

COUS BLEUS

N° 2973 DU 11 JUIN 2011 • LE MAGAZINE DE LA MARINE NATIONALE



M 01396 - 2973 - F. 2,40 €



10 ANS DÉJÀ !

SOMMAIRE

APERÇU DANS LA QUINZAINE

4

Le ministre de la Défense en escale à Brest •
Les marins prennent les Tuileries

PASSION MARINE



CHARLES DE GAULLE

10 ANS ET 17 TOURS DU MONDE DÉJÀ...

PAGE 6

- Interview du CV Jean-Philippe Rolland :
une décennie en opérations PAGE 8
- 1980 - 2001 :
vingt ans pour devenir opérationnel PAGE 10
- 2001 - 2011 : arrêt sur images PAGE 12
- Confidences marines PAGE 14
- Le porte-avions en quelques chiffres PAGE 20
- Siège en haute mer PAGE 21
- Porte-avions et porte-aéronefs :
des bateaux à ne pas confondre PAGE 24

INFO ACTUS

26

Groupe Guerre des Mines 2011 : fin de chasse et retour à bon port • Raïs Hamidou 2011 : coopération franco-algérienne réussie pour la frégate *La Fayette* • Guyane : à la recherche de l'or noir • FAA *Jean Bart* : plan séquence sur une tranche de vie par bordée

CHRONIQUE DU PERSONNEL

30

Défense mobilité : toutes voiles dehors pour une passerelle vers l'emploi maritime

ESPACE LOISIRS

32

Les uniformes des officiers de la marine :
1830-1940

ÉDITORIAL

DIX ANS DÉJÀ... POUR CONVAINCRE !

Il y a quelques jours, la BBC titrait : « *On board the pride of the French navy* ». En ce dixième anniversaire du *Charles de Gaulle* que dire de mieux ? Oui, les marins français sont légitimement fiers de leur porte-avions et des milliers d'hommes et de femmes qui depuis 2001 le font vivre.

Aujourd'hui le *Charles de Gaulle* et son groupe aérien sont engagés en opérations en Libye et les médias ne tarissent pas d'éloge sur cette capacité militaire et diplomatique exceptionnelle que la France, seule, possède en Europe.

Commandant éphémère du Sirpa marine, et au moment de passer la main, je goûte donc le rare plaisir d'une reconnaissance unanime de notre « *Charles* » par l'ensemble des médias nationaux et internationaux. Porté par cette douce jubilation médiatique, je n'oublie pas pour autant les trop nombreuses attaques acerbes voire injustes dont il a régulièrement fait l'objet. Elles reviendront, nous le savons.

Il y a quelques mois encore, pour garantir « le zéro défaut » de la sécurité de ses installations nucléaires, notre porte-avions décidait de reporter de quelques jours son appareillage et ce fut la curée. Les dramatiques événements de Fukushima n'avaient pas encore hyper-sensibilisé l'opinion aux impératifs supérieurs de la sécurité. Qui aujourd'hui se plaindrait de tant de précaution et de décision responsable ?

J'ai une pensée particulière pour mes prédécesseurs et pour les marins de

tout grade et de toute affectation qui ont bataillé si souvent pour convaincre les esprits chagrins et les détracteurs patentés. Avec persévérance pendant ces dix années, ils ont expliqué et expliqué encore ce qu'était un porte-avions et ce à quoi il servait. Ce bel anniversaire c'est aussi le leur. Je n'ignore rien des difficultés à venir, la première avarie fera ressurgir les critiques les moins douces. Pourtant nous le savons et tous les grands pays le savent, le porte-avions est un atout essentiel et indispensable de toute politique ambitieuse de puissance et de sécurité.

La communication n'est pas tout, mais il est bien difficile d'y échapper ! Les dix premières années de vie opérationnelle du *Charles de Gaulle* sont donc aussi celles d'une histoire médiatique souvent difficile mais enthousiaste, parfois irrationnelle mais volontaire, quelquefois injuste mais toujours passionnante. À travers ce numéro spécial, *Cols Bleus* est heureux de célébrer avec l'équipage du *Charles de Gaulle* en mer, avec tous les marins qui y ont servi et avec tous les Français qui y sont attachés, dix années d'une aventure technologique, humaine et opérationnelle exceptionnelle au service de la paix et de la sécurité dans le monde. Dix ans au service de la France et des Français.

**Capitaine de vaisseau
Hugues du Plessis d'Argentré,
porte-parole et
directeur du SIRPA-Marine**



LE MINISTRE DE LA DÉFENSE EN ESCALE À BREST

Les marins de Brest et de Landivisiau ont accueilli le 30 mai dernier M. Gérard Longuet, ministre de la Défense et des Anciens Combattants. Par cette visite de 36 heures au sein de la Marine nationale, le ministre entendait mieux connaître les capacités et les métiers de la Marine. Après une visite à la base aéronavale de Landivisiau, où les flottilles et les métiers de l'aéronautique lui ont été présentés, M. Longuet, accompagné de l'amiral Forissier, chef d'état-major de la Marine, s'est rendu à Brest, siège d'une des premières bases de défense qui compte plus de 20 000 civils et militaires. Avant de s'adresser au personnel, le ministre est allé à la rencontre des marins affectés au service logistique de la Marine (SLM), puis au bassin 9 de la base navale où sont assemblés les anneaux des frégates multimission, dont la première, l'*Aquitaine*, est attendue en 2012 dans la cité du Ponant. L'après-midi, cap au large, à bord de la frégate *Tourville*, avant de passer la nuit à bord d'un sous-marin afin de mieux appréhender la force océanique stratégique. Cette visite, ponctuée d'échanges avec le personnel, aura permis au ministre de réaffirmer directement aux marins sa satisfaction et son soutien à leur égard et de saluer leur combativité.



1 M. LONGUET VISITE LES
ATELIERS DU SERVICE LOGISTIQUE
DE LA MARINE DE BREST.
2 LE MINISTRE DE LA DÉFENSE
À BORD DE LA FRÉGATE *TOURVILLE*.



LES MARINS PRENNENT LES TUILERIES

Jeudi 26 mai 2011 à 17 h, l'amiral Pierre-François Forissier, chef d'état-major de la Marine, a présidé une cérémonie de remise de décorations dans le jardin des Tuileries à Paris.

Sous le regard curieux des badauds et des touristes, les marins se sont emparés des Tuileries, le temps d'une cérémonie. Dans ce jardin historique qui jouxte l'Hôtel de la Marine, le vent s'est invité dans les rangs, soulevant la terre argileuse et enveloppant les uniformes marins. Les insignes de décorations (Légion d'honneur, Médaille militaire, Ordre national du Mérite, médaille de la défense nationale et médaille de la jeunesse et des sports) ont été remis à dix-neuf marins par l'amiral Pierre-François Forissier, chef d'état-major de la Marine, et par le vice-amiral d'escadre Benoît Chomel de Jarnieu, major général de la Marine. Étaient également présents le général de corps d'armée Dary, gouverneur militaire de Paris, et le commandant de la Marine à Paris, le vice-amiral Vichot.

Les honneurs ont été rendus au chef d'état-major de la Marine par une section de fusiliers marins avec la présence du drapeau de l'École des apprentis mécaniciens de la flotte et sa garde, ainsi que par la musique des équipages de la flotte de Toulon. «*Notre fierté d'appartenir à la Marine se nourrit de la vie embarquée et des opérations dans lesquelles nous sommes engagés. Mais être marin, c'est aussi entretenir et préserver les valeurs qui sont les nôtres pour renforcer l'identité et la cohésion au sein de notre équipage. C'est là le sens de cette cérémonie qui nous permet de partager avec le grand public notre attachement à servir notre pays*», a dit le CEMM dans son allocution.

- 1** LES RÉCIPIENDAIRES DANS LE JARDIN DES TUILERIES.
- 2** LE VICE-AMIRAL VICHOT ACCUEILLE L'AMIRAL FORISSIER.
- 3** LE VICE-AMIRAL D'ESCADRE CHOMEL DE JARNIEU REMET LES INSIGNES DE CHEVALIER DE L'ORDRE NATIONAL DU MÉRITE AU MAJOR RIGOT.

PORTE-AVION 10 ANS ET 1



ONS R91 CHARLES DE GAULLE 17 TOURS DU MONDE DÉJÀ...



À la question, un porte-avions pour quoi faire ? On pense d'emblée aux paroles du cardinal de Richelieu : « *La puissance des armes requiert non seulement que l'État soit plutôt fort sur la terre mais elle veut en outre qu'il soit puissant sur la mer.* » À l'évidence, depuis la Seconde Guerre mondiale, le porte-avions est devenu l'outil clé d'une puissance aéronavale. Sa polyvalence et son endurance en font une pièce maîtresse de la stratégie militaire et diplomatique. Sa capacité de projection de puissance, grâce notamment à son aviation embarquée, lui permet d'agir vers la terre de façon déterminante et en toute liberté. Mais l'utilisation de la puissance aéronavale repose sur des savoir-faire complexes et fragiles, ainsi que sur la cohérence de la Marine. C'est donc la maîtrise de ce savoir-faire rare et cette cohérence que les concepteurs ont recherché à compter du lancement du programme *Charles de Gaulle*. Depuis son admission au service actif en mai 2001, le fleuron de la Marine nationale a su démontrer toutes ses qualités et l'intérêt pour la France de disposer d'un tel outil stratégique et diplomatique, qui reste l'apanage des seules grandes puissances dans le monde.

Mission Héraclès en 2001-2002, participation à maintes reprises aux opérations Enduring Freedom au large du Pakistan, déploiement emblématique en océan Atlantique pour des exercices conjoints avec l'US Navy en 2005... Depuis une décennie, le *Charles de Gaulle* joue parfaitement sa partition en participant activement à des opérations aéronavales d'envergure. À compter de son indisponibilité périodique pour entretien et réparations (IPER) et de sa mise en condition opérationnelle (MCO) conclue en 2008, ses activités opérationnelles se sont même intensifiées : mission Agapanthe 2010 en océan Indien, puis opération Harmattan au large des côtes libyennes. À cette occasion, le *Charles de Gaulle* a d'ailleurs dépassé le cap des 370 000 milles nautiques, soit l'équivalent de dix-sept tours du monde depuis sa mise en service, dont 100 000 milles nautiques effectués depuis fin 2008. Autant de chiffres évocateurs prouvant la bonne santé du porte-avions R91.

Pour célébrer son admission au service actif il y a tout juste dix ans, *Cols Bleus* consacre un numéro spécial au *Charles de Gaulle* et revient sur sa (déjà) riche carrière, tout en donnant la parole à ses marins emblématiques et en s'intéressant à une facette méconnue de ce fier vaisseau : la logistique. □



Commandant, le porte-avions Charles de Gaulle fête son dixième anniversaire en mer et en opérations. Que vous inspire cette situation ?

Je pense que c'est pour tout l'équipage une grande fierté que ce dixième anniversaire soit fêté ici, dans le golfe de Syrte, en mer et en opérations. Mais ce n'est pas une coïncidence parce que sur la décennie écoulée, le porte-avions a passé beaucoup de temps en opérations. Je rappelle qu'il a été déployé en océan Indien en 2001, 2002, 2004, 2006, 2007, 2010 et 2011 ; tout cela pour des engagements opérationnels. Ce n'est donc pas une coïncidence ; c'est pour moi tout un symbole !

Vous parlez de symbole, le porte-avions est un bateau symbolique à plus d'un titre. Comment est-on le commandant d'un bâtiment dont la moindre actualité est reprise par les médias ?

En conduisant normalement son activité de commandant, c'est fondamental. Il n'y a pas de différence avec un autre bâtiment. Il convient certainement d'être un peu plus attentif au contexte dans lequel s'inscrit l'activité ou plus généralement la vie du porte-avions. Il est également important d'accueillir régulièrement des journalistes qui, à leur retour, parleront du Charles de Gaulle, et qui en parleront en bien parce qu'ils repartent toujours fascinés par ce bâtiment.

Le Charles de Gaulle est un porte-avions plus petit que ceux de la Marine américaine, mais deux fois plus gros que les porte-aéronefs en service dans les marines européennes ou indienne. Comparaison n'est pas raison, mais quels sont véritablement ses atouts ?

Les porte-aéronefs européens ou indien tout d'abord. Je parle de ceux actuellement en service, puisqu'il y a des projets, vous le savez, avec en particulier le CVF britannique, de développer un véritable porte-avions d'une taille significative, supérieure à celle du Charles de Gaulle. Je crois que, par rapport à ses partenaires un peu plus petits, la spécificité du Charles de Gaulle, avec ses catapultes et ses brins d'arrêts, est la mise en œuvre d'avions lourds, dans toutes leurs configurations. Cette capacité offre une polyvalence, mais aussi une interopérabilité appréciables, puisque nous pouvons par exemple travailler avec des avions américains. C'est le cas pendant cette opération puisque très prochainement nous allons accueillir des avions C2 américains de transport logistique qui pourront faire une liaison entre Hyères et le Charles de Gaulle.

En se comparant cette fois-ci aux porte-avions américains, la taille plus réduite du Charles de Gaulle permet à mon avis une souplesse et une faculté d'adaptation qui ne sont pas connues par nos homologues. Je dirais que les Américains sont dans une logique industrielle tandis que nous faisons du sur mesure, en nous adaptant chaque jour au contexte opérationnel. Sur un porte-avions américain, outil formidablement puissant, le cycle des opérations aériennes est assez figé d'une journée à l'autre et ne bouge qu'à la marge, alors que nous n'avons jamais deux journées identiques sur le Charles de Gaulle.

Interview du CV Jean-Philippe Rolland

UNE DÉCENNIE EN OPÉRATIONS

Le capitaine de vaisseau Jean-Philippe Rolland commande le Charles de Gaulle depuis le 30 août 2009. En mission Harmattan au large de la Libye, il a répondu aux questions de la rédaction de Cols Bleus.

Le Charles de Gaulle a succédé aux porte-avions Clemenceau et Foch qui étaient à propulsion classique. Qu'est-ce que la propulsion nucléaire a, selon vous, changé dans l'utilisation du porte-avions ?

Il y a deux avantages majeurs à la propulsion nucléaire. Nous avons d'abord gagné en autonomie, cela tout le monde le comprend bien : il n'est pas nécessaire de ravitailler en carburant pour la propulsion du bâtiment. Nous avons donc gagné de la place pour l'armement des avions et le carburateur, c'est-à-dire ce dont nous avons prioritairement besoin pour accomplir notre mission : faire voler des avions armés. Nous sommes bien dans une logique cohérente d'autonomie.

Au delà, il existe aussi un avantage en termes de fiabilité, puisque la nature nucléaire de la propulsion et les exigences de sécurité qui l'accompagnent aboutissent à une maintenance extrêmement scrupuleuse, soignée et qui nous donne de l'autonomie certes, mais aussi de la fiabilité, de la robustesse à la mer. Les deux principaux avantages sont donc bien autonomie et robustesse.

Le parc aérien du Charles de Gaulle peut être configuré différemment selon les missions. Quelles sont justement ces différentes configurations possibles ?

Avec le *Super Étendard Modernisé* et encore plus avec le *Rafale*, nous disposons d'avions polyvalents. Et partant de ce constat, de cet avantage, nous pouvons, en embarquant un parc aérien composé de *Rafale* et de *Super Étendard Modernisé*, répondre à un très large éventail de missions. Lorsque nous connaissons la nature exacte de la mission prévue, certes nous ajustons à la marge le nombre de certains équipements de mission ou de certaines munitions, mais fondamentalement nous sommes toujours sur la même corpulence du groupe aérien. Comme sur tout bâtiment de combat, quand nous partons en mission, nous avons souvent des surprises : ce que nous devons faire est parfois un petit peu différent de ce que nous avons prévu de faire. À cet égard, le *Charles de Gaulle*, avec son groupe aérien, est un outil parfaitement polyvalent.

Le porte-avions est tout à la fois un bateau, un aéroport et une ville. Est-il facile de faire cohabiter et travailler autant de marins de spécialités différentes ?

Je ne sais pas si c'est facile, en tout cas ce n'est pas difficile. Sur le *Charles de Gaulle*, toutes les volontés sont clairement tendues vers un seul objectif très sonore et très visible : mettre en l'air des avions pour remplir la mission. Cela, tout le monde le comprend très vite. Pour ceux qui y embarquent, je suis persuadé que le porte-avions est un bâtiment qui marque, en bien. Je profite de cette question pour rappeler qu'il y a près de 12 000 personnes, qui, de l'aéronavale, de la marine de surface ou des états-majors embarqués, auront servi sur le *Charles de Gaulle* en une décennie. 12 000 personnes, cela représente les effectifs de la Force d'action navale à titre de comparaison. Faire cohabiter toutes ses personnes d'origine et de spécialités variées, ce n'est pas très compliqué parce que

« Je pense que c'est pour tout l'équipage une grande fierté que ce dixième anniversaire soit fêté ici, dans le golfe de Syrte, en mer et en opérations. »

ce sont des marins et que, quand ils sont en mer et qu'ils naviguent, la connaissance, l'estime et la confiance mutuelles grandissent et finissent par créer un seul équipage.

Depuis le dernier trimestre de l'année dernière, le Charles de Gaulle a enchaîné deux missions majeures. Comment l'équipage a-t-il vécu ces longues périodes d'opérations à la mer ?

C'est vrai que, depuis l'été 2010, nous avons passé près de huit mois à la mer. Cette activité très élevée est néanmoins exceptionnelle en termes de densité. Mais l'équipage, je crois, a bien vécu ces longues périodes d'opérations à la mer, particulièrement parce que le sens de la mission était tout à fait clair, que ce soit pendant Agapanthe en océan Indien, ou Harmattan au large de la Libye. Comme je l'ai dit, ce temps passé à la mer développe la cohésion et la solidarité au sein de l'équipage. Cette force permet de surmonter les obstacles et surtout de mieux remplir la mission. Ce sont autant de satisfactions qui permettent de tenir et de durer. Je voudrais aussi à ce stade adresser un témoignage de reconnaissance et de gratitude spécifique à l'égard des familles des marins embarqués sur le *Charles de Gaulle*. Pour elles, il n'y a pas toutes ces satisfactions au quotidien qui aident à durer. Je suis donc admiratif pour la façon dont elles nous ont soutenus et dont elles ont fait preuve de patience.

