cela montre qu'il y'a un bond en avant dans le domaine technique, accompagné de nouveaux besoins en formation pour le personnel. J'exhorte tous les marins à renforcer l'esprit d'équipage et de solidarité et à participer activement à la formation des jeunes en s'appuyant notamment sur le CIN. Il serait également très avantageux pour le personnel officier-marinier de bénéficier de modules de formation après le Brevet supérieur (BS) pour garantir une remise à niveau permanente des connaissances.

#### 7- Quels conseils donnez-vous aux jeunes marins ?

Je demande aux jeunes marins de tenir bon. Chaque époque a ses défis. Je les encourage à persévérer dans l'effort et dans l'apprentissage de leur métier. Il leur faut aussi beaucoup aimer le métier de marin, car on sait tous que c'est loin d'être une chose facile. La Marine compte beaucoup sur leur dévouement et leurs compétences, et elle ne sera en fin de compte que ce qu'ils en feront.

#### 8- Votre mot de la fin ?

Permettez-moi de remercier tout le monde avec qui j'ai eu à travailler durant ma carrière : mes Chefs, mes collègues et particulièrement ceux qui ont participé à ma formation et mon encadrement. Sans eux, j'aurais difficilement pu achever autant de choses. J'exprime également ma profonde gratitude envers mes parents, qui m'ont soutenu durant tout ce temps, et ma référence dans le métier, le maître-principal Badiye DIOUF, dont les conseils m'ont beaucoup inspiré. Je vous souhaite beaucoup de succès dans le travail et que Dieu accompagne tous les marins dans leurs projets.

Propos recueillis par

Enseigne de vaisseau de 1<sup>ère</sup> classe Elhadji Alioune NDIAYE

Vive la Marine !





# L'écocitoyenneté au service de la lutte contre la pollution marine



Colonel **Kisma Mamadou SOW**,  
Directeur du Service Civique National

La planète, telle une mère, nous couve et ce depuis la nuit des temps, dans toute sa diversité, eaux, faune et flore. Elle s'est mise à notre disposition de génération en génération, mais en retour, l'homme se soucie rarement de ce lien avec l'environnement, relation qui se doit d'être d'affection, de protection et de préservation.

En fait, l'homme, en véritable prédateur, contribue à la dégradation de cet environnement à travers de multiples agressions qui produisent leurs méfaits néfastes, sur la terre, dans les airs et en mer. L'un des facteurs contribuant à la dégradation de l'environnement, entre autres, est la pollution marine.

En effet, la pollution marine, des fleuves vers la mer, par les vents et les ruissellements, draine des déchets, des produits physiques ou toxiques et divers objets abandonnés par l'homme. Ainsi, les écosystèmes marins sont agressés, particulièrement par les déchets plastiques, entraînant ainsi la disparition de certaines espèces. Cette extension des déchets plastiques préoccupe le monde entier et les solutions idoines ne sont véritablement pas encore trouvées.

Dans une approche systémique, chaque acteur doit agir dans un domaine précis et un secteur donné pour contribuer à la résolution du problème de pollution marine. Ainsi, le Service Civique National se propose d'agir sur les hommes et leurs attitudes à travers la promotion de l'écocitoyenneté qui fait référence à l'écologie donc une citoyenneté qui s'exerce vis-à-vis de l'environnement et de la nature.

Il s'agira de faire découvrir au citoyen ses devoirs envers la planète sur laquelle il vit ainsi que l'environnement dans lequel il évolue et de travailler également à ce que ces devoirs soient assumés, car il est le



garant de la préservation des ressources indispensables à la vie sur Terre. Aussi, il faudra faire de sorte que le citoyen devienne cet éco-citoyen qui trie ses déchets, économise l'énergie et protège la nature. Il devra également sensibiliser son entourage aux éco-gestes et agir à faire évoluer les mentalités pour un changement des comportements.

Pour cela, le Service Civique National, par la mobilisation des volontaires et avec l'engagement citoyen des mouvements de jeunesse, peut agir dans le nettoyage des plages et d'autres activités de salubrité et de sensibilisation des usagers des côtes et de la mer, et être dans une posture de veille et d'alerte précoce.

Le Service Civique National offre toute sa disponibilité pour contribuer à l'atteinte de l'un des objectifs de la Marine qui est de lutter contre la pollution et de faire en sorte que la mer ne devienne un espace sacrifié, un lieu pollué à outrance.

La promotion du volontariat et du civisme pour une citoyenneté exemplaire.

Ainsi, le Service Civique National, dans sa forme actuelle, fut institué par la loi 98-25 du 7 avril 1998. Le décret 98-302 en son article premier place le Service Civique National sous l'autorité du Premier Ministre. Mais, cet ancrage institutionnel a connu quelques mutations en 2000. Avec le décret n° 2000-828 du 16 octobre 2000, il est régi par le Ministère de la

Jeunesse et fonctionne comme une Direction nationale.

Le Service Civique National a pour mission de dispenser aux jeunes sénégalais une formation civique et morale et l'apprentissage d'un métier en vue de leur insertion dans les circuits de développement économique.

Peuvent y accéder, les jeunes de nationalité sénégalaise, garçons et filles, volontaires, célibataires, possédant une aptitude physique requise et âgés de dix-huit à trente-cinq ans. Les jeunes admis, garçons et filles, prennent l'appellation de « volontaires du service civique national »

Pour atteindre ses objectifs qui sont directement liés au développement, le Service Civique National a comme stratégie : la mobilisation, la formation et la mise à disposition des volontaires au profit des collectivités locales et des structures décentralisées de l'Etat. La formation de ces volontaires comporte, en plus du volet civique et moral, un volet technique et professionnel pour faciliter leur employabilité dans le cadre de la lutte contre le chômage des jeunes, menée par l'Etat sénégalais.

