



# Réserviste... et commandant à la mer

Prise de commandement à bord du dragueur côtier Acanthe. Le CF Ortscheit, commandant la 3<sup>e</sup> escadrille de dragage (ESDRA), fait reconnaître le LV(R) de Thomasson (à gauche sur l'image). PHOTO DR.

Par Arnaud de Thomasson \*

**A**rnaud de Thomasson a commandé un dragueur. Il était alors réserviste comme l'intégralité de son équipage comme le bâtiment lui-même... C'était en 1972, au temps de la conscription et de la... guerre froide. Récit de ce que l'on appelait la mobilisation verticale.

Dans les années soixante-dix, au terme de leur service militaire, les appelés recevaient un poste de mobilisation dit poste « MOB ». Ils étaient tenus de se former sur ce poste et de se tenir à la disposition des forces armées. Dans ce cadre, la Marine armait différentes unités dédiées à la protection de ses installations, au contrôle naval, au dragage des mines et attribuait à certains de ses réservistes les postes « MOB » correspondants.

La Marine disposait d'une importante quantité de dragueurs fournis par les Etats-Unis. Il s'agissait de dragueurs côtiers (MSC), aux noms de fleurs, et de dragueurs océaniques (MSO), qui portaient des noms de batailles. Groupées en divisions (DIDRA), les unités

d'active assuraient périodiquement des campagnes de dragage réel.

Parmi les dragueurs des 2 types, mais surtout chez les côtiers, un certain nombre d'unités étaient mises en réserve, pour former des Groupes de Dragueurs en Complément de Mobilisation (GDCM). En application des accords passés avec les Etats-Unis, ces bâtiments devaient être périodiquement réarmés par des réservistes.

Pour les former, on avait le plus souvent sélectionné des quartiers-mâtres et matelots qui avaient déjà été embarqués au dragage. Les officiers-marinières étaient affectés en fonction de leur spécialité. Les officiers provenaient de la branche des « chefs de quart ». Ils recevaient une formation et

un entraînement spécifiques à travers trois types de périodes.

La première consistait en une mobilisation en complément d'effectif sur un dragueur armé par du personnel d'active. La Marine avait besoin de ces renforts pour effectuer des campagnes de dragage réel dans le cadre d'exercices internationaux.

Le second type de période consistait dans des stages au Centre d'entraînement au dragage et à la chasse aux mines (CEDRAC). Réservés aux volontaires, ils avaient pour but de leur apporter des connaissances spécialisées en vue d'une affectation « verticale ». D'une durée de 15 jours, ils comportaient deux niveaux sanctionnés par des certificats : officier de

\* Arnaud de Thomasson, HEC 1953, capitaine de vaisseau (H), a effectué une carrière bancaire dans le groupe « La Hénin », de 1955 à 1990.

dragueur (niveau B) et Commandant de dragueur (niveau A). Le stage de commandant était réservé aux lieutenants de vaisseau.

Le dernier type de période proposé aux officiers de réserve était le rappel « vertical » au cours duquel s'effectuait le réarmement d'un dragueur. Il s'agissait souvent d'un dragueur côtier que l'on sortait de cocon et remettait en service avec 100% de personnel venant de la réserve. S'effectuait alors une remise en condition, avec l'aide d'instructeurs d'active, suivie de périodes d'exercices, effectués, d'abord en bâtiment isolé, puis dans une division « d'active » au sein de laquelle le dragueur des réservistes était incorporé pour quelques jours.

J'ai vécu cette expérience à l'occasion du réarmement du dragueur côtier l'*Acanthe* (M 639). J'en garde un souvenir très précis. Ma période commença à Toulon, à la mi-octobre 1972. Ayant ponctuellement « rallié » à J-4 en tant que Commandant, je fis, avec les trois autres officiers du bord, la connaissance de l'état-major de la période précédente. Ce contact nous permit d'échanger de précieuses informations. Il fallut ensuite résoudre un premier lot de problèmes administratifs, le plus difficile étant de localiser les services d'approvisionnement et de subsistance (SAO, Commissariat...) pourtant essentiels.