Pour compléter les deux questions précédentes : commander le porte-avions, est-ce un commandement comme un autre ? Qu'en retiendrez-vous ?

Je crois que chaque commandement est unique. À ceci près que chaque commandement est aussi une extraordinaire aventure humaine. Si le *Charles de Gaulle* est l'un des bâtiments les plus sophistiqués de la Marine, c'est pourtant cette dimension humaine que je garderai précieusement en quittant le porte-avions.

Après dix ans de service actif, quels sont les événements que vous jugez les plus marquants de cette première décennie d'activités opérationnelles ?

Je crains de faire injure aux équipages qui nous ont précédés en répondant à cette question. Comme je l'ai décrit, cette décennie a été particulièrement intense en activités opérationnelles. À cet égard, l'appareillage du 1^{er} décembre 2001, peu de temps après les événements du 11 Septembre, et les premiers vols de l'aéronavale au-dessus de l'Afghanistan ont constitué des moments particulièrement forts. Ils ne sont pas sans rappeler notre départ du 20 mars dernier et l'engagement au-dessus de la Libye dans la mission Harmattan. Dans les deux cas, il a fallu, dans des délais brefs, se préparer et appareiller. Ce n'est pas tout à fait un hasard si dix années, correspondant à cette décennie d'activités opérationnelles, séparent ces deux événements qui se ressemblent à bien des égards.

Mais, cette capacité à répondre très vite aux demandes de nos chefs civils et militaires est le fruit des efforts de milliers de personnes qui, bien au-delà des marins de l'équipage et du groupe aérien, sont mobilisés pour rendre possible l'activité du groupe aéronaval dans son ensemble. Le porte-avions n'est pas seul et est entouré de nombreux moyens, bâtiments à la mer, services à terre. Ainsi, l'IPER, qui a mobilisé des énergies considérables et s'est révélée un franc succès, symbolise parfaitement cet effort collectif pour rendre possible la mise en œuvre à la mer d'un groupe aéronaval. Je crois que la réussite de cette IPER ne peut pas être dissociée des succès que nous avons engrangés en opérations. Voilà ce que je retiens principalement de cette décennie. Il y a évidemment beaucoup d'autres événements forts, parfois tristes, parfois difficiles, mais tout ce que les équipages ont vécu sur ce porte-avions constitue autant de souvenirs qui ne s'estomperont pas facilement. Et heureusement ! □



LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE, M. NICOLAS SARKOZY À BORD DU PORTE-AVIONS LE 20 JUIN 2010 ET LE CV JEAN-PHILIPPE ROLLAND.

1980-2001 VINGT ANS POUR DEVENIR OPERATIONNEL

Être admis au service actif est, pour un bateau de guerre, le résultat d'un très long processus, qui débute par des décisions politiques, puis par des choix techniques et enfin par une réalisation industrielle. Pour le porte-avions, bâtiment emblématique et particulièrement complexe, il a fallu deux décennies. Rappel de quelques-unes de ces étapes clés.

Septembre 1980

Le choix de la propulsion nucléaire

La succession des porte-avions *Clemenceau* et *Foch* est envisagée depuis plusieurs années. Le 1^{er} septembre 1980, l'amiral Choupin, alors chargé du dossier, présente trois options possibles pour la construction du futur porte-aéronefs : un bâtiment de 18 000 tonnes accueillant uniquement des avions à décollage vertical, un bâtiment intermédiaire de 25 000 tonnes ou encore deux bâtiments de 32 000 tonnes. Le Conseil de défense, sous l'autorité du Président Giscard d'Estaing, se décide pour la dernière solution. Trois semaines plus tard, le Conseil supérieur de la Marine se prononce pour un porte-avions à propulsion nucléaire (PAN).

4 février 1986

La construction du Richelieu est lancée



4 FÉVRIER 1986. M. PAUL QUILÈS, MINISTRE DE LA DÉFENSE, CONFIRME SON ACCORD POUR LA CONSTRUCTION DU PORTE-AVIONS. LA CÉRÉMONIE A LIEU AU MINISTÈRE DE LA DÉFENSE, SOUS LE PORTRAIT DE RICHELIEU.

Dans une lettre datée du 4 février, le ministre de la Défense Paul Quilès procède au lancement de la construction du premier PAN. Baptisé *Richelieu*, le bâtiment de 35 000 tonnes à propulsion nucléaire doit être doté de deux réacteurs K 15, quasiment les mêmes qui seront utilisés pour les futurs SNLE-NG de la classe Triomphant.

Dans la lettre statuant sur la décision, l'échéance d'admission au service actif est prévue pour 1996, soit un délai de dix ans pour la construction et les essais. C'est la DCN de Brest qui est chargée de la construction.

18 mai 1986

Le nom est définitif : Charles de Gaulle

Trois noms sont évoqués pour le futur porte-avions : *Charles de Gaulle*, *Provence* ou *Richelieu*. Le 18 mai, le nouveau Premier ministre Jacques Chirac propose le nom du général. Le président de la République François Mitterrand accepte cette proposition et c'est ainsi que le PAN prend son nom définitif.

24 novembre 1987

Le découpage des tôles commence à Brest



NOVEMBRE 1987. CÉRÉMONIE POUR LE DÉCOUPAGE DE LA PREMIÈRE TÔLE

La construction du PAN est officiellement lancée à Brest, avec le découpage des tôles qui serviront à assembler le premier bloc du bâtiment. L'innovation principale de cette construction réside dans le fait que chaque tronçon de coque sera réalisé séparément, pré-assemblé, équipé des câblages qui seront prêts à être raccordés.

7 mai 1994

Mise à flot officielle



7 MAI 1994. CÉRÉMONIE DE MISE À FLOT DU BÂTIMENT EN PRÉSENCE DU PRÉSIDENT MITTERRAND ET DU PREMIER MINISTRE M. ÉDOUARD BALLADUR.

Le lendemain de l'inauguration du tunnel sous la Manche, le *Charles de Gaulle* est virtuellement mis à flot, car le coefficient de marée ne permet une mise à flot que quelques jours plus tard – en présence du président de la République, du Premier ministre, du ministre de la Défense et de quelque 4 000 invités. Les 30 000 m² de tissu bleu-blanc-rouge recouvrant le *Charles de Gaulle* sont retirés par des techniciens de la DCN et des commandos marine. Un feu d'artifice clôture la veillée inaugurale.

1^{er} octobre 1996

Adoption d'un motif officiel



OCTOBRE 1996. LE PORTE-AVIONS A SON MOTIF QUI A FAIT L'OBJET D'UN CONCOURS AUPRÈS DES PROFESSIONNELS DES ARTS APPLIQUÉS. L'ŒUVRE REPRÉSENTE LA CROIX DE LORRAINE JAILLISSANT DE L'ÉTRAVE DU BÂTIMENT.

Le PAN se dote de son ornement. C'est un « motif circulaire d'argent, représentant en pal une croix de Lorraine de sable, stylisée, se confondant en ancre de marine dont le diamant suggère l'étrave du bâtiment. Le bras senestre de l'ancre se divisant dans une envolée de trois becs, le bras dextre se terminant par un seul bec et le tout symbolisant l'aviation embarquée ». Il a été conçu par un professionnel des arts appliqués, Georges Yoldjoglou, lauréat d'un concours lancé quelques mois auparavant.

31 janvier – 1^{er} février 1997

Premier équipage



1997. DE GROSSES MAQUETTES D'UNE MASSE DE 10 À 30 TONNES SONT PROJETÉES À 100 MÈTRES À L'AVANT DU PORTE-AVIONS POUR TESTER LA CATAPULTE. ELLES SONT ENSUITE RÉCUPÉRÉES POUR DES TIRS ULTÉRIEURS.



VISITE DE L'AMIRAL PHILIPPE DE GAULLE: L'AMIRAL (2S), AUX CÔTÉS DU CAPITAINE DE VAISSEAU WILMOT ROUSSEL, À BORD DU PORTE-AVIONS.

La Marine reçoit officiellement les clés du *Charles de Gaulle*, et son équipage embarque, composé de 500 marins. La prise d'armement pour essais du PAN marque le début de la coopération entre les ouvriers et techniciens de la DCN avec les marins. Ces derniers s'occuperont de toutes les questions de sûreté et de sécurité, pendant que la DCN continuera et achèvera les travaux du bâtiment. À cette occasion, le capitaine de vaisseau Richard Wilmot-Roussel, officier de programme du *Charles de Gaulle* depuis 1992, devient le premier commandant du bâtiment.

3 novembre 1997

Le cœur nucléaire est à bord

Le premier cœur nucléaire est chargé à bord.

26-28 janvier 1999

Première sortie à la mer

Première sortie en mer pour le *Charles de Gaulle*, retardée d'une journée en raison d'une tempête. Le porte-avions sort du port de Brest. Il atteint une vitesse de 15 nœuds (30% de sa puissance). La seconde sortie aura lieu du 18 au 30 mars 1999.

5-21 juillet 1999

Premiers essais d'aviation à bord

Cinquième sortie en mer pour le porte-avions. Elle est cette fois-ci consacrée aux essais d'aviation. C'est un premier test pour le revêtement antidérapant du pont. Le *Super Étendard* d'essai n°35, piloté par le CC (R) Éric Gérard, ancien moniteur à l'École du personnel navigant d'essai, effectue le premier appontage. Suivront une trentaine d'appontages et de catapultages avec des *Super Étendard* et des *Rafale M 02*, ainsi que des vols de sauvetage et des vols de transport.

29 août 1999

Un nouveau commandant



29 AOÛT 1999. LE VAE NAQUET RADIGUET FAIT RECONNAÎTRE LE CAPITAINE DE VAISSEAU ÉDOUARD GUILLAUD COMME COMMANDANT DU CHARLES DE GAULLE.

Le capitaine de vaisseau Édouard Guillaud prend le commandement du bâtiment. C'est un des officiers qui connaît le mieux le porte-avions. De 1984 à 1987, il a été responsable des travaux préparatoires du système de combat puis à partir de 1993 adjoint du système de combat à l'état-major de la Marine et enfin officier de programme *Charles de Gaulle* en 1996. Précédemment à cette prise de commandement, il était commandant en second. C'est donc à lui qu'il revient, comme commandant, de conduire le bâtiment jusqu'à son admission au service actif.

30 septembre 2000

Arrivée à Toulon

Le *Charles de Gaulle* laisse derrière lui son port de construction, Brest, pour rejoindre Toulon, son port d'armement, le 4 octobre. Le porte-avions parvient au quai Milhaud, escorté de nombreuses embarcations; une foule de spectateurs est également présente à l'arrivée. Afin de pouvoir héberger le porte-avions en toute sécurité, le port a été spé-

cialement aménagé: zone de protection renforcée avec sas d'entrée et système de badge. Le bassin Vauban, qui accueille le porte-avions, a été doté d'un nouveau profil en béton armé, et une réfrigération a été conçue pour les deux réacteurs nucléaires.

24 octobre 2000

Traversée de longue durée



NOVEMBRE 2000. PENDANT LA TRAVERSÉE LONGUE DURÉE, UN SUPER ÉTENDARD MODERNISÉ À L'APPONTAGE SUR LE PORTE-AVIONS.

Dernière étape avant l'admission au service actif: une traversée longue durée (TLD) de huit semaines. Au programme de cette TLD: passage dans des eaux chaudes pour tester le système de réfrigération, dans des eaux froides et agitées pour éprouver le *Satrap*. C'est pendant cette période d'essais avant admission au service actif qu'un morceau de l'hélice babord se brise. Le groupe aérien qui accompagne cette traversée est composé de six *Super Étendard modernisé* et un *E-C2 Hawkeye*, nécessaires pour valider certaines des installations. Escorté par la frégate *Jean Bart* et le pétrolier-ravitailleur *Meuse*, le *Charles de Gaulle* est intégré à la Force d'action navale à son retour.

18 mai 2001

Admission au service actif

Le porte-avions *Charles de Gaulle* est enfin admis au service actif, vingt et un ans après la décision de construction. Le chef d'état-major de la Marine, l'amiral Jean-Luc Delaunay, annonce officiellement que le porte-avions nucléaire est « disponible pour remplir toutes les missions qui peuvent lui être confiées ». La première d'entre elles sera Trident d'Or, en partenariat avec l'Italie, trois jours plus tard. □

« Après vingt ans nécessaires à la construction et aux essais, le porte-avions est apte à remplir des missions opérationnelles. »

2001-2011 ARRÊT SUR IMAGES

Cols Bleus a choisi de vous faire revivre l'activité du porte-avions à travers les plus remarquables clichés de ses périples. Et ce n'est pas faire offense aux autres vaisseaux que de dire que celui-ci est, sinon le plus beau, du moins le plus étourdissant des bâtiments français.

Mai 2001
Bon pour le service...



DÈS SON ADMISSION AU SERVICE ACTIF, LE PORTE-AVIONS EST APTE À REMPLIR DES MISSIONS OPÉRATIONNELLES.

L'admission au service actif du *Charles de Gaulle* est prononcée le 18 mai. Plus de treize longues années auparavant, en 1987, DCN avait débuté le chantier de construction. Le porte-avions de 42 500 tonnes devenait l'unique bâtiment de combat à propulsion nucléaire construit en Europe.

Décembre 2001/juin 2002
La marche du siècle.



LES AVIONS DU CHARLES DE GAULLE SERONT AVEC LES MIRAGE IV DE L'ARMÉE DE L'AIR, LES SEULS AVIONS NON AMÉRICAINS À EFFECTUER DES MISSIONS AU-DESSUS DE L'AFGHANISTAN

Le *Charles de Gaulle* rentre de plain pied dans le XXI^e siècle. En réponse à « l'acte de guerre » qui frappe les États-Unis le 11 Septembre 2001, la France envoie son porte-avions en océan Indien afin de soutenir les opérations de l'Otan en Afghanistan.

Le 1^{er} décembre, le *Charles de Gaulle* appareille pour la mission Héraclès. Jusqu'au 2 mars ses avions seront, avec les *Mirage IV*, les seuls avions de combat non américains à effectuer des missions de reconnaissance et d'appui sur le territoire afghan. En sept mois, le porte-avions parcourt une distance équivalente à trois fois le tour de la Terre.

Février/mai 2004
Printemps indien



LE PORTE-AVIONS PARTICIPE À LA MANŒUVRE AÉRONAVALÉ VARUNA AVEC LES FORCES ARMÉES INDIENNES. AU PREMIER PLAN UNE FRÉGATE INDIENNE.

Retour en océan Indien pour le fleuron de la Marine. Cette fois, la mission baptisée Agapanthe a un double volet. La lutte contre le terrorisme se poursuit, mais cette année le porte-avions entame aussi une série de coopérations opérationnelles avec les marines de l'océan Indien. Varuna est l'une d'elles. C'est la plus grande manœuvre aéronavale organisée avec les forces armées indiennes. Un rendez-vous attendu puisque l'Inde a une des plus importantes armées du monde. Pour la manœuvre, le GAN est engagé contre un nombre équivalent de bâtiments indiens.

Avril 2005
Dispositions de combat

De Trident d'Or, on retiendra l'important déploiement de neuf pays au large de la Corse pour la certification du *Charles de Gaulle* aux standards de l'Otan. Trident d'Or permet à la France de rejoindre le club restreint des pays capables de commander la composante navale de la force de réaction rapide de l'Otan. L'état-major du porte-avions peut désormais conduire une opération multinationale de l'Alliance, sous faible préavis, loin des ports et pour une durée significative.

Mai/juillet 2005
D'un porte-avions à l'autre



2005. LE CHARLES DE GAULLE FAIT DES MANŒUVRES CONJOINTES AVEC LES PORTE-AVIONS AMÉRICAINS THEODORE ROOSEVELT ET EISENHOWER. ICI DANS LA BASE DE NORFOLK.



UN RAFALE DU PORTE-AVIONS EN EXERCICE AVEC LE PORTE-AVIONS THEODORE ROOSEVELT DE L'US NAVY.

Cette même année, le porte-avions français lève l'ancre avec pour destination Norfolk, la première base navale américaine. À cette occasion le *Charles de Gaulle* croise au large avec ses aînés l'*USS T. Roosevelt* et l'*Eisenhower*, tous deux plus longs d'une centaine de mètres. Les trois mastodontes vont multiplier les échanges. Le 22 mai un *C2*, un *Hawkeye* et un *F18 Super Hornet* américains se posent sur le pont du porte-avions français. Trois jours plus tard, un *Rafale* fait une série de *Touch and Go* sur l'*Eisenhower*.

Février/juin 2006
Vols qualifiés

Après deux mois en mer Rouge et en océan Indien à parfaire son entraînement (Red Shark avec l'Arabie Saoudite), le *Charles de Gaulle* gagne le large du Pakistan pour des missions d'appui feu et de reconnaissance sur les zones montagneuses afghanes. Le printemps est propice à la reprise des hostilités contre les forces de la coalition. On dénombre 2 057 sorties, de combat, de soutien ou d'entraînement pour les avions du Gaé.

Février/mai 2007

Baptême du feu du Rafale

Le retour du porte-avions et du Gaé en mission d'appui des troupes au sol dans le sud du territoire afghan est marqué par une nouveauté. Les *Rafale F2* sont engagés pour la première fois en mission de combat. Un *Rafale* de la 12F intervient le 28 mars en soutien des troupes néerlandaises prises à partie par des insurgés.

Juillet 2007/novembre 2008

À pied d'œuvre



L'IPER A ÉTÉ UNE PÉRIODE D'INTENSES TRAVAUX À BORD.