En s'adossant sur les Armées, dans une parfaite intelligence, le Service Civique National met en œuvre le concept Armée-Nation dans son expression la plus achevée.



Lieutenant de vaisseau **Almamy Mbaye Bassene**,  
facteurs bloquants de l'architecture

# LES FACTEURS BLOQUANT L'OPERATIONNALISATION DE L'ARCHITECTURE DE SECURITE ET DE SURETE MARITIME DU GOLFE DE GUINEE

**L**ong de 5000 nautiques, le golfe de Guinée s'étend du Sénégal à l'Angola, englobant ainsi seize États d'Afrique Occidentale et Centrale. En plus d'être une région importante pour le commerce maritime international entre l'Amérique, l'Europe et l'Afrique, cette zone regorge de ressources naturelles diverses telles que les ressources halieutiques, le pétrole et le gaz. Selon le rapport de 2014 de l'organisation Crisis Group, 5,4 millions de barils de pétrole brut sont produits quotidiennement par les pays du Golfe de Guinée et cette production représente respectivement 40% et 29% des importations européennes et américaines. Cependant, depuis le début des années 2000, la région a connu un niveau d'insécurité rarement observé et lié à la piraterie et au vol à main armée. En 2011, avec plus de 64 actes d'agression contre les bateaux civils et leurs équipages, la région a été classée comme la zone maritime la plus risquée et la moins sécurisée du monde.

En réponse à cette situation alarmante, les pays riverains du Golfe de Guinée ont adopté le Code de Conduite de Yaoundé en 2013. L'objectif principal de cet accord était de définir une stratégie pour prévenir et réprimer les activités illégales et illicites en mer, y compris la piraterie. Depuis lors, malgré les efforts déployés par les différentes parties prenantes, l'insécurité maritime n'a cessé de croître dans les espaces maritimes de certains pays comme le Nigéria, le Ghana et le Bénin. Selon la Chambre de Commerce International (CCI), 201 actes de piraterie et de vol à main armée ont été rapportés en 2018 contre 180 en 2017. Cette situation soulève la question de l'efficacité de la stratégie adoptée par les pays du Golfe de Guinée pour combattre l'insécurité dans leurs domaines maritimes. À l'analyse, il ressort que l'application de ladite architecture est handicapée par divers facteurs que sont l'absence de cadre juridique harmonisé, le manque de cadre institutionnel adéquat et le sous financement du cadre opérationnel.

L'absence d'un cadre juridique harmonisé pour lutter efficacement contre la violence en mer dans le Golfe de Guinée est un facteur affectant tous les pays signataires du Code de Yaoundé. Même si plusieurs États ont affirmé avoir des lois nationales traitant de la piraterie, il a été reconnu que ces documents juridiques sont obsolètes aux yeux du droit international de la mer.

La Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer (CNUDM) de 1982, la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime (1988) et son protocole de 2005 constituent le cadre juridique international pour lutter contre la piraterie maritime et le vol à main armée. Bien que toutes les nations parties à l'accord de Yaoundé aient ratifié le premier document, peu d'entre elles ont signé les deux derniers. De plus, puisque ces conventions internationales n'ont pas défini clairement les sanctions à l'encontre des contrevenants, il



appartient aux États signataires de transposer les dispositions de ces conventions dans leurs lois pénales nationales afin de pouvoir juger convenablement les individus commettant des actes de violence en mer. Ce faisant, elles permettent aux tribunaux nationaux d'exercer une compétence universelle établie par la CNUDM. Malheureusement, plusieurs États n'ont pas encore adopté de loi nationale incorporant ces dispositions. Cela explique toute la difficulté que rencontrent les États côtiers d'Afrique Centrale et Occidentale dans la poursuite des personnes suspectées de piraterie.

S'agissant des lois nationales existantes et traitant de la violence en mer, plusieurs pays du Golfe de Guinée possèdent des textes qui ont été élaborés au lendemain des indépendances. Ces documents sont communément appelés Code de Marine Marchande et régissent globalement les activités maritimes de toutes sortes, traitant ainsi partiellement de la piraterie maritime. Cependant, en se référant à la définition universelle contenue dans la CNUDM, il ressort que ces lois internes sont obsolètes et éprouvent des difficultés à prendre en compte les nouvelles formes de violence dans le Golfe. Concernant la définition de la piraterie et le principe de compétence universelle, des écarts significatifs peuvent être constatés dans la traduction des deux (02) conventions internationales précitées dans les droits nationaux.

Par exemple, en Côte d'Ivoire, le Code de la marine marchande de 1961 est la loi qui régit les activités maritimes et portuaires, y compris les actes de piraterie. Sa définition de la piraterie est assez large mais porte uniquement sur les actes de violence dirigés contre des navires à l'intérieur des eaux territoriales, ignorant ainsi ceux commis en haute mer. En outre, cette loi déclare les tribunaux nationaux ivoiriens incompétents pour juger et condamner tout étranger ayant

commis une infraction de vol à main armée dans la mer territoriale du pays. Cette juridiction repose plutôt sur le principe de territorialité et de nationalité; la compétence universelle n'y est pas mentionnée. Aussi, ces lois nationales ne confèrent-elles pas assez de pouvoir légal pour mener une investigation et poursuite des auteurs d'infractions de piraterie.