Le dragueur côtier *Acanthe*, l'un des nombreux dragueurs fournis par les Etats-Unis.  
PHOTO SHD / MARINE

Deux jours plus tard, l'arrivée des huit officiers-marinières nous donna l'occasion d'approfondir notre connaissance du bâtiment, de répartir les tâches et d'effectuer une seconde série de formalités auprès de notre unité support, la 3<sup>e</sup> ESDRA (Escadrille de dragage).

Le jour J, un lundi, nous reçûmes à 14 heures les 30 hommes d'équipage. La cérémonie de prise de commandement se déroula deux heures plus tard.

J'avais particulièrement conscience que la réussite de l'entreprise dépendait, avant tout, de la qualité du premier contact entre les officiers, les officiers-marinières et l'équipage. Rien ne fut négligé pour le réussir : accueil sur le quai de la gare de Toulon, arrivée à bord dans des locaux préparés et personnalisés... À l'issue de la cérémonie de prise de commandement, tout le monde se retrouva dans la cafétéria et chacun se présenta en indiquant sa situation dans le civil.

La seconde journée, le mardi, fut mise à profit pour vérifier les compétences individuelles et procéder à quai à de nombreux exercices, notamment des appels aux différents postes. Pour ma part, je dus écouter et essayer d'assimiler les multiples recommandations du commandant d'active de notre bâtiment pilote, la *Pervenche*, un peu inquiet de voir confier un précieux dragueur à de simples réservistes.

Le troisième jour, le mercredi, fut consacré, pour l'équipage comme pour le dragueur, à une journée de « bateau école » en rade de Toulon.

Le jeudi, appareillage pour la rade des Sablettes où nous effectuâmes de nombreux exercices de sécurité avec les embarcations du bord. Nous étions, pendant toutes ces journées, sous la surveillance attentive des instructeurs d'active de la *Pervenche*.

Le vendredi, l'*Acanthe* appareilla seul

vers la rade des Salins d'Hyères. Après une courte escale à Saint-Tropez, à l'occasion de laquelle, prestige de l'uniforme oblige, certains matelots ne rechignèrent pas à se faire couper les cheveux, nous appareillâmes pour rejoindre le *Lilas*, notre nouveau partenaire d'active. Nous effectuâmes en sa compagnie un exercice d'entraînement combiné comportant une séance de tir sur l'îlot bien connu du Petit Sarranier.

Commença ensuite l'entraînement proprement dit au dragage. Nous mîmes à l'eau les différents matériels : drague *Oropesa*, drague magnétique et drague acoustique. Les opérations étaient dirigées par le patron bosco réserviste, qui était aussi « BS » en dragage. On continua avec d'autres classiques : dragage magnétique en formation, dragage attelé, dragage combiné magnétique et acoustique. Grâce à l'importance de notre maîtrise, rare sur un MSC (2 maîtres principaux et 2 premiers maîtres sur 8 officiers-marinières), et à sa qualité, nous réüssissîmes à tenir plus qu'honorablement notre place.



Moyenne d'âge d'un équipage réserviste : trente-deux ans contre vingt dans la Marine d'active.  
PHOTO SHD / MARINE

Après une quinzaine de jours de vie à bord et d'entraînement, nous avons retrouvé efficacité et cohésion. Nous mîmes alors le cap vers Toulon. L'équipage fut libéré au terme de nouvelles formalités administratives, puis ce fut le départ des OM, des officiers et du commandant.

Que dire de cette expérience ? Cet armement fut une réussite, sur le plan militaire comme sur le plan humain. Notre motivation comme notre esprit de corps s'y renforcèrent de jour en jour. La moyenne d'âge de notre équipage atteignait trente-deux ans, contre vingt dans les équipages de la Marine d'active pour le même type de bâtiment. En dépit de conditions de vie à bord plutôt spartiates, il n'y eut aucun problème d'intégration ou de discipline.

Les officiers-marinières furent, comme bien souvent, une clé de la réussite. Ils n'avaient pas perdu la main, dix ou quinze ans de Marine ne s'oublent pas si vite. Leur contribution au succès des différentes activités : tir au canon, passage de courrier, exercices d'évolution ou de transmissions, fut capitale.

Ouvrier, sidérurgiste, éleveur de chevaux, chômeur, agent immobilier... tous ont gardé le souvenir de cet embarquement qui reste pour moi, plus de 30 ans après, une aventure humaine dont la dimension dépasse largement le cadre d'un exercice militaire. ■