LE PORTE-AVIONS RENTRE AU BASSIN POUR SA PREMIÈRE INDISPONIBILITÉ PÉRIODIQUE POUR ENTRETIEN ET RÉPARATION.

Le porte-avions entame en septembre 2007 sa première indisponibilité périodique pour entretien et réparation. Ce chantier inéluctable est mis à profit pour remplacer les éléments combustibles des deux réacteurs du navire, faire évoluer les systèmes d'information et de commandement et ajuster le *Charles de Gaulle* aux nouveaux armements : *Rafale F3*, système de communication Syracuse III, soute à munitions et nouveaux missiles ASMPA et MdCN. Un pas de géant pour cette opération industrielle complexe qui va durer quinze mois.

Décembre 2009

Retour en force



PREMIÈRE MISSION APRÈS L'IPER, L'EXERCICE PEAN (PÉRIODE D'ENTRAÎNEMENT DE L'AÉRONAUTIQUE NAVALE)

Après sa cure de jouvence, le *Charles de Gaulle* retrouve le groupe aéronaval en novembre 2009 pour PEAN (période d'entraînement de l'aéronautique navale). Le bâtiment amiral et son escorte entament l'ultime phase de qualification du groupe, un point de passage obligé pour retrouver sa pleine capacité opérationnelle.

Avril 2010

L'âge de glace



MANŒUVRES BRILLANT MARINER. LE PORTE-AVIONS FRANCHIT POUR LA PREMIÈRE FOIS LE CERCLE POLAIRE (AU LOIN LES CÔTES DE NORVÈGE).

Brillant Mariner doit permettre à la France d'assurer le commandement maritime de la force de réaction rapide de l'Otan pour six mois. Lors des manœuvres le *Charles de Gaulle* franchit pour la première fois le cercle polaire arctique par une nuit blanche, événement unique dans la vie d'un marin.

20 juin 2011

Visite du président de la République à bord



20 JUIN 2011. LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE SE REND À BORD DU CHARLES DE GAULLE.

Dans le cadre d'une visite aux forces armées, M. Nicolas Sarkozy, président de la République se rend sur le *Charles de Gaulle*. Il assiste entre autres

à des manœuvres de catapultage et d'apportage. Parlant du porte-avions, le Président déclare que « ce bâtiment symbolise la France qui assume ses responsabilités, une France qui se donne les moyens de peser sur la scène internationale ».

Devant l'équipage réuni, le président de la République annonce que le porte-avions effectuera avant la fin de l'année une nouvelle mission en océan Indien et dans le Golfe.

Octobre 2010/février 2011

Cinquième appareillage pour l'océan Indien



OCTOBRE 2010. POUR LA CINQUIÈME FOIS, LE CHARLES DE GAULLE RETROUVE L'Océan INDIEN.

À plus d'un titre cette mission a un goût d'inédit : le déploiement du groupe aéronaval intervient au carrefour de deux missions emblématiques, la lutte contre la piraterie et l'appui des troupes au sol en Afghanistan. 2010 marque également la première mission opérationnelle de la frégate *Forbin*, la vigie du *Charles de Gaulle* et les premiers vols en théâtre de guerre du *Rafale Marine F3*.

Mars 2011...

Harmattan, le vent en poupe

Trois semaines seulement après son retour à Toulon, le *Charles de Gaulle* quitte l'arsenal le 20 mars pour se diriger vers la Libye. Avec son groupe aéronaval au complet, le *Charles* est engagé dans le cadre de l'intervention militaire internationale mise en place en application de la résolution 1973 du Conseil de sécurité de l'ONU. Aux côtes des appareils de l'armée de l'Air, le groupe aérien embarqué survole le ciel libyen pour y faire respecter une zone d'exclusion aérienne dans la région de Benghazi et conduire des frappes sur des cibles militaires des forces du colonel Kadhafi.



MARS 2011. À PEINE REVENU DE L'Océan INDIEN, LE PORTE-AVIONS DOIT REPARTIR EN OPÉRATIONS POUR LA MISSION HARMATTAN AU LARGE DE LA LIBYE.

CONFIDENCES MARINES

Qui mieux que des marins présents avant son admission au service actif, il y a tout juste une décennie, et encore présents à bord, pouvaient nous raconter sans ambages le porte-avions Charles de Gaulle ? C'est à Cols Bleus que ces marins livrent exceptionnellement leurs témoignages, racontant leurs souvenirs, des tranches de vie et des anecdotes inédites, soit autant de moments forts de la vie du grand « Charles » vu de l'intérieur.

Direct et sans détour



manière que d'habitude. C'est une fois dans les brins que les sensations furent soudain différentes. La couleur du pont tout d'abord, plus clair... et plus propre aussi qu'à l'habitude, puis la position du chien jaune. Pourquoi se place-t-il ici ? Il est sur mon trajet pour aller vers l'avant. Un signe vif, il me désigne le chien jaune suivant, complètement sur ma droite, au pied de l'îlot. Je comprends alors que je vais devoir me retourner, sans doute pour aller me parquer à l'arrière. Eh oui, le pont est beaucoup plus large, on peut désormais mettre des avions à l'arrière et continuer à « ramasser » (récupérer les avions). 180° à réaliser au moteur, le pied droit sur le frein... Évidemment, je mets trop de temps. « Wave off » : l'avion qui me suit doit remettre les gaz, j'engage encore la piste oblique. Du moteur, je cherche du regard le chien jaune suivant, le trouve et roule vers l'arrière. Je ne suis pas encore arrêté que le SEM suivant apponte. Couper rapidement, ouvrir la verrière, le patron d'appareil installe l'échelle. Je descends prudemment et me retrouve sur ce pont étrangement propre mais aussi plus rugueux. Nouvelle surprise alors : je trouve le temps long pour rejoindre l'îlot, placé très en avant par rapport aux « Clem' » et Foch. D'ailleurs, le BTA (bureau technique des flottilles) est-il bien-là ? Oui, ouf, cela m'épargne le ridicule d'avoir à demander mon chemin. Signé la Fida (livre technique de l'avion), je recherche alors une échappée pour descendre sous le pont d'envol, où j'espère trouver la salle d'alerte des SEM. Après avoir traversé la salle de repos des flottilles, je la trouve enfin. Mais elle est anormalement raide ! Je comprends mieux lorsque je découvre les hauteurs de plafonds. Un jeune pilote passe devant moi (les plus jeunes embarquent avant les plus anciens, par la coupée) ; je décide de le suivre... Bingo, me voici dans la salle d'alerte. J'y retrouve avec plaisir les mêmes sièges que ceux récemment installés sur le Foch. Cet univers plus familier me rassure, je signe le cahier d'ordres de vol et m'assois, en attendant le débriefing des officiers d'appontage. Ça, au moins, ça ne devrait pas changer : direct et sans détour.

«
»
Juillet 2000, nous étions revenus depuis quelques mois de la mission Myrrhe, à bord du Foch que nous ne reverrions plus sous ce nom. Je ne m'étais jusqu'alors jamais rendu sur le Charles de Gaulle. La première véritable mission de ce nouveau porte-avions avait pour but d'évaluer ce bâtiment dans son emploi opérationnel. À ce titre, un parc de vingt-deux Super Étendard devait embarquer pour valider la notion de pontées massives. Après rassemblement, dans le sud de Lannion, nous avons donc pris la direction du Charles de Gaulle, alors au sud de Lorient, par patrouilles de quatre et six avions. Briefing standard. Focus particulier sur les spécificités du Charles de Gaulle, et en particulier la nouvelle aérologie dans le « groove » (phase rectiligne de quelques dizaines de seconde avant l'appontage) qui faisait l'objet de toutes nos attentions. Ayant apponté sur les porte-avions Nimitz

et Eisenhower, puis Clemenceau et Foch, je ne m'attendais pas à être plus surpris que cela. Le porte-avions en vue, difficile de percevoir les différences, car l'estimation du pétrole restant et le respect du « C » (heure fixée d'appontage, à respecter à plus ou moins 30 secondes) monopolisaient toute mon attention. Présentation au break, vérifications de la sortie du train, des volets et de la crosse, comparaison BIP-badin (indicateur d'incidence-indicateur de vitesse), vérification de l'écartement et du point de mise en virage, tête majoritairement dans la cabine pour les premiers 135° de virage aux instruments, prise de visuel du miroir (tiens, plus loin que d'habitude !), annonce miroir et puis le scanning BIP, alignement, miroir. À part une « dégueulante » (perturbation de l'aérologie à une distance variable de l'arrière du pont en fonction des géométries du pont d'envol, de l'axe et la vitesse du vent...) la passe se déroula finalement de la même

Un « vieux pingouin »

“ J’ai embarqué le 2 avril 2001 à bord du porte-avions *Charles de Gaulle*, de retour d’une mission au Brésil dans le cadre de la cession du porte-avions *Foch* devenu *Sao Paulo*. Quand même pas mal de vague à l’âme d’avoir été le dernier directeur de pont d’envol français à quitter ce fier serviteur ; de l’appréhension aussi d’embarquer sur ce nouveau porte-avions. Quelques tours d’hélices et postes d’aviation plus tard, force est de constater que ce bâtiment moderne et innovant va bientôt devenir le fleuron mythique de notre Marine nationale. Quelques missions plus tard et non des moindres, le « vieux pingouin » des « bateaux plats qui fument » (*Clemenceau* et *Foch*) reste toujours admiratif et étonné des capacités en tous domaines de notre *Charles de Gaulle*. Il serait sans fin de conter ou de raconter les anecdotes du pont d’envol. Une petite quand même ! Lors de notre mission FRAME en 2005, un cross-deck avec les avions embarqués de l’US Naval Aviation du porte-avions *CVN 69 Eisenhower* fut ordonné. Le *Charles de Gaulle* reçut ainsi donc quelques représentants du groupe aérien américain, comme un *C2A Greyhound*, *E2C Hawkeye* et surtout un *FA/18 C* de la flottille VFA 131. Un sacré souvenir. ”

MAJOR RONAN P., DIRECTEUR-CHEF DE PONT D'ENVOL DE LA BORDÉE BABORD



« Une vie bien remplie »

PM LUDOVIC D.



“ Dès mon arrivée le 6 septembre 1996 dans les Algecos de l’« Unité *Charles de Gaulle* », à quelques mètres d’une grosse coque sans peinture, je savais que ce futur fleuron de la Marine nationale allait connaître une vie bien remplie. De la prise d’armement pour essais, le samedi 1^{er} février 1997, jusqu’à l’actuelle mission opérationnelle Harmattan, débutée le jour du printemps 2011 par un appareillage sur alerte en moins de 60 heures vers la Libye, en passant par l’admission au service actif en juin 2001, l’équiva- ”

lent de près de 17 tours du monde ont été effectués. Parmi toutes ces navigations, un moment fort : le périple *Brilliant Mariner* en avril 2010 nous ayant transportés de Chypre à la Norvège, en passant par Lisbonne, l’Allemagne et Brest, tout en franchissant par 66° 33’ 39” Nord le cercle polaire arctique, moment extrêmement rare pour un marin et surtout pour un « chasseur » comme moi qui ne connaît – et probablement ne connaîtra – que les porte-avions... ”

PM LUDOVIC D., SERVICE MAINTENANCE DES AÉRONEFS

« Les mécanos ont changé »

“ Pour Héraclès, nous étions partis alors sans date retour définie. Sept mois c’est long et je crois préférable d’ignorer cette durée au départ de mission. L’histoire se répète à présent avec Harmattan, une fois tous les dix ans c’est peu mais cela resserre les liens d’un équipage peu préparé aux départs inopinés. Est-il fier de son bateau cet équipage ? Assurément qu’il l’est ! Mais n’espérez pas d’aveux directs... trop fiers ! La comparaison avec les autres porte-avions est difficile, les anciens en parlent avec regrets, de très bons souvenirs d’une époque révolue, même les mécanos ont changé ! Ils ne sentent plus le mazout mais ont gagné en finesse, enfin à quelques exceptions près ! ”

MP THIERRY D., SERVICE INSTALLATIONS AVIATIONS

MP THIERRY D.



La passion du Charles

LV ALAIN G.



Arrivé sur le porte-avions au mois de décembre 1998, c'est avec fierté que j'intègre le service Propulsion comme second maître atomicien. La prise en main du pupitre machine doit se faire rapidement puisque les premiers essais débutent vingt jours plus tard dans la rade de Brest. Un moment inoubliable lorsque les hélices permettent enfin au bateau de quitter le quai. Les premiers essais de l'appareil propulsif se succèdent à un rythme soutenu et me permettent d'enrichir mon expérience dans la conduite de l'appareil propulsif. Puis, le bâtiment, toujours sous la responsabilité de DCNS, débute enfin ses premiers essais en pleine mer. La mobilisation est forte tant au niveau de l'équipage que pour l'industriel. L'organisation de l'équipage s'affine, les rôles de chacun d'entre nous sont appris avec beaucoup de rigueur et permettent de naviguer en toute sécurité. La motivation est forte. Les allers-retours au port-base permettent de reprendre les éventuels réglages de la machine et de la chaufferie. La cohésion de l'équipage est grande et permet de garantir l'objectif de la mission : arriver à l'ASA (admission au service actif). Les quarts à la mer s'enchaînent, la formation complémentaire dans la conduite est enfin acquise. Les consignes et les ordres sont rédigés dans chaque service. L'année 1999 se passe sans aléas techniques majeurs. L'année 2000 sera par contre forte en émotion à cause de la traversée de longue durée (TLD) écourtée. Grosse déception : il fallait retourner au bassin de manière à remplacer les hélices par celles du porte-avions *Foch* et reprendre une campagne d'essais avec l'industriel. Je quitte à contre-cœur le bateau pour une autre affectation mais j'obtiens une place de maître adjoint machine arrière en 2003 à bord avec une certaine rancœur, celle de ne pas avoir participé à l'opération Héraclès qui dura sept mois en océan Indien. Je reviendrai heureusement sur le théâtre afghan en 2004 pour l'opération Enduring Freedom. 2005, mission en Atlantique et je quitte à nouveau le bateau en 2006

pour effectuer mon cours officier. L'année 2009 est importante : je prends la fonction de chef de secteur machine avant et ingénieur de quart à la mer, au terme de quinze mois de formation. L'année 2010 s'achève au beau milieu de la cinquième mission du porte-avions en océan Indien. 2011 s'annonce intense avec un départ rapide vers la Libye, un mois à peine après notre retour de la mission *Agapanthe*. Je vais bientôt quitter le porte-avions pour un aviso appelé aujourd'hui patrouilleur de haute mer. Ces neuf années et 900 jours de mer passés à bord du *Charles* resteront à jamais gravés.

LV ALAIN G., USINE ÉLECTRIQUE

Qui l'eu cru ?

À mon retour à bord en janvier 2010, je n'ai pas pris vraiment conscience que le bâtiment entrait dans sa dixième année de service actif. Je croise tellement de visages connus que j'ai l'impression de n'avoir débarqué que depuis quelques semaines. Pour moi qui n'ai toujours gardé, consciemment ou non, que les meilleurs souvenirs de ces années passées à bord, c'est une nouvelle aventure humaine que j'accueille avec plaisir et ce n'est qu'à la faveur d'un événement singulier survenu en cette fin d'année 2010 que je me suis surpris à repenser à l'admission au service actif et aux moments qui l'ont précédée et qui ont vu une succession de problèmes techniques, compensée cette fois aussi par l'investissement constant de l'équipage pour apprendre à maîtriser l'outil, connaître ses faiblesses et savoir y remédier. Je me souviens particulièrement de l'incident de l'hélice, car c'est à cette occasion que les critiques envers le bâtiment ont atteint leur paroxysme. Ce fut une douloureuse leçon d'humilité. Je sais aujourd'hui combien cette qualité est essentielle dans notre métier. Le dépit de l'équipage, presque la honte d'être victime. Ce n'est qu'au retour d'Héraclès, un an et demi plus tard, que nous relèverons la tête et nous montrerons à nouveau ostensiblement fiers de nous. Et de nos familles. J'ai appris à bord que la fatalité peut venir à bout de tout. De tout, sauf de notre volonté à ne rien lui céder tant qu'il reste un espoir. Depuis lors, j'essaie de déguster les retours de mer comme un œnologue un bon vin : je tourne et retourne une dernière fois les maintes péripéties vécues et je refais l'histoire qui appartient alors résolument au passé. Et en cela, dix ans plus tard, *Agapanthe* 2010 fut un cru exceptionnel.

EV1 DAVID G., SERVICE CHAUFFERIE



EV1 DAVID G.