L'absence de cadre juridique adéquat s'étend également au niveau sous régional. La situation sécuritaire dans la région nécessite une mobilisation régionale car la majorité des cas de violence à l'encontre des navires civils surviennent à l'intérieur des mers territoriales des états côtiers. Dans ce contexte, seule une mobilisation multilatérale à travers des opérations combinées peut prévenir ou réprimer la criminalité en mer. Le code de conduite de Yaoundé met l'accent sur la coopération entre les pays pour plus d'efficacité dans la lutte contre l'insécurité maritime, mais ne fournit un cadre juridique pour la conduite des opérations maritimes transfrontalières. Ainsi, il incombe aux états de conclure des accords juridiques afin de pouvoir conduire des patrouilles conjointes au-delà de leurs frontières maritimes. Toutefois, il faut souligner que peu d'actions ont été entreprises dans cette direction, limitant ainsi le soutien mutuel entre les États. La méfiance et les tensions politiques entre les États entravent les efforts régionaux visant à faire progresser la coopération opérationnelle dans le cadre de la lutte contre la piraterie. Cette absence d'accord entre les États pour la conduite d'opérations multinationales profite aux réseaux criminels qui utilisent les eaux des États faibles comme refuge car ils peuvent y exercer leurs activités sans être inquiétés. De tels accords auraient aussi résolu les problèmes d'harmonisation des peines et d'extradition des prisonniers. En résumé, le cadre juridique existant n'aiderait guère les pays du Golfe de Guinée à combattre

efficacement l'insécurité maritime. Cette absence de législation adéquate en matière de piraterie conduit à un cadre institutionnel confus, surtout au niveau étatique.

Une lutte efficace contre la violence en mer nécessite une coordination et une coopération entre les structures responsables de la sécurité maritime. Malheureusement, il existe une pléthore d'agences et d'organisations intervenant en mer et dont les activités ne sont pas synchronisées, tant au niveau national que sous régional.

Au niveau étatique, les conflits d'intérêts entre les agences nationales sapent les efforts de coopération et de coordination nécessaires à une lutte efficace contre la piraterie maritime. Dans de nombreux états du Golfe de Guinée, en plus des marines et des garde-côtes, d'autres agences relevant de ministères différents ont des compétences en



matière de lutte contre la violence en mer. Cependant, le manque de cadre légal définissant les zones de compétence et de responsabilité des différentes structures intervenantes a naturellement installé une concurrence acharnée, créant ainsi un faible niveau de coopération et de coordination entre les structures. Cela



a un impact négatif sur l'efficacité des stratégies nationales pour la prévention et la répression de la violence maritime. La création d'une structure nationale chargée de la coordination de l'action de l'état en mer est nécessaire dans tous les pays membres. Au Sénégal, la HASSMAR est investie d'une telle mission et un comité interministériel a été mis en place pour la gestion des incidents maritimes majeurs.

Au niveau sous régional, la division géographique et institutionnelle du Golfe de Guinée en deux zones principales, la CEEAC et la CEDEAO, compromet également l'idéal de la coopération multilatérale. Depuis le début, la collaboration entre ces deux organisations demeure très faible. Cela a créé un déséquilibre dans la mise en œuvre de l'architecture de sécurité et de sûreté maritime. En effet, si les pays de la CEEAC sont parvenus

existe d'autres organisations, telles que le GGC et l'Organisation maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMCAO), qui jouent un rôle moins visible sur la scène internationale.

Cette multitude d'organisations sous régionales rend le processus de prise de décision très long. En réalité, la division géographique et institutionnelle du golfe de Guinée entraîne une duplication des activités et des efforts de coordination à tous les niveaux. L'idéal serait de définir une stratégie maritime intégrée globale pour toute la région du golfe tout en mettant en place les accords multilatéraux pour la conduite des opérations transfrontalières.

Le cadre opérationnel de lutte contre l'insécurité maritime dans la région est affecté par la faiblesse des marines et des garde-côtes, leur manque d'interopérabilité et l'insuffisance du soutien logistique.

Tout d'abord, les moyens d'intervention et de surveillance ainsi que le personnel des agences responsables de la sécurité maritime sont très limités. Non seulement il y a peu de navires militaires et de police en mer, mais la plupart de ces navires sont handicapés par leur gabarit qui conditionne leur rayon d'action et leur endurance en mer. Par exemple, la marine béninoise ne compte que sept vedettes pour 65 milles marins de côtes, alors que le domaine maritime du pays est l'un des plus exposés à la piraterie et au vol à main armée. Cette insuffisance des moyens de surveillance dynamique des marines est commune à tous les pays du Golfe. De plus, les capacités de surveillance passive, supposés pallier à l'insuffisance des moyens navals, sont également très limitées. Les équipements de détection, tels que les radars et les stations AIS côtiers, devraient permettre de surveiller les activités maritimes dans la mer territoriale à partir des centres opérationnels. Un autre aspect de la faiblesse des marines locales

repose sur le manque des aéronefs de patrouille maritime. Ces moyens aériens sont d'une importance capitale car ils permettent de couvrir davantage les espaces maritimes des états côtiers, mais aussi de soutenir les forces maritimes dans les opérations de contre-piraterie. Par ailleurs, les agences intervenant en mer souffrent d'un manque de personnel qualifié pour la conduite des actions de vive force en mer. Même si plusieurs pays de la région comme le Sénégal ont commencé à développer des forces spéciales capables d'opérer dans un environnement hostile et confiné en mer, il n'en demeure pas moins que les gaps capacitaires restent importants dans la sous-région.