Pilotes des Caraïbes

« Ça y est, mon *Super Étendard* a pris son envol, je rentre le train, les volets, et je garde le visuel de mon leader qui a été lancé quelques secondes devant moi sur l'autre catapulte. Nous sommes en décembre 2000, le soleil vient juste de se lever sur l'Atlantique et j'imagine déjà les Antilles, là-bas, derrière l'horizon. Nous venons de quitter le *Charles de Gaulle* pour une mission de souveraineté, un entraînement à l'assaut terre, au-dessus de la Martinique, qui sera pour les habitants de l'île le signe de l'approche du porte-avions, en route pour leur rendre visite. Nous volons depuis une quinzaine de minutes à 25 000 pieds lorsque j'aperçois enfin la côte, mon leader amorce la descente et nous accélérons vers 420 nœuds pour le début de la phase tactique. Le passage du trait de côte est l'occasion d'effectuer l'atterrissage (celui du marin) en désignant un point caractéristique au radar pour recalculer la centrale inertielle. Les modes fictifs du système d'arme sont sélectionnés, et je vois déjà approcher la petite baie qui abrite notre point initial. Je distingue les paillotes près de la plage, c'est bien notre PI, je désigne une nouvelle fois au radar, il est 7 h 32, nous sommes sur le trait et à l'heure, pour la plus grande joie des pensionnaires du Club Méditerranée, sans nul doute. Plein gaz, je suis mon leader dans sa ressource en vue de la passe d'attaque, j'ai visuel du pont que nous avons choisi comme objectif, passage $\frac{3}{4}$ dos, visée, tir simulé, dégagement. Il doit être 20 h 30 maintenant, nous savourons notre premier dîner en extérieur depuis bien longtemps, l'accostage à Fort-de-France s'est déroulé sans encombre. À en croire l'atmosphère détendue qui règne sous les paillotes du Club Méditerranée, les pensionnaires n'ont pas été traumatisés par notre mission de souveraineté. Est-ce la preuve d'un patriotisme sans faille ou de la profondeur du sommeil qui suit une soirée de fête aux caraïbes ? Qui sait... »

« HARRY », PILOTE DE RAFALE



Première qualif' appontage



« Après quelques mois de formation élémentaire sur *Super Étendard*, je viens d'être affecté à la flottille 17F. Enfin, je touche du doigt la carrière opérationnelle que j'ai choisie. Il ne me reste plus qu'une étape essentielle avant de pouvoir être engagé sur toutes les mers du monde : la qualification à l'appontage. Nous sommes en avril 2001, le porte-avions prend la mer pour quinze jours, c'est la première fois qu'il sort pour une qualification à l'appontage de jeunes pilotes. J'embarque

par la coupée, je suis déjà impressionné. Il est énorme vu de dessous, mais il sera sans doute beaucoup trop petit vu d'en haut ! En salle d'alerte, je me répète cent fois ce vol qui se terminera par mon premier appontage sur le nouveau porte-avions français. La tension est grande, j'ai une boule au ventre. Une fois en l'air, tout va très vite, les bons réflexes appris à l'entraînement reviennent machinalement. Mais l'exercice est difficile, malgré toute cette concentration je dois m'y reprendre à plusieurs fois avant de réussir à accrocher un brin... »

« Ça y est, c'est fait, dans trois jours je serai qualifié à l'appontage. Quelques mois plus tard, novembre 2001, premier départ sur alerte du *Charles de Gaulle* pour répondre aux attentats du 11 Septembre. C'est la mission Héraclès qui va durer sept mois. Premiers vols opérationnels en Afghanistan. Là aussi des moments forts, les couleurs, les montagnes, le désert, tant d'images conservées durant ces vols opérationnels extraordinaires. Les années ont passé, je compte maintenant les appontages par centaines mais ils ne sont jamais gagnés d'avance, surtout la nuit où l'aide des officiers d'appontage est particulièrement précieuse. J'ai toujours le même plaisir lorsque je sens mon avion freiné par le brin d'arrêt. La première qualification à l'appontage me paraît maintenant bien loin, mais l'intensité de ces moments rend ce souvenir inoubliable. Dix ans sur le *Charles de Gaulle*, les premiers pilotes qui n'ont connu que ce porte-avions terminent leur carrière. D'autres générations suivront et auront, je leur souhaite, le plaisir de vivre ce métier exceptionnel et intense de pilote de chasse embarqué. »

« STAN », PILOTE DE SUPER ÉTENDARD

Brèves du Charles

« LULU »



Non pas un, mais des souvenirs, nombreux, me viennent à l'esprit à l'évocation du « grand Charles ». En isoler un pour le relater par le menu et aussitôt s'agit la cohorte des autres, jaloux de n'être élus, criant leurs différences qui les rendent uniques, attractifs et donc prédominants. Ces souvenirs en troupe trépidante qui se bousculent et se disputent, somme de sentiments, ressentis, images, paroles, faits et actes de toutes sortes et de toutes matières. Parmi ces souvenirs, quelques-uns prégnants. Que les absents m'en excusent. D'abord, pas de fumée dans le « groove » ! On ne perd plus de vue le pont en finale en raison de l'épaisse fumée que crache régulièrement la cheminée lors des changements d'allure. Fini aussi l'acre odeur du souffre ! Plus grand, plus long, plus large, plus haut. Du « plus » un peu partout y compris pour l'ilot dont l'emplacement et la taille laissent dubitatif. Curieux l'appellation de « poste passager » pour ceux des marins du GAé qui, au bilan, passeront plus de temps sur le PA que la plupart des membres de l'équipage, dans un poste plus petit. GAFEO : au large de Groix, vingt-deux SEM à bord pour les essais capacitaires. TLD : je dirais plutôt une aventure. Deux traversées de l'Atlantique dans des conditions radicalement différentes. Déjà le bâtiment démontrait des aptitudes uniques. Le survol de la Martinique reste un moment fort, tout comme l'escale de Fort-de-France. Déploiement pour intervention en Asie centrale. Les réflexions tactiques menées quelques jours auparavant se heurtaient d'abord à une barrière psychologique : comment opérer parfois à 600 nautiques du PA sans terrain accessible en Afghanistan ? Mais avec des ravitailleurs bien sûr ! Dont acte. Capacité de projection de puissance longue distance validée ! Héraclès dura sept mois, période sans escale de 70 jours incluse. C'est long. La couleur ocre-rouge du désert du Régistan, les zones verdoyantes de l'Helmand, les plis de la terre, Kaboul, les montagnes abruptes et chaotiques, au loin l'Hindu Kush contrefort de l'Himalaya. Une géologie abruptissime, conforme à la description du romancier Joseph Kessel. Mais où

sont ces cavaliers qui se défont lors du Bouzka-chi ? Oui la « tranquillisation » du bâtiment est une réussite. Pas de roulis. Mais il faut bien que l'énergie se dissipe et faute de pouvoir le faire sur un axe, elle en use d'un autre : le lacet. L'océan Atlantique reste cependant fidèle à sa réputation, quand c'est non... C'est non ! HAI 2004. Théâtre et zone de navigation connus ; allons plus avant. La possibilité de guider les bombes de nuit fait encore défaut alors exploitons la période diurne dans son entier :

« LULU », CSD DU CEIPM, PILOTE DE SUPER ÉTENDARD, OFFICIER D'APPONTAGE

Parce que Toulon

CF JACQUES M.



Jeune équipier à la flottille 11F, mes premiers vols à bord du Foch m'avaient fait découvrir l'environnement méditerranéen. J'attendais avec impatience le retour du porte-avions dans le zonex (zone d'exercice) toulonnais pour retrouver les paysages des Alpes du Sud et

premiers retours de nuit à l'issue de vols opérationnels longs. On s'approche de la pleine capacité. Le Moyen-Orient et la Corne de l'Afrique deviennent presque limitrophes de la Méditerranée et nous y avons dorénavant de solides repères. Vingt-quatre pilotes en qualification et une machine à relancer à l'issue de l'aper. Un défi incontournable, presque provocateur. J'aime. La terre respire et parfois de plus puissantes pulsations provoquent des spasmes. Le nuage de cendres du volcan islandais perturbait l'ensemble du trafic aérien en Europe. Contournement de l'obstacle ce qui vaut de franchir le cercle polaire. Nouvelles images, saisissantes : les Lofoten, le froid, la lumière crue, intense. Au large de la Libye, Harmattan : histoire en cours... La carte de mes souvenirs, incomplète par omissions et oublis de phares, balises et amers ne permet pas de chenalier. Elle invite au mieux à une navigation prudente. Certaines grandes étapes de la vie du Charles de Gaulle, absentes de ces évocations, ne peuvent y figurer faute d'en avoir été un acteur. Le « grand Charles », tournant majeur dans mon parcours de marin du ciel, symbolise à mes yeux, avec l'arrivée du Hawkeye, du Rafale et la deuxième phase de modernisation du Super Étendard, le renouveau du groupe aérien. Les deux entités sont indissociables comme le sont les marins du ciel de l'équipage du bord et offrent à la Marine un outil puissant, conforme aux ambitions nationales.

de la Corse. Ayant participé à la plupart des sorties d'essais au large de Brest, le départ vers Toulon avait des airs de campagne vers des contrées plus clémentes et surtout ensoleillées. La traversée du golfe de Gascogne ne fut pas sans encombres, mer agitée et mouvements de plate-forme associés avaient conduit à l'annulation de tous les vols. L'océan Atlantique nous montrait son plus beau visage en guise d'au revoir. Le passage de Gibraltar fut l'occasion de faire le premier « pont libre » durant lequel l'équipage pu admirer le détroit et le fameux rocher de l'enclave anglaise. Deux jours après, les avions ayant desserré vers la Bretagne, la rade de Toulon se mit en fête pour l'arrivée du Charles de Gaulle : une myriade de bateaux de plaisance s'était rassemblée pour admirer le fleuron de la Marine nationale et tous les remorqueurs de la base navale entouraient le porte-avions en laissant jaillir des jets d'eau du plus bel effet. Ce spectacle extraordinaire reste un excellent souvenir. Chaque retour à Toulon est maintenant l'occasion de repenser à cet instant unique...

CF JACQUES M., PILOTE DE SEM (ÉTAT-MAJOR DU GAN)

On piquait, on meulait...

Mon embarquement ? C'était un beau matin d'été. La température était plutôt agréable pour Brest. J'avais choisi le porte-avions *Charles de Gaulle*, à l'issue de quatre ans en flottille 16F. Les porte-avions n'avaient plus de secret pour moi, après avoir arpenté les coursives du *Foch* et du « *Clem'* » pendant les missions Balbuzard. Enfin, c'est ce que je croyais... J'ai franchi la coupée et là, un peu stupéfait, j'ai découvert que le navire était encore en chantier. On piquait, on meulait, on soudait, bref le bateau n'était pas aux portes d'un quelconque appareillage... loin de là. J'ai pris mes quartiers dans le poste DO14, le même d'ailleurs pour la petite anecdote que j'occupe aujourd'hui, douze ans après. Quinze bannettes, de la place, un avant-poste, de grands caissons communs pour ranger les effets militaires, un sèche serviettes et même un réfrigérateur ! Pour moi c'était l'hôtel 5 étoiles en quelque sorte, comparé aux porte-avions précédents. Des moments marquants, je pourrais en donner des dizaines. Par ma spécialité de photographe, je suis souvent au cœur des événements du *Charles de Gaulle*. J'ai vu les premiers appointages à quai pour une *Alouette 3* ou, au large de Belle-Île, pour les *Super Étendard* et les *Rafale*. Elle était déjà oubliée l'époque des *F4P Crusader* ou des *Alizés*...

MAÎTRE YANNICK B., PHOTOGRAPHE



« Ces souvenirs en troupe trépigante qui se bousculent et se disputent, somme de sentiments, ressentis, images, paroles, faits et actes de toutes sortes et de toutes matières. »

Première divergence



Après deux années de cours, j'embarque sur le porte-avions au mois de mai 1997. Il est grand et beaucoup d'ouvriers circulent sur le quai. Je trouve enfin le bureau chaufferie en tranche Sierra où l'adjudant m'annonce que

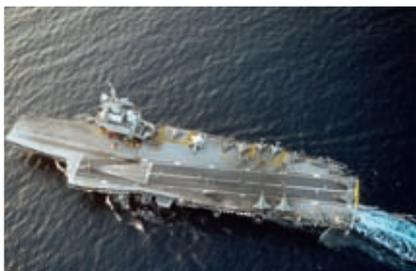
mon poste se situe en CO314, « le plus grand du bord » d'après lui. Je fais partie des plus jeunes, le reste du service est composé de sous-mariniens atomiciens venant des SNLE. Grâce à leur expérience, j'apprends vite le métier : le chargement des éléments combustibles neufs (ECN), la pose

du générateur de vapeur dit « GV », les essais de qualification des chaufferies dits « essais globaux ». La première divergence de la chaufferie avant se rapproche. Le patron chaufferie avant me demande de l'effectuer. Moment extraordinaire pour le jeune marin que je suis. Au mois de juin 1998, l'octavimètre se stabilise, l'ingénieur de quart diffuse : « Réacteur critique ». Je viens de réaliser la première divergence marine sur la chaufferie avant, moment gravé à jamais dans ma mémoire. J'y vivrai d'autres moments forts. Ces années sur le porte-avions m'ont énormément apporté humainement et professionnellement. J'ai occupé différentes fonctions en tant qu'officier marinier, puis comme officier aujourd'hui. Les années ont passé mais je garde un souvenir impérissable de ce jour de mai 1997...

EV1 FABRICE P., SERVICE PROPULSION

LE PORTE-AVIONS EN QUELQUES CHIFFRES

Des dimensions impressionnantes



- **Longueur:** 261,5 mètres, soit environ la hauteur du 3^e étage de la tour Eiffel ou le tablier du viaduc de Millau
- **Largeur:** 64 mètres
- **Hauteur totale:** 75 mètres, équivalent à un immeuble de 25 étages (et 20 mètres plus haut que l'Arc de Triomphe)
- **Poids:** 42 500 tonnes, soit 4 fois la tour Eiffel
- **Tirant d'eau:** 12,50 mètres
- **Vitesse maximale:** 27 nœuds (soit 50 km/h)
- **Surface du pont d'envol:** 12 000 m², soit 40% de plus que sur les porte-avions types *Clemenceau* et *Foch*. La surface totale du pont d'envol équivaut à 3 terrains de football

Distance totale parcourue depuis les premiers essais



- Près de 16,5 tours du monde parcourus depuis l'admission au service actif. 16,5 avant l'IPER et ensuite 4,5 jusqu'à début avril 2011 (20 tours du monde si l'on prend en compte les déplacements avant l'admission au service actif)
- Soit 1 209 jours de mer depuis 2001 (chiffres au 31 mars 2003)

Capacités hospitalières



Un hôpital de 600 m² comprenant deux salles opératoires, une salle de réanimation et de soins intensifs, un cabinet de radiologie, un laboratoire de biologie, un cabinet dentaire et un centre de traitement des grands brûlés

Les catapultages d'avions de 15 à 25 tonnes jusqu'à mer 5/6



- Deux catapultes de 75 mètres (contre 50 mètres sur les précédents porte-avions)
- **Vitesse de catapultage:** 250 km/h
- **Distance de catapultage:** 75 mètres
- **Durée du catapultage:** 1,5 seconde
- C'est-à-dire que les catapultes sont capables de propulser des avions de près de 25 tonnes de 0 à plus de 250 km/h sur une piste de 75 mètres en 2 secondes
- **Rythme de catapultage:** un avion toutes les 30 secondes et jusqu'à 20 avions en 12 minutes
- 26 694 catapultages au total, dont 25 121 depuis l'admission au service actif

Les appontages



- **Vitesse d'appontage:** 250 km/h
- **Distance d'appontage:** 97 mètres
- **Limitation de la gîte et du roulis** à moins de 3°
- 27 000 appontages depuis l'armement (25 125 depuis 2001)
- **NB:** la différence de 6 entre les catapultages et les appontages correspond au débarquement de 6 avions par grue depuis 2001

Les hangars



- Accès par des ascenseurs latéraux d'une capacité de 36 tonnes
- **Superficie du hangar:** 4 600 m² (un terrain de football)

Chaudières nucléaires



- Deux chaudières nucléaires fournissent 82 000 chevaux de puissance propulsive et 16 MW de puissance électrique
- Permet au bateau de disposer de 8 ans d'autonomie à raison de 1 000 km par jour

Équipage



- 1 260 personnes à bord
- + 540 du groupe aéronaval
- + 100 de l'état-major embarqué
- Soit 1 900 personnes en opérations
- Soit pour 45 jours, 180 000 repas représentant 320 tonnes de vivres
- 2 000 petits déjeuners et 4 000 repas par jour



SIÈGE EN HAUTE MER

Pour permettre au groupe aéronaval de durer à la mer, le soutien logistique de la base arrière est essentiel. Tour d'horizon de la logistique opérationnelle.

Fin mai 2011. Le groupe aéronaval vient d'enchaîner quatre mois et demi de déploiement Agapanthe en océan Indien, d'octobre 2010 à février 2011, et l'opération Harmattan au large de la Libye depuis le 20 mars. Soit sept mois de mer pour le GAN.

Si on en croit les dictionnaires spécialisés, la logistique opérationnelle «regroupe toutes les opérations physiques, d'informations et de pilotage relatives aux stockages et à la circulation des marchandises en cours de production, ainsi qu'à l'acheminement optimisé des produits des sites de production jusqu'au consommateur final».

Une définition qui semble complexe à première vue, mais que le major M., spécialiste du domaine au sein de l'état-major embarqué à bord du porte-avions, nous explique en quelques mots : «Il s'agit tout simplement d'acheminer vers l'ensemble des bâtiments du groupe aéronaval tout ce qui va lui permettre de durer

à la mer, par le biais de différents moyens de transport.» Tout s'éclaire ! «Il s'agit de rassembler l'ensemble des demandes et d'y pourvoir en ne manquant aucune occasion d'arrivée sur zone», poursuit le major. «J'aime bien la phrase du général Jean-Pierre Bansard qui résume notre métier : 'Le logisticien doit être doté de beaucoup de sang-froid, de calme et de pondération. Il doit savoir prendre du recul par rapport aux événements.'»

Durant le déploiement Agapanthe, le groupe aéronaval comptait en permanence quatre bâtiments de surface et un sous-marin nucléaire d'attaque. L'opération Harmattan quant à elle peut compter sur la présence d'une moyenne de cinq à six bâtiments à la mer et d'un SNA. À cela s'ajoute une multitude de «clients» alliés avec qui la force aéromaritime française travaille régulièrement à la mer. Ce sont donc près de 3000 bouches à nourrir, entre vingt et trente aéronaves à entretenir, et quelque cinq à dix bâtiments à soutenir.

Les bâtiments du GAN peuvent être amenés à opérer à une très grande distance de la métropole ou du port-base, comme c'était le cas lors du déploiement Agapanthe en océan Indien. Ils peuvent aussi être envoyés en mission ensemble, mais évoluer dans une zone d'opérations étendue. C'est dans ce cas de figure que se trouvent les unités engagées actuellement dans l'opération Harmattan, qui opèrent sur une vaste étendue couvrant l'ensemble des approches



maritimes libyennes. Dans les deux cas, il faut être capable de tenir une forme de «siège maritime». En témoignent les longues périodes de mer vécues par le porte-avions durant ces deux déploiements : 37 jours sans voir la terre lors de la période de soutien à l'opération Pamir, participation française aux opérations de la force internationale d'assistance à la sécurité (ISAF) en Afghanistan. Plus récemment, les 1 950 marins du *Charles de Gaulle*, du groupe aérien embarqué et de l'état-major ont passé 52 jours en mer au large des côtes libyennes. Ils ont touché terre quatre jours avant de repartir pour une nouvelle période de mer.

Dans pareil cas, le soutien logistique est vital. On pense bien entendu naturellement à l'alimentaire et aux produits de première nécessité. Le carburant et le combustible pour les navires et les aéronaves sont également un poste important, tout comme les pièces de rechange ou l'armement. On y pense moins souvent, mais le courrier occupe également une place de choix dans les transferts entre la terre et les bâtiments de la force.

L'ensemble de ces éléments est acheminé vers le GAN grâce aux bons offices d'une équipe de logisticiens qui les regroupent dans un flux logistique. Leur ►



Logisticien à l'état-major embarqué

« Cette organisation de soutien du GAN ne saurait être efficace sans l'implication personnelle à terre de nombreux militaires et de civils, ainsi que celle de plusieurs organismes, en France comme à l'étranger. À l'état-major de la Marine, l'EMO/N4 apporte un soutien précieux dans la recherche de moyens de transports logistiques, les autorités organiques assurent la recherche du personnel qui correspond aux besoins de la force, tandis que la base de défense de Toulon accueille les bâtiments de ravitaillement. Le rôle de soutien des missions militaires à Athènes et à Rome qui accueillent les bâtiments en escale et procèdent au dédouanement des pièces de rechange en urgence est également essentiel, tout comme l'est la participation de l'armée de l'Air, grâce notamment au détachement d'un hélicoptère *Puma* dédié à la logistique. »

LOGISTICIEN À L'ÉTAT-MAJOR EMBARQUÉ :
CF PHILIPPE G.

► rôle consiste à dresser une liste exhaustive des besoins de la force. Cette « liste de courses » se transforme ensuite en problème de mathématiques classique, où le calcul du volume et du poids occupe une place de choix. L'étape suivante consiste à imaginer le stockage idéal de ces palettes et autres conditionnements, tous plus imaginatifs les uns que les autres, dans différents moyens de transport capables d'assurer, en temps et en heure, la distribution aux bons destinataires. Pas si simple lorsque les « clients » sont des bateaux missionnés aux quatre coins d'une vaste zone d'opérations.

Tous les jours, une réunion se tient à l'état-major embarqué à bord du porte-avions. C'est la réunion « PMC » (pour personnel, mail, cargo). Elle établit l'ensemble des mouvements logistiques qui concernent à la fois les marins, le courrier ou la cargaison. Pour mener à bien leur mission, les logisticiens du groupe aéronaval disposent de plusieurs cordes à leur arc.

La première s'appelle le pétrolier-ravitailleur. Comme son nom l'indique, c'est le bâtiment de soutien par excellence. Ses capacités de stockage en carburant comme en matériel en font un incontournable de la logistique. Pour transférer les contenus de ses flancs vers les unités de la force, la technique privilégiée est le transfert de charges lourdes. Un système de câbles et de poulies permet en effet de livrer la marchandise et les pièces de rechange. En complément de ces transferts classiques établis entre deux navires, la technique du « Vertrep » (*vertical replenishment*) peut aussi être mise en œuvre. Une palette savamment emballée, un câble et un mousqueton éprouvé relié à l'hélicoptère, et le paquet s'envole pour livrer les destinataires.

Ce manège adroitement orchestré permet de gagner un temps précieux lors des ravitaillements à la mer, notamment dans une zone d'opérations où la menace doit être prise en compte.

Pour ravitailler une force à la mer, il existe aussi d'autres formes plus originales de livraison, comme l'aérolargage. Pour subvenir à un besoin spécifique, un avion de patrouille maritime peut profiter d'un transit pour se rapprocher d'un bâtiment et larguer à la mer la pièce de rechange ou le paquet attendu. Avantage : on s'affranchit des délais d'expédition liés au temps de trajet d'un bâtiment, mais la méthode reste

cependant exceptionnelle et limitée aux paquets de taille réduite.

Enfin, il existe une forme ultime de transfert, le rêve secret de tout logisticien embarqué à bord du porte-avions *Charles de Gaulle*. Ce rêve se nomme « C2 ». Il devrait devenir réalité le temps d'un ou de plusieurs allers-retours logistiques. Dans le cadre d'une coopération logistique opérationnelle, cet équivalent logistique du *Hawkeye* – l'avion de coordination et de contrôle aérien mieux connu à bord – permet des navettes entre la terre et le pont d'envol avec des capacités d'emport de 1,6 tonne de charge utile. Cette collaboration exceptionnelle s'inscrit dans le cadre de notre engagement interallié, c'est aussi le fruit de l'entraînement conjoint des marines française et américaine.

Quelques acteurs de la logistique opérationnelle nous font partager leur expérience au cours du déploiement Agapanthe et de l'opération Harmattan. □

Chef du service restauration

« À bord du *Charles de Gaulle*, il nous est demandé d'avoir en permanence 45 jours de stock alimentaire pour 2 000 personnes. C'est notre contrat permanent afin que cet élément ne vienne pas limiter les capacités opérationnelles du porte-avions. Cela représente 320 tonnes de vivres. Grâce au travail des commis chargés d'établir le plan de soute, nous savons exactement quand renouveler nos produits. Certains ont une durée de conservation plus ou moins longue, il est bien entendu plus difficile de conserver les produits frais comme les fruits et légumes que les boîtes de conserves ou les produits à date limite d'utilisation optimale plus longue. Il faut donc s'adapter en permanence et demander régulièrement lors des ravitaillements ou des escales à remplacer certains produits qui ont été consommés. Dans tous les cas, l'objectif est de ne jamais descendre en dessous de 30 jours de vivres disponibles. »

CHEF DU SERVICE RESTAURATION : LV FRANCK D



Commandant de la Marne

CF VINCENT DU GARDIN



La *Marne* est un peu le camion du livreur. Nous chargeons à Toulon l'ensemble du fret prévu pour la force : vivres, pièces de rechange, munitions, courrier et bien sûr carburant. Ce fret nous est livré directement sur le quai par les services ravitailleurs de la base de défense, embarqué et stocké à bord par l'équipage. Chaque service est responsable de la partie du fret qui se rapporte à sa spécialité : le service Armes pour les munitions, Commissariat pour les vivres, Logistique pour les rechanges, etc. Le plus difficile, finalement, est de mettre en place l'organisation pour assurer le suivi et la délivrance de chaque colis vers son destinataire. Cela doit être prévu dès l'embarquement. Vient ensuite la mise en place des différentes chaînes humaines pour délivrer le fret. Avec le *Charles de Gaulle*, nous pouvons échanger près de 260 palettes en quatre heures, avec deux chaînes

d'embarquement : le poste de transfert de charges lourdes et le transfert par hélicoptère. Cela demande un minimum de coordination et des cheminements bien précis : il faut tenir la cadence pendant toute la durée du RAM, en évitant les temps morts et les embouteillages. Les ravitaillements avec les bâtiments étrangers sont plus simples : il s'agit essentiellement de délivrer du carburant et parfois de l'eau potable. Les procédures et le matériel de ravitaillement sont définis par des standards Otan. Il n'y a donc aucune difficulté particulière à ravitailler un bâtiment italien, britannique, turc, espagnol, canadien ou américain. Les points de rendez-vous avec nos « clients » découlent d'un compromis entre le risque acceptable – les navires en opérations de ravitaillement sont des cibles particulièrement vulnérables – et la proximité des zones d'opérations.

COMMANDANT DE LA MARNE : CF VINCENT DU GARDIN

Technicien aéro 17F

LV CHRISTOPHE M.



Concernant le remplacement des pièces d'usure des avions, le maître mot est l'anticipation. Nous réalisons une prévision d'indisponibilité à 90 heures d'utilisation de l'aéronef, soit environ un mois et demi. Pour les casses éventuelles, nous disposons d'un stock de pièces détachées qui nous permet de traiter immédiatement 85 % des pannes potentielles. Dans les cas rares d'une panne qui rentrerait dans les 15% restants, nous pouvons établir une demande d'envoi de matériel à notre base de soutien de Landivisiau. La dernière fois où cela s'est produit, nous avons saisi l'occasion d'un vol d'autorités vers Malte pour charger un motoréducteur de volets pour un *Super Étendard* dans un avion *Falcon*. Ensuite, nous avons profité d'un mouvement hélicoptère de la terre vers le *Charles de Gaulle* pour récupérer la pièce. Ainsi, elle est arrivée à bord en deux jours, en optimisant les vols existants.

LV CHRISTOPHE M., ADJOINT AU CHEF DES SERVICES TECHNIQUES, ET LV MICHEL B., CHEF DE SERVICE RAVITAILLEMENT DU CDG

Adjoint de l'agent postal

Avec le cumul des quatre mois de déploiement *Agapanthe*, puis l'opération *Harmattan*, le courrier joue un rôle important de lien avec les familles. *Agapanthe*, c'était 767 sacs de courrier qui arrivent sur le *Charles de Gaulle*, soit 10 tonnes. Dans l'autre sens, les marins ont envoyé 4,3 tonnes de courrier, soit 259 sacs. À titre de comparaison, en un mois et demi de mission *Harmattan*, 526 sacs sont déjà arrivés à bord, soit 8 tonnes de missives, tandis que 110 sacs postaux, un peu plus d'une tonne, effectuaient le trajet inverse. Pour les déploiements lointains, le courrier est envoyé de Paris vers les villes où nous faisons escale. En Méditerranée, c'est le pétrolier-ravitailleur qui récupère notre courrier à Toulon et nous l'achemine. Parfois, les colis arrivent abîmés et on a donc une idée de ce qui est envoyé. Sans surprise, des sucreries, du chocolat, des produits de consommation courante. Autant de choses que l'on peut trouver à la coopérative (le magasin du bord), mais que les familles aiment envoyer pour soutenir le moral de leurs marins. Je suis pour ma part plutôt en dessous de la moyenne pour ce qui est des envois postaux. Je privilégie plutôt le téléphone !

ADJOINT DE L'AGENT POSTAL : SM XAVIER O.



PORTE-AVIONS ET PORTE-AÉRONEFS : DES BATEAUX À NE PAS CONFONDRE

Journaliste spécialiste des matériels militaires et auteur de nombreux ouvrages sur ce sujet, Pierre Touzin propose, pour Cols Bleus, de dresser un tableau d'ensemble des porte-avions et porte-aéronefs en service dans le monde aujourd'hui.

La Seconde Guerre mondiale a consacré le porte-avions comme le principal navire de combat. Les Anglo-Saxons lui attribuent le titre plus évocateur de *Capital Ship*. Il a alors supplanté le cuirassé qui régnait depuis plusieurs décennies. La succession ne s'est pas faite sans rebondissements. Dès la fin du second conflit mondial, plusieurs pays ont cherché à s'équiper de ce type de navire, mais peu y ont réussi. La raison essentielle est, *a priori*, imputable au coût de l'entreprise qui incluait des savoir-faire dans de nombreux domaines, tant naval qu'aérien. La conséquence fut alors pour de nombreux pays, dont la France, le transfert de porte-avions légers des surplus des USA et de la Grande-Bretagne. Ainsi, la France reçut en 1946 le porte-avions britannique *Colossus*, futur *Arromanches*, puis en 1951 le futur *La Fayette* et en 1953, le *Bois Belleau*. Cependant, en raison de la compétition entre les deux blocs de la guerre froide la technologie évoluait. Avec l'apparition des avions à réaction, de la piste oblique, de la catapulte à vapeur, puis de la propulsion nucléaire, les porte-avions transférés ont vite été déclassés. D'autre part, la dissuasion reposait dorénavant sur les fusées et missiles porteurs d'armes nucléaires réservés à une petite poignée d'États. L'incapacité pour les petites marines de suivre le rythme entraîna une diminution du nombre de porte-avions dans le monde. Une reprise porta sur la réalisation de nouveaux bâtiments, dénommés porte-aéronefs, aux fonctions plus réduites. Ainsi, se sont multipliés les navires dotés d'avions à décollage vertical, les porte-hélicoptères et les bâtiments amphibies à pont d'envol.

Dans l'esprit du public, il y a confusion entre ces divers types de navires, mais en fait on recense deux catégories. Les porte-avions et les porte-aéronefs, même si le second est un terme générique qui englobe le premier. En clair, on peut parler de porte-avions s'il comporte un pont d'envol plat avec une piste oblique, des catapultes à vapeur, des brins d'arrêt et un miroir d'appontage. Actuellement, seuls



1



2



3

1 LE PORTE-AÉRONEF *CAVOUR*, DEUXIÈME BATEAU DE CE TYPE DE LA MARINE ITALIENNE APRÈS LE *GIUSEPPE GARIBALDI*.

2 LE PORTE-AVIONS FRANÇAIS *LA FAYETTE*, EN INDOCHINE EN 1953 DANS LA BAIE D'HALONG.

3 LE PORTE-AVIONS AMÉRICAIN *USS TRUMAN*.

trois pays remplissent ces conditions : les USA, la France et le Brésil. Chacun de leurs porte-avions est capable de projeter à grande distance un groupe aéronaval représentatif de la puissance de l'État qui le détient. Cependant, seuls les USA et la France possèdent la fonction régaliennne de la dissuasion nucléaire en embarquant des vecteurs nucléaires. En outre, des réacteurs nucléaires équipent les bâtiments de ces deux pays. Ils offrent une autonomie de propulsion sans égale.

La catégorie des porte-aéronefs comprend des versions de niveaux différenciés. La plus polyvalente est celle à pont d'envol avec tremplin de décollage, qui peut accueillir des avions à décollage vertical et des hélicoptères. Cependant, l'efficacité de ces navires est limitée, pour l'instant, par le rayon d'action des avions à décollage vertical, leur capacité d'emport et leur vitesse. Au global, la France a donc fait le choix d'un vrai porte-avions, tout en se dotant en plus de porte-

hélicoptères, dénommés BPC (bâtiments de projection et de commandement), assurant au mieux la fonction de projection amphibie.

La situation actuelle dans le monde

Le recensement exact des porte-avions et porte-aéronefs dans le monde est assez difficile à faire. Cela est dû non seulement à la diversité des navires portant des aéronefs, avions et hélicoptères, mais aussi aux catégories qui se chevauchent suivant les pays et les époques. En outre, la tendance est d'équiper les navires avec au moins un hélicoptère pour accroître leur zone d'action. Nous nous en tiendrons ici à deux catégories : les porte-avions et les porte-aéronefs à tremplin.



4

Les porte-avions

La première comprend actuellement trois ou quatre pays, selon que les navires en construction sont ou non comptés. Le pays leader est les USA avec onze porte-avions, plus un en construction. Leur déplacement à pleine charge s'étage de 93 700 à 104 200 tonnes. Les exemplaires en service ont un parc aérien de 68 avions et hélicoptères. Le *CVN 78 Gerald R. Ford*, en construction, en embarquera 70. Les porte-avions américains sont tous à propulsion nucléaire.

Le deuxième intervenant est la France avec le *Charles de Gaulle* de 42 000 tonnes à pleine charge. Il embarque 35 avions et 5 hélicoptères et a les mêmes équipements que ceux cités pour les porte-avions américains. Comme eux, il bénéficie de la propulsion nucléaire qui lui assure une autonomie limitée seulement par les nécessités de ravitaillement de l'équipage et des matériels.

Le troisième de cette catégorie est le porte-avions brésilien *Sao Paulo*, ex-*Foch* français, à propulsion classique. Il a un déplacement de 32 780 tonnes et embarque 18 avions et 16 hélicoptères. Il a les mêmes équipements que les précédents, mais sans la capacité de frappe nucléaire.

Le cas du quatrième est à part. La Grande-Bretagne, suite au retrait du service de ses trois porte-aéronefs et de leur groupe aérien, n'a plus de représentant opérationnel dans les deux catégories. Toutefois, deux gros porte-aéronefs de 65 000 tonnes sont en commande. Tous deux devaient recevoir un tremplin, mais la décision a été prise, depuis lors, de modifier le second pour recevoir une piste oblique.

Au moins deux autres pays pourraient dans un avenir relativement proche se doter de porte-avions : la Chine et l'Inde. Cependant, il leur reste à acquérir toutes les technologies inhérentes à ce type de navires. En particulier, la technique des catapultes à vapeur qui reste, pour l'instant, le monopole des USA. La Chine s'y emploie activement. L'autre volet indispensable est la mise en œuvre opérationnelle d'un groupe aérien, sur les plans humain et matériel.