Ensuite, la conduite des opérations maritimes multinationales est handicapée par divers facteurs tels que la non-harmonisation des procédures opérationnelles standards (SOP) et le manque d'interopérabilité des équipements. Intégrer les moyens navals des pays de la CEDEAO au sein d'une Task Force est un défi de taille d'autant que ces unités navales s'entraînent rarement ensemble pour identifier les obstacles à relever. Les rares opportunités d'entraînement conjoint sont offertes par les partenaires étrangers par le biais d'exercices annuels OBANGAME EXPRESS et AFRICAN NEMO, parrainés respectivement par AFRICOM et la France.

De plus, le manque d'interopérabilité des équipements, surtout de communication, augmente la difficulté de la conduite des opérations maritimes conjointes. Le code de conduite de Yaoundé recommande vivement la mutualisation des ressources au niveau régional pour rendre la lutte contre l'insécurité maritime plus efficace. Cependant, la différence entre les moyens de communication et les autres équipements majeurs peut compliquer le commandement et le contrôle des forces déployées, ainsi



à développer une stratégie maritime intégrée depuis 2009 et à mettre en place des structures opérationnelles de coordination multinationales, ceux de la CEDEAO ont signé leur stratégie maritime en 2014 et aucun des centres multinationaux de coordination n'est pleinement fonctionnel à ce jour. Outre la CEEAC et la CEDEAO, il

que le partage d'informations entre les unités participantes et les centres opérationnels.

Ce défaut d'interopérabilité est dû à la diversité des fournisseurs d'équipements des différentes marines. À ces questions, s'ajoutent les obstacles mentionnés plus haut, y compris l'absence de législation harmonisée sur la piraterie et l'absence d'accords autorisant la conduite des opérations transfrontalières.

Enfin, la question du financement de l'architecture opérationnelle de sécurité et de sûreté maritime du Golfe est un problème supplémentaire pour la réalisation rapide des engagements politiques des organisations et des États de la région. Depuis la signature du Code de Conduite de Yaoundé, aucune alternative relative au partage des charges financières n'a été établie avec succès. Il a été convenu que les États contribuent au budget de fonctionnement des centres maritimes de coordination régionaux et zonaux. Malheureusement, plusieurs pays ont des difficultés à s'acquitter de leurs obligations, entravant ainsi la réalisation des objectifs opérationnels de la campagne contre l'insécurité maritime dans le Golfe. Actuellement, la mise en œuvre de l'architecture est financée par les partenaires internationaux tels que les États-Unis, le Royaume-Uni, la Chine et le Japon.

La continuité des opérations n'est pas garantie si ces contributeurs se retirent dans un avenir proche. À ce rythme, l'opérationnalisation de l'architecture de sécurité maritime du Golfe de Guinée restera toujours un objectif à long terme difficilement réalisable.

En définitive, il convient de retenir que les pays riverains du Golfe de Guinée ont consenti des efforts louables dans la lutte contre la piraterie et le vol à main armée dans leurs domaines maritimes respectifs depuis l'adoption du Code de

conduite de Yaoundé. Cependant, les instruments juridiques, institutionnels et opérationnels existants entravent les efforts de l'opérationnalisation de l'architecture de sécurité et de sûreté maritime mise en place à cet effet. Les lois nationales anti-piraterie en vigueur présentent des lacunes critiques quant à la prévention et la répression de la violence maritime. En outre, le manque de collaboration entre les différentes agences compétentes en mer causée par le manque d'un cadre institutionnel adéquat rend compliqué la réalisation des objectifs du Sommet de Yaoundé. Surtout, la faiblesse des agences responsables de la police en mer ne permet pas aux États d'apporter les réponses militaires nécessaires pour éradiquer ce phénomène.

Par ailleurs, compte tenu de la gravité de la menace de la violence en mer, des mesures doivent être prises à tous les niveaux afin de surmonter les obstacles susmentionnés pour neutraliser les réseaux des pirates. En ce qui concerne le cadre juridique, les États devraient impérativement réviser leurs lois nationales sur la piraterie en incorporant les dispositions des traités et conventions internationaux relatifs à la prévention et à la suppression de la piraterie et du vol à main armée. En outre, les lois anti-piraterie internes devraient conférer plus de pouvoir légal aux officiers de marine afin de légitimer davantage leurs actions contre la piraterie. Les États de la région doivent aussi favoriser la coopération multilatérale afin de rendre la lutte contre la piraterie plus efficace. Un tel travail permettra d'uniformiser les lois pénales afin de niveler les sanctions contre les contrevenants. Enfin, il serait souhaitable de mettre en place un comité de suivi pour la révision des lois nationales et un mécanisme de rapport périodique pour faire pression sur les pays membres.

Quant aux institutions, il est nécessaire d'assainir le cadre existant en définissant les compétences de chaque

agence intervenant en mer et son domaine de responsabilité. En outre, les États devraient créer une structure interministérielle chargée de la coordination et de la synchronisation des activités de l'action de l'État en mer. Celle-ci serait le représentant de l'État au niveau international pour toutes les questions liées à la sécurité maritime. Une telle configuration permettra aux États de mutualiser les moyens navals pour une lutte plus organisée et plus productive contre la violence en mer. Aussi, faudrait-il développer une unique stratégie maritime intégrée pour toute la région du Golfe afin d'alléger la chaîne de décision et de faciliter la coopération multilatérale.

Enfin, pour le cadre opérationnel, l'urgence serait de renforcer les capacités des marines et garde-côtes des pays riverains du Golfe de Guinée par l'acquisition de moyens navals et aériens plus autonomes et le rehaussement du niveau d'entraînement et de formation du personnel. Les moyens de surveillance passive, y compris les radars et les stations AIS côtiers, doivent être augmentés pour une meilleure couverture des zones d'intérêt. Compte tenu de la faiblesse des budgets, les États pourraient envisager des partenariats avec les sociétés étrangères exploitant les ressources naturelles de la région. De plus, pour favoriser l'interopérabilité entre les différentes forces maritimes de la région, les États devraient œuvrer à l'harmonisation des SOP.

Enfin, pour une réponse plus globale, les causes de l'insécurité maritime dans le Golfe de Guinée devraient être prises en compte en prenant des mesures politiques et socio-économiques pour créer de l'emploi et réduire la pauvreté des populations.

# Escale du BSAM Seine à Dakar



Enseigne de vaisseau 1<sup>ère</sup> classe Mamady KABA,  
Officier énergie PHM KEDOUGOU

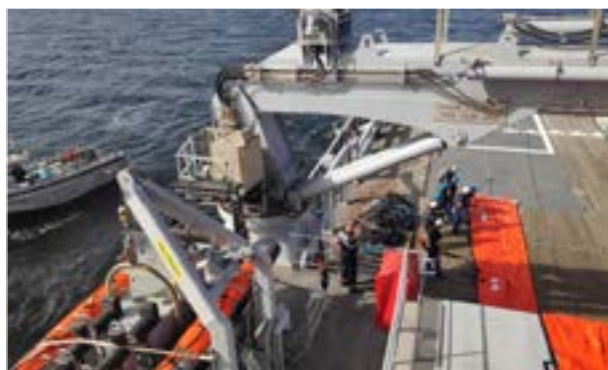
Dans le cadre de son premier déploiement de longue durée (DLD), le bâtiment de soutien et d'assistance métropolitains (BSAM) « SEINE », a effectué sa première escale à Dakar dans la période du 08 au 09 avril 2019.

Livré début mars par Kership, société commune de Piriou et Naval Group, ce nouveau bâtiment de la Marine nationale française a appareillé de Toulon à la fin du mois de mars pour un périple de trois mois visant à familiariser l'équipage avec son bateau et à vérifier la conformité des capacités militaires.

Durant son séjour à Dakar, les représentants des acteurs maritimes au Sénégal ont été conviés à bord pour une présentation sur la politique d'Action de l'Etat en Mer et la politique de lutte anti-pollution en France, en s'appuyant notamment sur le cas récent du Grande America.

En outre, il a été aussi question d'une sortie pratique en mer pour mieux tester le matériel de lutte anti-pollution dont le barrage de 300 mètres de long et le canon à eau.

Globalement, le choix du Sénégal comme première destination du navire constitue un grand honneur et démontre encore une fois la crédibilité internationale de la Marine nationale sénégalaise.



# PARTICIPATION DE LA MARINE A L'EXERCICE FLINTLOCK 2019



Lieutenant de vaisseau  
Mamadou BAR

Dans la période 04 février au 03 mars 2019 ont eu lieu au Sénégal et au Burkina Faso respectivement, la préparation et l'exercice international Flintlock. Les forces spéciales hollandaises et sénégalaises ont une fois de plus profité des quatre semaines d'entraînement pour accroître leurs connaissances et aussi échanger sur les différentes techniques de recherche du renseignement et aussi d'intervention. Cette année, les thèmes d'entraînement ont été plus axés sur le contre-terrorisme et la lutte contre l'extrémisme violent. Ainsi deux semaines d'entraînement intense ont été effectuées entre Dakar et le CET 7 avant le début de la manœuvre proprement dite qui a également duré deux semaines dans la ville de Po au sud du Burkina Faso.

Lancée officiellement le 18 février 2019 au Camp Général Bila Zagré, l'édition 2019 de Flintlock fût très riche en enseignements car ayant permis à la force spéciale mer (FSM) de s'entraîner dans un environnement inhabituel mais aussi du fait de l'important travail d'interopérabilité effectué avec les Forces spéciales terres du Sénégal. Ont été aussi présents durant la manœuvre à Po les forces spéciales du Niger et du Burkina Faso ainsi que deux officiers représentant le Tchad. Toutes ces unités ont ainsi cohabité et subi deux semaines d'entraînement intense et riche en connaissance

En somme, on a noté une fraternité grandissante entre les unités engagées. La manœuvre fut une grande réussite car elle aura permis un échange important d'expérience. De plus, un grand succès a couronné le défi incontournable de la logistique. La FSM s'est particulièrement distinguée par son engagement et par le professionnalisme dans l'exécution de toutes les missions qui lui ont été confiées par l'état-major. Ces valeurs démontrées tout au long du séjour ont d'ailleurs motivé le choix des forces spéciales sénégalaises (mer et terre) pour effectuer la manœuvre clôturant l'exercice.





Enseigne de vaisseau de 1<sup>ère</sup> classe **Bécaye NIANG**,  
chef de service à bord du patrouilleur « FOULADOU »

## VISITE DU MINISTRE OUMAR GUEYE A LA BRECHE DE SAINT-LOUIS

**D**ans un contexte marqué par la recrudescence des accidents et pertes en vies humaines au niveau de la brèche artificielle de l'embouchure du fleuve Sénégal, le ministre de la pêche et de l'économie maritime, monsieur Oumar GUEYE, accompagné du maire de Saint-Louis, monsieur Mansour FAYE, a effectué une visite sur site le 31 janvier 2019 afin de s'enquérir de cette situation qui préoccupe beaucoup la communauté des pêcheurs de GUET NDAR.

Cette visite qui coïncide avec les travaux de balisage entamés une semaine auparavant par le baliseur « SAMBA LAOBE FALL », vise d'une part à reconforter les populations endeuillées et d'autre part, à identifier

les besoins et les solutions à apporter pour améliorer la navigabilité et la sécurité dans ces eaux.