Les porte-aéronefs à tremplin

Les porte-aéronefs à tremplin sont actuellement au nombre de six en service dans le monde. Ils se répartissent entre quatre pays. Il s'y ajoute sept exemplaires en construction ou en commande. Leurs missions essentielles sont l'escorte des convois et le support des opérations amphibies. La répartition par ordre alphabétique des États possesseurs de tels bâtiments est la suivante :

- l'Australie a deux porte-hélicoptères d'assaut en cours de construction, sur le modèle espagnol. Leur déplacement à pc sera de 27 830 tonnes. Ils auront un tremplin pour avions à décollage vertical ;
- la Chine a acquis, en 2000, le porte-aéronefs russe à tremplin *Varyag*, en construction en Ukraine. Il aura un déplacement de 58 600 tonnes à pleine charge. Il est actuellement en achèvement, en Chine. Sa particularité est d'être à la fois équipé d'un tremplin et d'une piste oblique. Ceci est une donnée supplémentaire de la volonté de la Chine de se doter de vrais porte-avions. Une conséquence de cet aspect hybride est l'importance du déplacement qui tranche avec celui des premiers porte-aéronefs à simple tremplin. Au moins deux autres porte-aéronefs de même catégorie sont envisagés, avec 30 à 40 avions à décollage et atterrissage verticaux ;
- l'Espagne possède un porte-aéronefs de 17 200 tonnes à pc. Il embarque 30 avions à décollage vertical et des hélicoptères. En cas d'indisponibilité, il peut être remplacé par un porte-hélicoptères d'assaut, doté d'un tremplin, qui reçoit alors des avions à décollage vertical ;
- la Grande-Bretagne a retiré du service ses trois porte-aéronefs à tremplin de type *Invincible* et supprimé son groupe aéronaval ;
- l'Inde a une bonne expérience des porte-aéronefs à tremplin et piste oblique, grâce à l'utilisation du *Viraat*, ex-*Hermes* britannique transformé et retiré du service après une très longue carrière. Son porte-aéronefs actuel devrait être le *Vikramaditya*, ex-*Admiral Gorshkov* russe de 45 400 tonnes à pc, qui est

4 LE PRINCIPE DE ASTURIAS, PORTE-AÉRONEFS DE LA MARINE ESPAGNOLE. ON DISTINGUE NETTEMENT LE PONT INCLINÉ À L'AVANT.

depuis plusieurs années en cours de modernisation. Trois nouveaux porte-aéronefs à tremplin sont prévus. La construction du premier a été entreprise fin 2008. Sa mise en service est prévue en 2015. Ce seront des bâtiments de 37 500 tonnes à pc. Ils embarqueront 8 avions et 10 hélicoptères ;

- l'Italie a en service le *Giuseppe Garibaldi*, un porte-hélicoptères transformé en porte-aéronefs à tremplin, mais sans piste oblique. Il a un déplacement à pleine charge de 13 850 tonnes et embarque 16 avions et hélicoptères.

Un deuxième porte-aéronefs à tremplin a été mis en service en 2008. Dénommé *Cavour*, il a un déplacement en charge de 27 100 tonnes et est doté de 24 avions et hélicoptères. Il n'a pas de piste oblique ;

- la Russie a essayé plusieurs concepts associant des aéronefs et de nombreux armements de surface. Aujourd'hui, elle a un porte-hélicoptères en service. Celui-ci se rapproche du concept occidental de porte-aéronefs à tremplin et piste oblique. Il n'a pas de catapulte, mais bénéficie de brins d'arrêt. Ce bâtiment a un déplacement à pleine charge de 58 600 tonnes ;

- la Thaïlande est un nouveau venu dans le domaine des porte-aéronefs. Elle s'est appuyée sur l'expérience espagnole pour réaliser un porte-aéronefs à tremplin de 11 500 tonnes de déplacement à pc. Il est entré en service en 1997. Il est doté de 6 avions et 6 hélicoptères.

Le clivage entre les deux catégories évoquées ici tient à leur niveau de suprématie, tout comme l'était, avant 1940, la position des cuirassés vis-à-vis des croiseurs de bataille. Le porte-avions est le seul vrai *Capital Ship*, du fait du nombre et de la puissance de ses avions (vitesse, rayon d'action, capacité d'emport d'armements et d'équipements électroniques). □

PIERRE TOUZIN



GROUPE GUERRE DES MINES 2011 FIN DE CHASSE ET RETOUR À BON PORT

Actualiser la connaissance des fonds marins dans les zones sensibles est nécessaire pour permettre une réponse rapide en cas de minage des accès maritimes. Un groupe de guerre des mines s'est déployé pendant plusieurs mois au Moyen-Orient. Bilan de ses missions.

→ Réunis le 18 janvier 2011 à La Sude en Crète, les trois bâtiments du groupe guerre des mines (GGDM) 2011, composé du BCR Var et des deux chasseurs de mines tripartites (CMT) bretons *Andromède* et *Croix du Sud*, se sont séparés près de cent jours plus tard, au large de la Sicile. Après avoir accompli avec professionnalisme les missions qui leur avaient été assignées, les marins se sont salués une dernière fois avant de se diriger vers leur port-base respectif.

Au cours de ce déploiement, plus de 16 600 nautiques ont été parcourus par chacun des bâtiments en mer Méditerranée, en mer Rouge, en océan Indien et dans le Golfe. Le groupe a ainsi travaillé dans les détroits de Bab el-Mandeb et d'Ormuz qui comptent parmi les voies maritimes les plus empruntées au monde et où transitent une grande partie des approvisionnements français et européens en pétrole. Le GGDM a également navigué dans

l'IRTC (*Internationally Recommended Transit Corridor*), zone de trafic contrôlé afin de traverser en toute sécurité le golfe d'Aden réputé zone à haut risque de piraterie.

Ces zones, stratégiques pour les armées et vitales pour le commerce international, étaient pleinement concernées par les multiples objectifs opérationnels fixés par l'état-major des armées.

Connaître pour protéger

L'objectif majeur de ce déploiement a été la reconnaissance et l'actualisation des fonds marins dans ces zones d'intense trafic maritime. Plus la cartographie sous-marine est récente, plus la réponse apportée en cas de minage des accès est rapide et efficace.

Les efforts se sont concentrés autour des ports de Djibouti, d'Abou Dhabi, de Fujairah et tout le long de la « route de l'or noir » qui mène d'Ormuz au fond du Golfe. Au total, les deux CMT ont comptabilisé des centaines d'heures de chasse pendant lesquelles





les plongeurs ont mis à contribution leur savoir-faire et mis en œuvre du matériel à la pointe de la technologie comme l'appareil de plongée CRABE (*Complete Range Autonomous Breathing Equipment*) ou le sonar klein, sonar léger tracté par dinghy. Le déploiement a également permis de valider différentes configurations

de soutien d'une force guerre des mines. Ce soutien a été principalement assuré par le BCR *Var* qui, sans jamais hypothéquer ses capacités opérationnelles, a fourni un soutien d'exception aux opérations GDM. Le *Var* a embarqué à son bord l'état-major de conduite des opérations de guerre des mines et tout le matériel

nécessaire aux CMT (rechanges navales, munitions, vivres) et au détachement de plongeurs démineurs déployé à son bord (caisson hyperbare multiplace, module de recherche par sonar). Le Centre opérationnel déployable conteneurisé (Codep) a également été embarqué pour l'analyse et le traitement des données recueillies par les chasseurs. Sur l'ensemble de la mission, pas moins de trente et un ravitaillements à la mer et à quai ont été réalisés au profit des CMT. Une dizaine de ravitaillements d'opportunité, dont huit au profit de frégates et bâtiments amphibies étrangers, ont également été réalisés. Mais ce déploiement aura surtout permis de valider la mise à terre du module GDM sur le site de la base navale et de soutien d'Abou Dhabi. À cette occasion, l'intégralité du matériel de guerre des mines a été débarquée

- 1 LE CHASSEUR DE MINES *CROIX DU SUD* ET LE BÂTIMENT DE COMMANDEMENT ET DE RAVITAILLEMENT *VAR* EN TRANSIT EN ZONE PIRATERIE.
- 2 LE BÂTIMENT DE COMMANDEMENT ET DE RAVITAILLEMENT *VAR* ENTOURÉ DES CHASSEURS DE MINES *ANDROMÈDE* ET *CROIX DU SUD*.
- 3 ESSAI DE L'APPAREIL DE PLONGÉE CRABE (*COMPLETE RANGE AUTONOMUS BREATHING EQUIPMENT*) PAR LES PLONGEURS KOWEITIENS.
- 4 PARTAGE D'EXPÉRIENCES AVEC LES PLONGEURS DÉMINEURS DE LA MARINE BRITANNIQUE.
- 5 DANS LE GOLFE, ENTRAÎNEMENT GUERRE DES MINES AVEC DES BÂTIMENTS DES MARINES BRITANNIQUE ET AMÉRICAINE, ET LE GROUPE DE L'OTAN SNMCMG2 (*STANDARD NATO MINE COUNTER MEASURE GROUP 2*).
- 6 LES PLONGEURS DÉMINEURS FRANÇAIS PRÉSENTENT L'APPAREIL DE PLONGÉE CRABE (*COMPLETE RANGE AUTONOMUS BREATHING EQUIPMENT*) À LEURS HOMOLOGUES DES ÉTATS ARABES UNIS.
- 7 LE CHASSEUR DE MINES *ANDROMÈDE* EST RECU EN IRAK.

afin de permettre à l'état-major et aux plongeurs démineurs de s'entraîner à la conduite autonome de leurs actions à partir d'un point d'appui terrestre. Enfin, de nombreuses actions de coopération ont été conduites à Bahreïn, à Koweït et aux Émirats Arabes Unis avec les marines de la région, mais aussi otannienne, dont les britannique et américaine. Une des étapes marquantes de ce déploiement aura été la coopération bilatérale avec l'Irak, où la rencontre avec les autorités civiles et militaires à Bassorah a permis de faire le point sur les différents moyens de neutraliser d'éventuels engins explosifs sous-marins. □

ASPIRANT ARTHUR VENOT

RAÏS HAMIDOU 2011 COOPÉRATION FRANCO-ALGÉRIENNE RÉUSSIE POUR LA FRÉGATE LA FAYETTE

→ Comme chaque année depuis 2005, l'activité de coopération opérationnelle Raïs Hamidou a rassemblé les Forces navales algériennes et la Marine nationale dans des activités communes en Méditerranée.

Raïs Hamidou, qui a pour but de développer l'interopérabilité entre les marines des deux pays, notamment en situation de crise, s'inscrit dans le cadre général de la dynamique de coopération et d'amitié entre l'Algérie et la France, renforcé par l'accord de coopération dans le domaine de la défense signé le 21 juin 2008.

Cette opération s'est déroulée en quatre grandes phases : une période à quai à Toulon du 25 mars au 2 avril destinée à la préparation des activités à la mer, une phase à la mer entre Toulon et Oran du 3 au 7 avril, une phase devant les côtes algériennes avec une opération aéromaritime conjointe de recherche et d'interception en mer du 8 au 10 avril comportant un volet sauvetage (SAR – Search and Rescue). La dernière phase, du 10 au 12 avril est



L'INSTRUCTION ET L'ENTRAÎNEMENT À QUAI ONT PERMIS DE RÉPÉTER LES ACTIONS QUI ONT ENSUITE ÉTÉ RÉALISÉES À LA MER. AINSI, LE VISITEX (EXERCICE DE VISITE) CROISÉ (ICI À BORD DU RAÏS CORSO) A ÉTÉ PRÉPARÉ À TOULON PAR DES SÉANCES DE TIOR (TECHNIQUES D'INTERVENTION OPÉRATIONNELLE RAPPROCHÉES) ET DE CORDE LISSE.

consacrée au débriefing lors d'une escale à Alger.

À l'occasion de cette nouvelle édition, le thème retenu a été celui de la surveillance et de la sûreté maritime, avec la participation côté algérien de la frégate *Raïs Corso*, d'un bâtiment de sou-

tien logistique, de deux navires de sauvetage, d'une vedette garde-côtes, d'un avion de surveillance maritime et d'un hélicoptère de recherche et de sauvetage en mer. Côté français, la Marine a engagé dans les opérations la frégate furtive *La Fayette*, le bâti-

ment base de plongeur démineur (BBPD) *Achéron*, un hélicoptère *Panther* embarqué et un avion de patrouille maritime *Atlantique 2*. L'objectif final de l'opération était d'être capable de répondre conjointement à une situation de crise du type pollution marine, sinistre en mer ou interception d'un navire de trafic illicite ou de clandestins afin de consolider et renforcer l'interopérabilité entre nos marines.

La particularité de cette année a été la mise en place d'une structure de commandement conjointe à Toulon, ainsi qu'un commandement tactique conjoint à bord du *La Fayette* avec l'embarquement d'un lieutenant-colonel de la Marine algérienne en tant que « co-OTC » (*Officer in tactical command*).

Raïs Hamidou permet de renforcer les liens qui unissent l'Algérie et la France en approfondissant un peu plus chaque année notre niveau de coopération. □

L'ÉQUIPAGE DU LA FAYETTE

GUYANE À LA RECHERCHE DE L'OR NOIR

→ La plate-forme ENSCO 8503 a entamé un forage pétrolier en eaux profondes début mars 2011 à 80 nautiques au large de Cayenne. Cette opération, qui devrait durer près de cinq mois, atteindra à terme des profondeurs record (6 000 mètres, dont 2 000 mètres d'eau).

Ces travaux de forage pétrolier ne sont pas sans conséquences sur l'activité des marins des forces armées en Guyane et des mesures particulières ont été prises afin de prévenir toute pollution maritime. Bien en amont des travaux, le commandant de zone maritime a activement participé à la rédaction de l'arrêté préfectoral encadrant les opérations en soutien des services préfectoraux compétents.

Ce document prévoit notamment le contrôle du dispositif de lutte contre les pollutions maritimes mis en place par l'opérateur au large des côtes guyanaïses. La compagnie pétrolière dispose en effet de son propre plan d'urgence, qui fut présenté en temps utile au commandant de zone maritime. Le matériel spécialisé pré-positionné au port civil de Dégrad-des-Cannes et à



bord des navires affrétés par cette dernière a été inspecté par un officier de la base navale de Dégrad-des-Cannes.

LA PLATE-FORME ENSCO 8503 DANS LES EAUX GUYANAÏSES.



LE LV XAVIER GIBOULOT, CHEF DES SERVICES TECHNIQUES DE LA BASE NAVALE DE DÉGRAD-DES-CANNES, EN INSPECTION SUR LE SITE DE FORAGE.

Des images satellites du site sont en outre régulièrement transmises par une société privée sous contrat avec la compagnie.

Dans ce contexte, la prochaine réunion inter-administrations de partage des suites données au compte rendu de l'exercice de lutte antipollution du 14 décembre dernier, s'avère sensible. Le bureau Action de l'État en mer, en liaison avec l'état-major de zone de défense (EMZD), s'attellera à l'issue à la mise à jour du plan Polmar (lutte contre les pollutions maritimes). □

CR1 MARTIN

FAA JEAN BART PLAN SÉQUENCE SUR UNE TRANCHE DE VIE PAR BORDÉE

→ Une heure et demie du matin. Le commandant vient de faire rompre du poste de combat. Une fois de plus, l'équipage a mené à bien la mission qui lui était confiée, portant le feu là où les tirs des forces restées fidèles au colonel Kadhafi menaçaient la population.

Chacun range, reconditionne le matériel en prévision de la prochaine alerte, puis rejoint son quart ou sa couchette, suivant qu'il est bâbordais ou tribordais.

En effet, depuis maintenant plus de trois semaines, le bâtiment a pris le régime du quart par bordée. L'équipage a été « coupé en deux », les bâbordais et les tribordais se relaient 24 h/24, afin qu'un maximum de postes soient armés à tout moment. Cette situation offre en permanence au commandant la possibilité de passer en un temps très réduit d'une situation de « mise en garde » à une situation de « combat ». « C'est un peu comme les navigateurs dans les courses autour du monde, explique le second maître Timothée G., timonier. On adopte un rythme qui nous permet de réagir instantanément tout en se ménageant des moments de repos afin de durer. »

Vigilance permanente

En passerelle et au central opérations, la pression est maintenant quelque peu retombée mais la vigilance est permanente. Malgré tout, les écrans tactiques du central opérations restent bien chargés. La coordination avec les nombreux avions, hélicoptères et navires au large de la Libye ne souffre pas de pause. Les marins responsables de la mise en œuvre des armes sont toujours aux aguets.

Plus bas, dans la coursive principale, le personnel armant le poste de zone avant (sorte de PC sécurité avancé) échange ses impressions sur l'action de la soirée. Il y a là du personnel de toutes spécialités qui endosse des rôles de pompier, d'équipier de soutien ou bien de directeur de lutte. Tous ont conscience qu'ils seront peut-être amenés à agir très vite si la frégate venait à encaisser un impact entraînant un début d'incendie ou une voie d'eau.

Un peu plus loin, dans l'infirmerie, le médecin dispense une formation à des brancardiers. Principalement issus des spécialités du commissariat (maî-



tres d'hôtel, cuisiniers ou encore secrétaires), ces derniers s'entraînent à mettre en sécurité un blessé, le transporter, éventuellement poser un garrot. Au moment de la relève de quart, c'est un véritable ballet qui anime les coursives du bateau. « Je viens de quitter le pont d'envol après le retour de vol de l'hélicoptère. Je vais enfin réaliser mon rêve: une bonne douche et puis au lit! », s'exclame le quartier-maître Loris L., mécanicien et pompier Aviation.

Passé le PC Energie Propulsion où les mécaniciens de quart contrôlent la bonne marche des machines et la production d'énergie, d'eau et d'air frais, on arrive à la hauteur des différents carrés où les uns et les autres se retrouvent autour d'un casse-croûte chaud. De quoi prendre la veille du bon pied! En cuisine, le matelot Djilali R. cuisinier, précise: « Ce n'est pas évident de se lever en pleine nuit pour aller prendre le quart après avoir dormi seulement quelques heures. Avec quelque chose de chaud et bon (ce soir, c'est croque-monsieur) dans l'estomac, c'est forcément un peu moins dur... » À quelques mètres de là, le boulanger prépare sa fournée de baguettes. C'est la deuxième de la nuit et il sait qu'il doit se dépêcher car il compte préparer des croissants frais pour le petit-déjeuner.

Retour dans la coursive principale. Un premier maître de la brigade sécurité fait reproduire aux nouveaux embarqués présents les premiers gestes en cas de sinistre. Répéter et encore répéter... Il n'y a pas de secret pour que chacun connaisse parfaitement ce qu'il doit faire dans l'action, sans se laisser submerger par l'adrénaline.

Parvenu maintenant à l'arrière du navire, un silence tout relatif (les quatre moteurs tournent à plein régime!) se fait sentir. Dans les postes de l'équipage qui sont ici répartis, les ombres se dessinent à travers les veilleuses rouges qui éclairent juste ce qu'il faut pour permettre au marin de retrouver sa bannette. Quelques heures de sommeil bien mérité avant de retrouver le quart.