Ainsi, forte de sa présence dans le secteur fluviomaritime, la base navale nord a servi de plateforme d'accueil à la délégation et s'est chargée d'assurer le transport du Ministre du port polonais à la brèche par une vedette type « DEFIANT ». Au cours de ce trajet et à seulement un nautique de la brèche, la chapelle ministérielle a pu constater par elle-même la nature changeante du sous-sol marin et la diminution constante de la profondeur des eaux. Par cette découverte, le Ministre a perçu de plus près le péril qu'encourent les piroguiers qui, même dans des conditions météorologiques

défavorables, affrontent les vagues au seul moyen d'une pirogue en bois léger.

Par ailleurs, le Ministre et sa délégation ont mis à profit cette visite pour s'entretenir avec les pêcheurs locaux qui ont réitéré leur souhait de voir se concrétiser les projets de dragage souvent annoncés.

Au terme de la visite, le ministre n'a pas manqué de rappeler succinctement aux acteurs de la pêche, l'engagement des autorités à solutionner définitivement le problème de la brèche. Il a aussi appelé l'ensemble de la communauté des pêcheurs de Saint-Louis à plus de prudence en attendant l'achèvement des travaux de dragage prévus prochainement.





# Entraînement DIO PRODEF COFUMACO/EFS

Lieutenant de vaisseau **Goumalo SALL**,  
Commandant de la Compagnie des fusiliers marins commandos

**A**u cours de l'année 2019, la compagnie de fusiliers marins commandos a effectué un cycle de deux formations en PRODEF (Protection-Défense) avec des partenaires issus des Eléments Français au Sénégal (EFS). Ces deux engagements viennent au bon moment, alors que l'unité a surtout besoin de renforcer ses capacités afin de pouvoir faire face à d'éventuelles menaces des bases navales dont la sécurité est exclusivement de son ressort.

Ainsi du 04 au 15 février 2019 et du 06 au 17 mai 2019, deux escouades de fusiliers se sont entraînées sur les niveaux 1 et 2 en protection et défense d'une base navale. Il a été développé l'action de la force de protection dans les secteurs terrestre et aquatique spécifiques à toute base navale.

## A- PROTECTION-DEFENSE D'UNE BASE NAVALE NIVEAU 1 :

Dans cet engagement, l'accent a été mis surtout sur le cadre juridique et légal de la PRODEF avec comme points saillants :

- Le statut juridique des zones : constituant en fait une protection légale des personnels militaires vis-à-vis de leurs responsabilités d'actions sauf en cas de fautes prévues par le dit statut
- Les régimes juridiques des zones : donne une catégorisation des zones terrestres comme nautiques dans un point sensible selon leur degré de protection établi par le commandement (militaire close ou non close, protégée,

interdite à la navigation civile, de défense et de défense hautement sensible)

- Les concepts de la PRODEF : indique, afin de rester à cheval sur la légalité, les conditions que doivent remplir l'attaque contre nos forces et les modalités de ripostes appropriées pouvant y être apportées.
- Initiation aux patrouilles terrestres et fluviales : est abordé ici la composition de la patrouille, les actes élémentaires à faire avant, pendant et après toute patrouille.

Tout ceci étayé par des exercices pratiques terrestres et nautiques.

## B- PROTECTION-DEFENSE D'UNE BASE NAVALE NIVEAU 2 :

Il s'agissait ici, après un bref rappel sur le niveau précédent de relever un peu le niveau en y incluant le cadre d'ordres d'une patrouille et la gestion de cas non-conformes comme la découverte de colis piégé et la simulation d'attaques des forces venant de la terre comme de la mer.

En définitive, ces deux engagements ont sans doute participé au perfectionnement des escouades de fusiliers engagées. D'abord une idée très nette sur la recherche de légalité dans leurs actions en PRODEF leurs a été fournie. Ensuite, les compositions des différents types de patrouilles selon le milieu et selon le type de menace ont été abordées. Pour enfin finir avec beaucoup de drill sur les patrouilles terrestre et fluviale au sein d'une base navale.





Lieutenant de vaisseau **Mountaga DIALLO**,  
Chef bureau entraînement



## Entraînement

# FSM/ROYALS MARINE COMMANDO



**F**ace aux nouveaux enjeux et défis sécuritaires du domaine maritime, exacerbés par l'exploitation future des ressources offshore dans l'espace maritime du Sénégal, la Marine nationale a créé une unité spéciale dénommée la Force Spéciale Mer (FSM). Cette unité dont la formation a été confiée à la France, s'entraîne également avec d'autres partenaires stratégiques afin de diversifier et enrichir son expertise dans le domaine des actions spéciales en mer. C'est dans ce cadre qu'une session de formation et d'entraînement a été exécutée avec les Royal Marines du Royaume-Uni avant de se terminer avec un exercice de synthèse dont le thème est décliné dans le scénario ci-dessous :

« La société British Petroleum (BP), compagnie britannique de recherche et d'extraction de pétrole, a investi 15 milliards £ dans un projet d'exploitation d'un champ marin d'hydrocarbures gisant à la frontière entre le Sénégal et la Mauritanie. Il s'agit donc d'un important investissement financier pour ce géant du pétrole et par

conséquent d'une cible potentielle pour les groupes de pirates et terroristes caractérisés notamment par un modus operandi dit asymétrique.

Les forces armées britanniques coopèrent avec la FSM de la Marine sénégalaise, afin de renforcer le dispositif de protection des projets offshore de BP.