Vigilance et endurance en toute circonstance qui permettent de faire face à toutes les périodes d'action plus intense: ainsi va le quotidien de l'équipage du Jean Bart dans cette opération Harmattan. □

CR1 ROMAIN SALMON

DÉFENSE MOBILITÉ TOUTES VOILES DEHORS POUR UNE PASSERELLE VERS L'EMPLOI MARITIME



Une journée pour rapprocher les marins du monde de l'entreprise, c'est le pari que s'est lancé Défense Mobilité. Embarquement pour l'emploi à bord de la Belle Poule, de l'Étoile et du Mutin.

→ « Si certains veulent nous aider à hisser les voiles, vous êtes les bienvenus. » À peine arrivés sur les goélettes, les recruteurs potentiels sont mis à contribution. Une manière de démontrer d'entrée de jeu qu'une des qualités des marins, c'est l'entraide. Le but de la journée : la rencontre entre le monde civil et le monde marin, l'échange pour mieux travailler ensemble. « C'est une journée de rayonnement de la Marine. Nous souhaitons que les recruteurs se rendent compte des compétences techniques des marins, mais également de leurs qualités humaines. Sur la goélette, les compétences techniques ne sont pas forcément révélatrices de la large palette qui existe, en revanche, les qualités humaines sont au rendez-vous. Et puis la goélette a quelque chose d'attractif, c'est l'occasion de montrer que la Marine, ce n'est pas que des bâtiments de guerre. » Le capitaine de

frégate Bertrand Aumont, responsable du pôle Brest de Défense Mobilité, veut démystifier le stéréotype du marin.

Vers la reconversion

Pour Défense Mobilité, il s'agit d'entretenir le réseau de recruteurs, de nouer de nouveaux contacts, pour accompagner au mieux le militaire dans sa reconversion. Celle-ci se fait en deux étapes : une première phase d'accompagnement et une phase de placement. Le but de Défense Mobilité : proposer des candidats « sur mesure ». Pour le pôle de Brest, ce sont quelque 900 entreprises qui travaillent avec Défense Mobilité. Au niveau national, 73 % des militaires en reconversion en 2010 ont trouvé un emploi six mois après leur départ de l'armée.

Guillaume Gounaud, dix-neuf ans de Marine, reconverti, partage son



expérience. Fusilier marin, puis commando, l'ancien marin travaille aujourd'hui pour Total, dans le domaine de la sûreté maritime. « *Ce que les entreprises civiles apprécient chez les militaires, c'est leur savoir-faire et leur savoir-être. Je n'ai pas de bagage technique transposable dans le civil, en revanche j'ai su m'adapter rapidement et avec facilité aux nouveaux défis de la vie en entreprise.* » Pour lui, c'est moins une question professionnelle que personnelle. Il met également l'accent sur les qualités fondamentales du militaire, qui sont appréciées dans le civil : la discipline, la ponctualité, le goût de l'effort. Et enfin, pour les nouvelles générations, la maîtrise de l'outil informatique et de l'anglais.

Travailler en confiance

Du côté des recruteurs, les échos sont tout aussi favorables. Pour Anne-Marie Derrien, de Brest Métropole Océane (BMO), la journée organisée par Défense Mobilité permet de

se rendre compte « de l'intérieur ». « *À BMO, nous avons déjà recruté d'anciens marins. Il y a une dimension humaine importante, nous recrutons à la fois une personne, mais également ses compétences. Ce genre de journée permet de mieux se rendre compte des compétences marines et d'affiner les profils recherchés.* » Du côté de Temporis, agence d'interim dans les secteurs de l'industrie, du bâtiment et du tertiaire, on se félicite d'avoir Défense Mobilité comme interlocuteur. « *Les profils correspondent bien à ce que nous recherchons, et surtout, il y a une forte réactivité lorsque nous devons recruter quelqu'un dans l'urgence. C'est un travail en confiance.* »

Le « plus » de cette journée : la part importante des échanges informels entre les recruteurs et Défense Mobilité, un moyen privilégié pour changer la vision de la Marine et favoriser les contacts. □

HELEN CHACHATY

QUESTIONS À

CONTRE-AMIRAL MARC DE BRIANÇON,
COMMANDANT DE L'ÉCOLE NAVALE,
ÉGALEMENT ATTACHÉ AUX LIENS ENTRE
LA MARINE ET LE MONDE DE L'ENTREPRISE.

Amiral, pourquoi êtes-vous présent sur la Belle Poule aujourd'hui ?

Tout comme Défense Mobilité, l'École navale est attachée à nouer et entretenir des liens avec des partenaires civils. Cette journée me permet de constater que les relations entre la Marine et le monde de l'entreprise s'opèrent à tous les niveaux.

Comment l'École navale fait-elle le lien avec le monde de l'entreprise et des industries ?

Nous nouons un lien avec les entreprises par le biais de projets de recherche et de stages. Nous avons des partenaires tels que DCNS, l'Ifremer ou l'École Centrale de Nantes, mais les élèves-officiers peuvent également partir à l'international, dans des universités ou des entreprises. Par ailleurs, nous avons mis en place une nouvelle unité d'enseignement (UE) « Monde maritime », qui a pour but de faire découvrir le monde maritime civil.

Quel est l'enjeu pour l'École navale d'entretenir le lien avec le monde civil maritime ?

Il y a trente ans, lorsque j'étais élève, on était dans une bulle à part. L'École navale a fait des efforts pour s'ouvrir aux entreprises, car les officiers doivent être en phase avec la société. Nous sommes isolés géographiquement, nous faisons un métier particulier, il importe de combattre cet isolement en ouvrant des passerelles avec le monde civil. Tout l'enjeu repose sur le fait qu'il faut à la fois être complètement intégré à la société, tout en gardant notre spécificité marine.

Helen Chachaty

PERMUTATIONS

BUREAUTIQUE

Mot. GMF Bureautique (féminin), affectée EMA/CPCO Paris, cherche permutation rapidement à Brest terre et ses environs. Ne pas hésiter à me contacter pour plus d'informations au 06 74 68 44 76.

SITEL

QM1 Bat Sitel affecté TCD Foudre (place informatique), cherche permutation terre sud est/ouest. **Adresse Internet :** kboutherin@hotmail.com **Adresse intramar :** kevin.boutherin@marine.defense.gouv.fr

ANNONCES CLASSÉES

POSTE À POURVOIR

Recherchons retraité de l'armée administratif maniant ordinateur et internet pour poste secrétariat et organisation dans un GEM (Groupe d'entraide mutuelle) subventionné par le ministère public. **Public concerné :** personnes en souffrance psychique stabilisées. Temps partiel ou complet.

Contacts : Phobies.actions@orange.fr ; tel : 06 11 13 28 79.

ÉVÈNEMENT



La flottille 34F célèbre le jeudi 16 juin ses 100 000 heures de vol sur la base d'aéronautique navale de Lanvéoc-Poulmic en réunissant toutes les personnes ayant été affectées à la 34F. À cette occasion, une cérémonie et diverses activités seront organisées. Les anciens de la 34F sont invités à participer à cet événement. Inscriptions auprès du secrétariat de la flottille 34F.

Téléphone : 02 98 23 33 77

Adresse Internet et Intramar : anne-beatrix.denieul@marine.defense.gouv.fr

Adresse postale : BCRM Brest, Flottille 34F, « 100 000 heures de vol » CC650, 29240 Brest Cedex 9

GARDIENS

Recherche couple gardiens, propriété Loiret (Pithiviers), monsieur entretien jardin contre logement indépendant (4 pièces) avec jardin, madame entretien maison, repassage, rémunérée.

Envoyer CV, photos, références à : denain2011@yahoo.fr

ÉDITIONS

Vous écrivez ? Les Éditions Elzévir publient de nouveaux auteurs. Nous proposons une véritable liberté éditoriale et le respect de la liberté des auteurs.

Pour vos envois de manuscrits :

Les Éditions Elzévir, 11 rue Martel (CB), 75010 Paris

Info : 01 40 20 09 10 ou www.editions-elzevir.fr

SPECTACLES



Chanteuse, actrice et coach, Violaine Rozier de Linage propose :

- Concerts : compositions et reprises de chansons françaises, jazz, blues, rock et bossa, poèmes mis en musique, du duo au quartet (voix, guitare, contrebasse, batterie).

- Stages théâtre et caméra pour tous (spectacles, films).
- Spectacles pour enfants : contes, magie, chant, danse, marionnettes, maquillage, sculptures sur ballons, éveil musical (princesse chinoise, sirène, fée, pirate, clown, magicien, chevalier).

Particuliers, écoles, CE, arbres de Noël, mairies, médiathèques.

Pour en savoir plus :

www.violainerozier.com - tél. : 06 11 72 44 90 ou 01 43 49 72 43

LES UNIFORMES DES OFFICIERS DE LA MARINE : 1830-1940

L'uniforme situe le militaire, dans la hiérarchie comme dans l'emploi, puisqu'il indique le grade et le corps d'appartenance. L'uniforme et ses attributs, selon le terme consacré, sont aussi représentatifs de chaque époque ; l'ensemble est plus ou moins sobre selon les régimes politiques et le contexte économique. Aucun livre jusqu'à présent n'avait présenté avec exhaustivité les uniformes des officiers de marine de la période moderne, c'est-à-dire depuis la seconde Restauration. Le capitaine de vaisseau Éric Schérer, collectionneur passionné d'uniformes de marins, s'est attaqué à ce travail de bénédictin. Il vient de publier le résultat de ses recherches dans un beau livre chez Marine Éditions. Le capitaine de vaisseau Schérer a bien voulu répondre aux questions de Cols Bleus.



Commandant, dans l'avant-propos, vous dites que vous êtes depuis longtemps collectionneur d'uniformes. Avant le livre, il y a donc d'abord la passion du collectionneur ?

Je suis en effet collectionneur d'uniformes et d'armes de marine. Depuis plus de trente ans, je m'intéresse à ce qu'il est convenu d'appeler le « militaria ». Comme le domaine est très vaste, je me suis peu à peu spécialisé, et comme je suis officier de marine, j'ai fini pas collectionner essentiellement les armes et les uniformes des marins.

De la collection au livre, c'est un grand pas. Qu'est-ce qui vous a conduit à écrire cet ouvrage et quels ont été les principaux obstacles à surmonter ?

Pour développer ma collection, je devais disposer d'une documentation. J'ai donc commencé à la rechercher mais elle était très disparate. Au service historique de la défense de

Toulon, port où j'étais affecté à l'époque, j'ai consulté systématiquement toutes les annales maritimes et tous les bulletins officiels de 1815 à 1957, ainsi que tous les textes officiels relatifs aux statuts des officiers des nombreux corps de la Marine. Le nombre de documents était considérable, les informations aussi. Il fallait y mettre de l'ordre. J'ai donc organisé tout cela et fin 2004, je me suis retrouvé assez naturellement avec la trame d'un livre. Il m'a encore fallu cinq ans pour finaliser les recherches et rédiger, puis deux ans pour trouver un éditeur. Stéphane Gallois, de Marine Éditions, a été intéressé par ce projet. Il a accepté de publier cet ouvrage spécialisé.

À votre connaissance, existait-il des ouvrages de référence sur les uniformes des officiers de la Marine ?

Le domaine des armes est bien couvert par l'édition ; les livres sont nombreux ; ils évoquent leur histoire, leurs

caractéristiques et leur rareté. De même, il existe des ouvrages sur la Marine de l'Ancien Régime dans lesquels les uniformes sont en partie décrits. En revanche, sur la période moderne, la documentation sur les uniformes est disparate et parcellaire, et il n'y a pas d'ouvrage d'ensemble qui présente leur histoire et leurs caractéristiques. Des revues spécialisées, comme *Neptunia*, ont publié des articles, mais rien d'exhaustif. La

lecture des forums de passionnés d'uniformes sur Internet montre que cet ouvrage comble un vide.

Comment avez-vous organisé votre ouvrage ?

L'ouvrage est organisé en quatre parties. La première décrit les différents corps d'officiers de la Marine pendant la période considérée. Cette partie est essentiellement historique, mais elle était indispensable. Il était impensable de décrire les uniformes sans savoir par qui ils étaient portés. De plus, le collectionneur y trouve des informations sur l'effectif des corps d'officiers et peut donc estimer la rareté des effets concernés.

La seconde partie présente l'évolution des uniformes de la monarchie de Juillet à l'entre-deux-guerres. La troisième décrit systématiquement tous les éléments constitutifs de l'uniforme. C'est de loin la plus longue car tous les effets sont décrits avec précision, des plus connus comme les sabres ou épées, aux plus inattendus pour les marins d'aujourd'hui, tels que les redingotes, chapeaux montés (bicornes), ceintures de commandements et casques colo-

niaux. C'est donc aussi un voyage dans la Marine d'autrefois. Enfin, la dernière partie est constituée de tableaux récapitulatifs et synthétiques de l'évolution des effets des tenues pendant toute la période ; elle s'adresse en priorité aux collectionneurs.

Vous étudiez les uniformes d'officiers de 1830 à 1940. Pourquoi avoir choisi cette période ?

Ce choix est directement lié à l'histoire de la Marine elle-même. 1830, c'est la naissance de la Marine moderne, le début des conquêtes coloniales du XIX^e siècle. Le fait maritime reprend donc de l'importance, l'École navale est créée, les techniques commencent à évoluer franchement. Ensuite, la période du Second Empire est particulièrement glorieuse pour la Marine puisqu'elle dispute la première place à la Royal Navy. Les uniformes d'avant 1830 sont rares et inabondables pour la plupart des collectionneurs. Sous la troisième République, les uni-

BIOGRAPHIE

Entré dans la Marine en 1980, le capitaine de vaisseau Éric Schérer a servi pendant plus de vingt ans dans les forces sous-marines à Toulon, Brest et Cherbourg. Il a commandé le sous-marins nucléaire d'attaque *La Perle* et le sous-marin nucléaire lanceur d'engins *Le Vigilant*. Affecté en 2006 à Paris, à l'état-major des armées, il exerce depuis 2008 les responsabilités d'adjoint au major général de la Marine et de chef du bureau pilotage de l'état-major de la Marine. Passionné d'histoire maritime et collectionneur d'objets de marine, après l'édition d'un premier ouvrage sur l'uniforme de marine, il poursuit ses recherches en vue de la préparation d'un second livre sur le même thème.



CAPITAINE DE VAISSEAU EN PETIT UNIFORME 1837 (DESSIN EXTRAIT DE « LA MARINE » PAR EUGÈNE PACINI).



ASPIRANT DE 1^{RE} CLASSE EN TENUE N° 1 TELLE QUE DÉFINIE EN 1891.



CASQUE COLONIAL MODÈLE 1886 (TROUPE DE MARINE).

formes se modernisent peu à peu ; à la fin de celle-ci, de nombreux effets disparaissent, le bicorne notamment : les tenues ressemblent de plus en plus à celles d'aujourd'hui. Pour le collectionneur d'effets historiques, l'intérêt s'arrête donc à la veille de la Seconde Guerre mondiale.



LIEUTENANT DE VAISSEAU ET ENSEIGNE DE VAISSEAU EN TENUE N° 5 DE 1931 (VESTON BLEU CROISÉ À COL OUVERT) CARTE POSTALE DE MAURICE TOUSSAINT.

Durant toute la période étudiée, quelles sont les évolutions majeures des uniformes des officiers de marine ?

Les évolutions sont directement liées à la mode et aux changements politiques au cours de la période. Pour donner quelques grandes lignes, on peut rappeler que c'est en 1837 que sont introduits la casquette, le sabre et l'épée sous une forme très semblable aux armes d'aujourd'hui. En 1848, le régime républicain simplifie très sensiblement l'aspect général des uniformes des officiers de marine, qui gagne en sobriété. Avec le retour de l'Empire, en 1852, des couronnes impériales apparaissent au-dessus des ancres mais elles disparaissent, très logiquement, en 1870, même si l'uniforme lui-même ne change pas. Pour l'anecdote, on peut rappeler qu'en 1903, le ministre de la Marine Camille Pelletan décide, pour des raisons économiques, mais aussi politiques, de supprimer l'habit brodé et le bicorne des officiers de marine. Il s'agit de diminuer le prestige de l'uniforme, du moins cela est vécu comme ça par les officiers. Mais dès l'année suivante,

le bicorne fait son retour. En effet, les ambassadeurs s'étaient plaints que nos officiers faisaient pâle figure à l'étranger face à leurs homologues des autres grandes marines ; en 1912, c'est l'habit brodé qui est aussi de retour. À partir de 1915, et surtout après la guerre, pour des raisons économiques essentiellement, l'uniforme tend à se simplifier et surtout à s'adapter à l'emploi des officiers. L'uniforme doit être pratique et relativement confortable, tout en signifiant l'appartenance à la Marine de celui qui le porte.

Vous dites en fin d'ouvrage que certains effets d'uniformes, quoique surannés, ont subsisté jusqu'en 1957. N'est-ce pas la preuve que les marins sont très attachés aux accessoires de l'uniforme ?

L'étude de la documentation montre en effet qu'après la guerre, certains effets d'uniformes, le bicorne par exemple, tombent en désuétude, mais ne sont pas formellement supprimés. La plupart des effets devenus inutiles ne disparaissent de la réglementation qu'en 1957. Plus généralement, il est

évident que les officiers de marine, comme tous les marins, sont très fiers de leur uniforme. Les évolutions, parfois purement symboliques, ont souvent du mal à être acceptées. Il suffit de rappeler la suppression de la bande d'or sur le pantalon de la tenue de soirée. Quant au sabre ou à l'épée, dont l'utilité militaire est douteuse, tous les officiers y sont attachés. Au moment où le plan Être marin rappelle la fierté que doit éprouver le marin, il faut rappeler que l'uniforme est un élément essentiel de notre identité. J'espère aussi que ce livre permettra une démarche introspective sur ce que furent nos anciens.