Les services de renseignement ont suivi les récents mouvements d'une organisation terroriste dans les environs de Dakar. On pense que celle-ci envisage d'établir une base d'opération avancée (FOB) dans la capitale sénégalaise, à partir de laquelle elle coordonnerait ses actions sur les projets offshore de BP.

Concept d'opération des FSM

LOCALISER, FIXER et DETRUIRE les forces ennemies dans une de ses bases avancées, au moyen d'un raid commando, avec pour objectif final de NETTOYER la zone ».



Cet exercice de synthèse de 72 heures a clôturé trois (03) semaines de formation des éléments de la FSM par un détachement des forces spéciales britanniques.

En effet, si les nombreuses découvertes d'hydrocarbures au large du Sénégal viennent confirmer les potentialités réelles pour le pays en terme de développement économique, ces ressources exposent le pays à de multiples risques tels que la piraterie, le terrorisme maritime et la prise d'otage de travailleurs ou de ressortissants étrangers.

C'est dans ce contexte que la FSM a été mise sur pied depuis novembre 2015 pour une meilleure prise en compte des nouvelles menaces et des risques d'instabilité qu'elles vont certainement engendrer.

Ainsi dans le cadre de la coopération militaire entre la République du Sénégal et le Royaume-Uni, un Détachement d'instruction opérationnelle (DIO) composé de huit (08) fusiliers marins des Royal Marines a séjourné au Sénégal dans la période du 27 avril au 15 mai 2019.

Ce séjour du détachement britannique s'inscrivait dans la continuité de la formation des FSM en vue du renforcement de leurs capacités en matière d'actions commandos de la mer vers la terre ou de la terre vers la mer.

Un planning d'entraînement de trois (03) semaines a été décliné par la partie britannique en fonction des besoins de la FSM.

Les activités étaient essentiellement axées sur :

- le raid commando ;
- la recherche de renseignements ;
- la reconnaissance de plage en zone potentiellement hostile ;
- le combat en milieu clos (CQB) ;
- Et le sauvetage au combat.

En marge de cet exercice, l'occasion a été saisie pour former un vivier d'instructeurs et de moniteurs parmi le personnel de la FSM, dans différents modules spécifiques aux unités spéciales tels que :

- le combat en milieu clos ;
- les techniques de maniement des armes au combat rapproché ;
- le sauvetage au combat.

Ce transfert de compétences vient non seulement renforcer le savoir-faire des FSM, mais aussi constitue une aubaine pour la Marine qui dispose désormais d'un vivier d'instructeurs et de moniteurs aptes à assurer la formation de ses propres éléments, ce qui favorise en même temps l'autonomie de l'unité en matière de formation.







Enseigne de vaisseau de 1<sup>ère</sup> classe  
**Adja Mama Yaré KEBE,**  
 Commandant la VCSM « DJIFFERE »

## Déploiement de la vedette « DJIFFERE » à Elinkine

Dans la période du 31 janvier au 05 mai 2019, la VCSM « DJIFFERE » a été déployée à la base navale secondaire d'Elinkine (BNSE) pour renforcer la sécurisation maritime en zone sud. Ce déploiement s'inscrit dans le cadre de la lutte contre la pêche INN, la lutte contre l'émigration clandestine mais surtout la lutte contre le trafic de marchandises frauduleuses et de stupéfiants.

En effet, la présence de la vedette à Elinkine permet le ralliement des zones d'intérêt dans les plus brefs délais. Nombreux sont les navires étrangers en activité de pêche dans les eaux bissau-guinéennes ou gambiennes qui font incursion dans nos eaux. L'arraisonnement de 8 chalutiers chinois en activité de pêche non autorisée au large de la Casamance par le patrouilleur « KEDOUGOU » témoigne largement de cet état de fait. De plus le transport de marchandises frauduleuses est très fréquent dans cette zone. C'est sans oublier le transport de stupéfiants transportés par les pirogues ou à bord de voiliers étrangers en escale dans nos



eaux. Pour palier toutes ces infractions, la VCSM « DJIFFERE » a eu à effectuer des patrouilles dans le fleuve et dans la zone maritime sud. Ces patrouilles ont permis de contrôler une trentaine de pirogues et de chalutiers qui étaient en activité de pêche dans nos eaux. Des voiliers étrangers ont également fait l'objet d'inspection. De même, une grande sensibilisation a été menée auprès des communautés de pêcheurs pour le port du gilet de sauvetage en mer, notamment au large de Kafoutine où on dénote une forte présence de pirogues.

La VCSM « DJIFFERE » a également eu l'honneur de recevoir le colonel Khar DIOUF, commandant de la zone militaire n°5 lors de son inspection à la BNSE le 07 février 2019. Il a adressé ses vifs encouragements à l'équipage les exhortant à continuer à maintenir le bateau dans un bon état et à participer activement aux missions de sécurisation maritime et de lutte contre la fraude. Le colonel a également rappelé le contexte opérationnel dans lequel s'inscrit la zone 5 qui demande une rigueur et un engagement sans faille de tout le personnel.

Lors des élections présidentielles du 25 février 2019, la VCSM « DJIFFERE » a aussi eu à participer à la sécurisation des abords de Saloulou afin de renforcer les fusiliers marins commandos qui étaient déployés dans les bureaux. Le vote s'est bien déroulé dans l'ensemble. Les populations ont fait preuve de beaucoup de discipline. Aucun désagrément ou comportement déplacé n'a été noté.

Lors de la fête du 04 avril 2019, la vedette « DJIFFERE » a accueilli à son bord des autorités telles que le préfet de Loudia Ouolof et son adjoint mais également la population d'Elinkine avec qui les marins entretiennent de très bons rapports. La présence d'un commandant féminin a également permis de sensibiliser les jeunes filles afin qu'elles s'engagent davantage dans l'armée. Le dévouement et la volonté de la population d'Elinkine dénotés lors de cette fête témoignent des progrès significatifs qui ont été menés par le Groupement de surveillance fluviomaritime (GSFM) afin d'instaurer un climat de paix et de confiance mutuelle.





## 1- Poésie de marin...

### Le retour du marin

L'entrée du marin au port est comme un amant qui découvre sa dulcinée  
Qui prend sa main tendre, effleure ses lèvres, entre douceur et beauté  
Puis comme une fleur qui renaît, jette un regard innocent et débridé  
S'enlace de joie puis saute et se reprend calme  
Va alors ! Apprécie donc les douceurs simples  
L'équilibre frêle quittant avec joie la barque du roi  
Filant telle une étoile folle qui vole calme autour de son foyer  
Avant que l'orage ne reprenne et que l'immensité bleue ne dicte encore sa loi

SH@

## Loisir



## 2- Passage de la ligne

Le passage de la ligne, c'est-à-dire le franchissement de la ligne de l'Equateur en mer, est une des plus anciennes traditions des Marines. C'est un rituel par lequel les marins demandent la clémence de Neptune, dieu des mers, pour franchir sans encombre cette ligne considérée en eaux troubles en raison de la rencontre des eaux de l'hémisphère Nord et l'hémisphère Sud qui circulent en sens contraires.

Cette cérémonie initiatique se déroule sans considération de grade. Les marins qui la franchissent pour la première fois sont les «néophytes» tandis que ceux l'ayant déjà traversée sont les dignitaires. Parmi les hauts dignitaires figurent, les juges pour prononcer les sentences, le pilote qui trace la route pour traverser la ligne, l'astronome pour déterminer la position du navire, l'évêque qui prie pour sauver les âmes des néophytes, le commandant du bateau, Neptune et son épouse.

Les trois moments remarquables de cette cérémonie sont le discours de Neptune accordant aux néophytes la protection divine peu avant la ligne, le franchissement de la ligne et les rituelles baptismaux après la traversée de la ligne. A l'issue de la cérémonie, les néophytes devenus «chevalier des mers» sont titulaires du diplôme de passage de la ligne avant de découvrir le nouvel hémisphère.

## 3- Blagues

### Donnez une mission à :

- Un fantassin : Il ne comprend pas, il exécute et rend compte
- Un cavalier : il ne comprend pas, part au grand galop et revient en criant, «tout est perdu, sauf l'honneur...»
- Un sapeur : il sourit, vous croyez qu'il a compris, non il a trouvé des objections...
- Un aviateur : il n'écoute pas et part dans sa voiture de sport boire un gin au mess
- Un officier d'Etat-Major : dès qu'il ouvre la bouche : foutez le camp !
- Un marin : ..... Il se démerde !



## 4- Phénomène en mer

### Qu'est-ce que le phytoplancton ?

Le phytoplancton constitue l'ensemble des cyanobactéries et microalgues (végétaux microscopiques) présentes dans les eaux de surface et qui dérivent au gré des courants. Méconnu car invisible à l'œil nu, le phytoplancton est pourtant le poumon de notre planète. Grâce à la photosynthèse, il produit plus de la moitié de l'oxygène terrestre et consomme la moitié du dioxyde de carbone. Le phytoplancton est indispensable à la vie marine car il se trouve également à la base de la chaîne alimentaire océanique.



# IN MEMORIAM



## Capitaine de corvette (ER) Samba SOW

Le capitaine de corvette (ER) Samba SOW a rejoint l'Ecole Royale Navale de Casablanca en 1980 en qualité d'élève officier d'active.

Sorti d'école en juillet 1983 avec son diplôme d'officier de Marine de la spécialité PONT, il s'est vite intégré à la Marine nationale et s'est particulièrement distingué par son professionnalisme et son amour pour le métier marin.

Durant son honorable parcours, il s'est illustré par son engagement sans faille aussi bien pour la Marine que pour le Port autonome de Dakar où il a occupé des postes de haute responsabilité.

Le 01 Mai 2019, le Capitaine de corvette Samba SOW nous a quitté prématurément à la suite d'une maladie, laissant derrière lui de merveilleux souvenirs pour ceux qui l'ont connu.

Repose en paix cher frère d'arme. Que la terre de Yoff te soit légère et que Dieu t'accueille dans son paradis céleste.

AMEN

## Maitre Eugene DIOUF



Né le 24 novembre 1957 à Dakar, le maitre Eugene DIOUF est incorporé le 01 janvier 1980 comme engagé volontaire pour servir dans les Forces Armées. Il totalise à la date d'admission à la retraite, le 24 novembre 2010, 30 ans, 10 mois et 24 jours de service effectif.

Après avoir suivi la formation initiale du combattant au 12ème bataillon d'instruction, il fut affecté à la Marine nationale où il a gravité les échelons dans la spécialité fusilier jusqu'au grade de Maitre.

Tout au long de son parcours sous les drapeaux, il a su maintenir une attitude exemplaire empreinte de professionnalisme et d'abnégation dans le travail.

Marié et père de sept (07) enfants, le maitre Eugene DIOUF nous a été arraché de notre affection le 01 mai 2019 à la suite d'un malaise.

Repose en paix cher frère d'arme. Que la terre de Joal te soit légère et que Dieu t'accueille dans son paradis céleste.

AMEN



**REJOIGNEZ**  
LA MARINE  
NATIONALE