Avez-vous le projet de rédiger un second livre, cette fois sur les uniformes de l'équipage ?

La passion de la recherche m'a repris. J'ai donc entrepris de m'attaquer cette fois aux uniformes des équipages de la flotte et du personnel non officier des corps sédentaires de la Marine, sur la même période. J'ai déjà une partie des éléments nécessaires, recueillis lors de mes recherches sur les officiers. Je me heurte cependant à des difficultés, surtout pour établir la liste exhaustive des corps et des spécialités, qui sont très nombreux. De plus les tenues sont souvent décrites avec moins de précisions que celles des officiers. Du point de vue du collectionneur, il faut aussi rappeler que, aussi surprenant que cela paraisse, les effets anciens de l'équipage sont plus difficiles à trouver, en bon état, que ceux des officiers. La raison en est assez simple. Les officiers qui quittaient le service, et leurs familles conservaieient soigneusement leurs uniformes, d'ailleurs inutilisables dans le civil. Au contraire, les marins engagés ou issus de l'inscription maritime recyclaient souvent leurs effets militaires, dans la marine du commerce ou à la pêche. Et ils les usaient jusqu'à les jeter. Trouver aujourd'hui un uniforme de matelot d'avant-guerre en très bon état n'est pas si facile et cela devient très difficile pour les effets du XIX^e siècle. Je voudrais ajouter une dernière précision. Pour les recherches que j'ai menées, que ce soit pour les uniformes d'officiers et pour mes recherches actuelles, j'ai beaucoup travaillé avec le Conservatoire de la tenue de Toulon. Il conserve tous les uniformes et les prototypes et peut se visiter. Je ne peux qu'inciter tous les marins que cela intéresse à y aller. □

Les Uniformes des officiers de marine, de Éric Schärer, Marines Éditions, 2011, 315 pages, 60 euros.

Le Charles de Gaulle

Des hommes en action

Texte et coordination
Antoine Assaf



**Souscription
au prix de 38 €**

192 pages, 400 photos couleur, 48 €
Sortie en librairie Décembre 2011



Je désire participer à la souscription du livre *Charles de Gaulle, Des hommes en action* au tarif de 38 € au lieu de 48 €, frais de port inclus.

Offre valable jusqu'au 30 octobre 2011.

Pour cela, complétez et renvoyez ce coupon accompagné d'un chèque à l'ordre de Interfaces Éditions à l'adresse suivante :

Interfaces Éditions 10, rue Mercœur, 75011 PARIS

Nom : Prénom.....

Adresse :

Code postal : Ville :

Tél : Courriel :

Nombre d'exemplaire :

Montant total : 38 € x ex = €

Date :

Signature :

 **éditions du
ROCHER**



COLS BLEUS N°2973
11 JUIN 2011

CRÉDITS PHOTOS ET ILLUSTRATIONS

APERÇU DANS LA QUINZAINE
PAGE 4-5 : MN

PASSION MARINE

PAGES 6-7 : YANNICK BISSON/MN PAGE 8 : ROBERTE QUARANTE/MN
PAGE 9 : AXEL MANZANO/MN PAGES 10-13 : MN PAGES 14-23 : MN
PAGE 24 : MN - DR - VINCENT MAUPILE/MN PAGE 25 : THIBAUT CLAISSE/MN

INFOS ACTUS

PAGES 26-27 : MN PAGE 28 : MN - DAVID FAUSEL/MN - MN PAGE 29 : MN

CHRONIQUE DU PERSONNEL

PAGES 30-31 : GUILLAUME GOUNAUD

ESPACE LOISIRS

PAGES 32-33 : DR

Vous êtes candidat au concours de

**L'ÉCOLE MILITAIRE
DE LA FLOTTE**

EN 2012...



Mettez toutes les chances de votre côté et inscrivez-vous à notre préparation qui débutera **en juillet 2011...**

www.revue-d-etudes.fr

Tél. : **01 57 14 05 70**

Version classique
ou e-learning

Mettez toutes les chances de votre côté en suivant les préparations de la Revue d'Études, partenaire du Ministère de la Défense depuis près de 100 ans.



20 rue de l'Arcade 75008 Paris
contact@revue-d-etudes.fr



COLS BLEUS BIMENSUEL DE LA MARINE NATIONALE

RÉDACTION : 2, rue Royale - 75008 Paris ☐ Tél. : 01 42 92 17 17 - Télécopie : 01 42 92 17 01 ☐ E-mail : colsbleus@marine.defense.gouv.fr - Internet : www.defense.gouv.fr/marine ☐ Directeur de la rédaction : CF Jérôme Baroë ☐ Rédacteur en chef adjoint : LV Gwennan Le Lidec ☐ Secrétaire : SM Anaëlle Baslé ☐ Rédacteurs et journalistes : LV Charlotte Berger, EV1 Grégoire Chaumeil, ASP Florian Martin, Stéphane Dugast, Helen Chachaty ☐ Infographie : Serge Millot ☐ Directeur de la publication : Hugues du Plessis d'Argentré, porte-parole et directeur du service d'information et de relations publiques de la Marine ☐ Abonnements : 01 49 60 52 44 ☐ Publicité, petites annonces : ECPAD, pôle commercial - 2 à 8, route du Fort, 94205 Ivry-sur-Seine Cedex - Thierry Lepsch - Tél. : 01 49 60 58 56 - Télécopie : 01 49 60 59 92 ☐ Conception-réalisation : Idé Édition, 33, rue des Jeûneurs, 75002 Paris - Direction artistique : André Haillotte - Secrétaire de rédaction : Céline Le Coq - Rédacteurs graphiques : Bruno Bernardet, Virginie Gervais, Nathalie Pilant, Laurent Villemont ☐ Photogravure : Beauclair - 15, avenue Bernard-Palissy, 92210 Saint-Cloud ☐ Imprimerie : Quebecor - 6, route de la Ferté-sous-Jouarre, 77440 Mary-sur-Marne ☐ Les manuscrits ne sont pas rendus, les photos sont retournées sur demande. Pour la reproduction des articles, quel que soit le support, consulter la rédaction ☐ Commission paritaire n° 0211 B 05692/28/02/2011 ☐ ISBN : 00 10 18 34 ☐ Dépôt légal : à parution ☐

FOCUS

>Accompagnement des restructurations

Le mot du Ministre



Depuis 2008, dans un environnement opérationnel particulièrement exigeant, le ministère de la défense s'est engagé dans un vaste effort de modernisation afin de rendre nos armées plus efficaces et réactives, sans jamais transiger sur l'attachement, la qualité et l'ampleur de l'accompagnement des hommes et des territoires concernés. Dans un contexte de réduction des dépenses de l'État, et plutôt que de subir la contrainte budgétaire, la défense a donc fait le choix de se réorganiser pour optimiser son action, moderniser ses équipements et améliorer la condition de son personnel militaire et civil.

Cette réforme ambitieuse est désormais bien engagée. En rationalisant la gouvernance, l'organisation du ministère et la carte des implantations militaires, elle permet à la défense de renforcer ses capacités opérationnelles dans un monde interdépendant,

plus instable et, par conséquent, plus imprévisible. Au-delà, elle apporte une réponse forte aux attentes de nos concitoyens en matière de sécurité et de défense.

2011 constitue, dans cette dynamique, une année charnière.

Alors que les restructurations et les réorganisations du plan de stationnement se mettent en place, les fonctions de soutien et d'administration générale sont rationalisées afin de permettre aux militaires de se consacrer à leurs missions. À la hauteur de l'effort demandé aux personnels, et en y associant les acteurs locaux et régionaux de l'État, le ministère de la défense s'est doté d'un plan d'accompagnement des restructurations de 238 millions d'euros pour la seule année 2011, composé d'aides à la mobilité, à la reconversion et au départ.

Parallèlement, et conformément au souhait du président de la République, le ministère de la défense est aux côtés des territoires pour les accompagner dans ces changements. Plusieurs contrats de redynamisation de site de défense et des plans locaux de redynamisation, concrétisant l'engagement de l'État à développer l'emploi et l'économie des territoires restructurés, sont ainsi signés cette année.

Symbole d'une France capable de se réformer, les armées anticipent donc les évolutions du monde pour remplir leurs missions dans les meilleures conditions. Personnels de la défense, vous démontrez quotidiennement, dans ce contexte, votre loyauté et votre capacité d'adaptation en prenant une part active à l'effort de réorganisation en cours. C'est votre engagement individuel et collectif qui nous fait progresser sur le chemin exigeant mais nécessaire de la réforme. Ensemble, nous écrivons un chapitre nouveau de l'histoire de la défense.

Gérard Longuet

L'État-major des armées au cœur de la transformation

Depuis la parution du Livre blanc en 2008, la transformation portée par les armées est profonde. Il s'agit, tout en recentrant les opérationnels sur leur cœur de métier, de leur garantir les moyens d'exercer leur mission, ce malgré une réduction programmée des effectifs. D'où le mouvement de densification géographique et d'interarmement concrétisé par les bases de défense et la création de nouveaux organismes interarmées.

Renforcer la cohérence opérationnelle et capacitaire de notre outil de défense, tel est l'objectif des réorganisations en cours. Ainsi, le regroupement des unités des forces spéciales dans le Sud-Ouest ou celui des flottilles de patrouille maritime de l'aéronautique navale en Bretagne visent-ils à améliorer les conditions de réactivité et d'efficacité de nos forces. De même, le transfert vers la base aérienne de Mont-de-Marsan des Mirage F1 stationnés sur celles de Colmar et Reims avant leur dissolution doit permettre d'optimiser l'emploi opérationnel de cette flotte.

En 2011, dans le contexte généralisé des bases de défense, l'ampleur de ces restructurations et le fort investissement des hommes et des femmes de la défense justifient l'accompagnement renforcé mis en place à leur profit par les armées et plus globalement le ministère.

Questions

> Réponses

*En 2009, environ 3 000 militaires et 2 500 personnels civils concernés par les restructurations ont bénéficié des dispositifs d'accompagnement ;
en 2010, ils sont près de 6 000 militaires et 5 500 personnels civils ;
en 2011, 3 000 civils ont déjà bénéficié des dispositifs d'accompagnement au premier trimestre et 10 000 militaires en seront bénéficiaires sur l'année.*

Quels sont les dispositifs particuliers mis en place pour favoriser le reclassement du personnel restructuré ?

Le plan d'accompagnement des restructurations (PAR) est le dispositif d'accompagnement personnalisé composé d'aides à la mobilité, d'aides financières à la reconversion ou au départ, et de prestations complémentaires (formation, reclassement en entreprise, action sociale).

238 M€ sont consacrés à l'accompagnement social en 2011.

***Le PAR s'adresse aussi bien aux personnels civils que militaires**, certaines mesures étant communes et d'autres particulières à chaque catégorie de personnel.*

Comment faire pour retrouver un poste ?

Pour les civils, une antenne mobilité reclassement (AMR) créée dans tout établissement restructuré ayant au moins 10 agents civils, informe des postes disponibles. En cas de difficulté, le médiateur mobilité en liaison avec le réseau des acteurs de reclassement m'accompagne dans mes démarches. Pour les militaires, tout particulièrement les militaires du rang et leur famille, une cellule spécifique d'accompagnement des restructurations est mise en place dans chaque site restructuré à l'initiative du commandement.

Les antennes ou les pôles Défense Mobilité, prennent en charge les reclassements vers le secteur privé pour les militaires et les civils.

Quelles sont les mesures financières spécifiques aux militaires ?

L'attribution du complément et supplément forfaitaires de l'indemnité pour charges militaires, la fameuse « prime de rideaux », est étendue aux « non chargés de familles ». Les diverses aides à la reconversion des militaires sont renforcées.

Un pécule modulable d'incitation à une deuxième carrière est mis en place et attribué sous certaines conditions.

Comment est calculée l'indemnisation de mobilité des personnels civils ?

Le montant de l'indemnité pour un agent civil est fonction de sa situation de famille, de la distance entre l'ancienne et la nouvelle affectation et de l'éventuel déménagement familial. Il varie de 8 300 € à 32 836 € maximum en cas de mobilité vers l'Ile-de-France.

Quelles sont les mesures mises en place lorsque la nouvelle affectation entraîne la vente du logement ?

Il existe notamment un dispositif permettant de compenser les frais liés à la vente d'un logement dans le cadre d'une nouvelle acquisition dans la limite de 8 000 €. Le dossier doit être constitué avec votre assistant social.

Quelles sont les mesures prises en faveur des conjoints qui perdent leur emploi dans le cadre d'une nouvelle affectation de leur conjoint militaire ou civil ?

Une allocation d'un montant forfaitaire de 6 100€ est versée au personnel militaire et civil muté suite à une restructuration dont le conjoint ou le partenaire d'un pacte civil de solidarité perd son emploi à cause de cette mutation.

Quelles sont les mesures spécifiques destinées à faciliter la location d'un logement dans la nouvelle affectation ?

L'aide à la location du nouveau logement est également prévue dans le PAR. Elle s'applique aux civils et aux militaires locataires de leur logement. Elle doit permettre d'aider à trouver une nouvelle location notamment quand les prix de l'immobilier dans la nouvelle affectation sont supérieurs à ceux de la précédente. Les droits sont valables pendant deux ans. Le dossier est déposé auprès de l'échelon social de son unité ou établissement d'affectation.

À qui m'adresser pour parler de mon dossier de façon confidentielle ?

La mission d'accompagnement des réorganisations (MAR) a mis en place pour le personnel civil un réseau de 8 médiateurs mobilité qui, en liaison avec les centres ministériels de gestion (CMG), sont garants des conditions d'application du dispositif et accompagnent plus particulièrement les agents en difficulté, qu'ils reçoivent à titre personnel chaque fois que cela est nécessaire. L'échelon social ou le pôle ministériel d'action sociale est votre interlocuteur pour toutes les aides financières relevant de l'action sociale : prêts logement, garde d'enfants, aides à la location ...

Je souhaite, pour des raisons personnelles, rester dans mon bassin d'emploi, quels sont les reclassements possibles hors ministère de la défense ?

Vous pouvez intégrer une autre administration, soit par détachement, soit par mise à disposition compensée. Vous devez d'abord chercher un poste sur le site internet de la BIEP (bourse interministérielle de l'emploi public). Si le poste vous convient, vous avertissez votre service gestionnaire qui se charge des démarches. Fonctionnaires ou ouvrier de l'État, vous pouvez également en fonction d'un certain nombre de critères bénéficier d'une indemnité de départ volontaire.

Je suis en situation de handicap, est-ce que l'administration va m'accompagner ?

Conformément au plan d'accompagnement des restructurations (PAR), votre structure de reclassement doit prendre en compte votre handicap. Votre futur employeur doit prendre les dispositions nécessaires à l'adaptation de votre poste en termes de conditions matérielles et de mission, conformément au plan handicap 2009- 2011 du ministère de la défense.

Quelles sont concrètement les mesures d'amélioration de la condition du personnel prises grâce aux économies de la réforme ?

Depuis 2008, 380 M€ ont été consacrés à l'amélioration de la condition du personnel civil et militaire : revalorisation des grilles indiciaires pour les militaires, requalifications d'emplois, prise en compte du mérite et harmonisation des primes pour le personnel civil.

Le Secrétariat général pour l'administration

Pour en savoir plus

Intradef

Bannière en haut à droite « accompagnement social des restructurations », puis rubrique « accompagnement des personnels »

Internet

www.defense.mobilite.fr
www.biep.gouv.fr

Pour la Marine en 2011, quelle est l'ampleur des restructurations, tant en nombre de personnes concernées que d'unités ?

La Marine est fortement touchée par la réforme en cours, liée à l'application du Livre blanc, qui se traduit par une diminution de 6 000 postes de marins, militaires et civils, sur la période 2008-2015. L'année 2011 voit ainsi la fermeture des BAN de Nîmes-Garons, Dugny, Toussus-le-Noble ; le désarmement de bâtiments comme la frégate *Tourville*, ainsi que de plusieurs patrouilleurs ou unités assimilées. L'année 2011 est également celle de transferts d'effectifs très importants vers de nouvelles structures dont certaines toutes nouvelles, impliquant de profondes réorganisations : notamment les GSBdD, le SCA, le SIAé, le SIMU...

En comptant les marins employés à l'extérieur de la Marine (organismes interarmées etc.), mais sans compter les effectifs transférés à l'extérieur de la Marine, ce sont en moyenne près de 900 postes de marins qui sont supprimés tous les ans au sein du ministère.

Dans le traitement des mesures de restructurations, y a-t-il des différences entre personnel civil et militaire ?

Oui et non. Avant tout, militaires ou civils, il s'agit de marins, au sens de l'appartenance à l'institution, qui vivent ensemble les réformes du moment. Ils en sont d'ailleurs les acteurs ! En revanche, pour ceux qui sont individuellement concernés par une mesure de restructuration, le traitement est différent selon le statut de la personne. Les gestionnaires tiennent compte des besoins RH du ministère en appliquant les règles en vigueur au regard du statut de chacun et de ses desiderata sur le plan professionnel.

Avez-vous déjà des éléments pour l'année 2012 ?

En 2012, la Marine devra se séparer de deux autres grands bâtiments de combat (la frégate *De Grasse* et le transport de chalands de débarquement *Foudre*) en même temps que d'autres unités plus petites. Les rationalisations se poursuivront par ailleurs dans les organismes à terre, que ce soit dans les écoles, le soutien, les états-majors. Le défi est d'élaguer ce qui peut l'être en s'organisant différemment, en supprimant des tâches devenues secondaires ou inutiles, en s'adaptant au nouveau format des forces à soutenir, en bénéficiant de nouveaux outils qui se mettent en place et qui allègent les moyens humains nécessaires pour les accomplir. Au final, il s'agit de garder une cohérence d'ensemble pour faire vivre des forces dont la mission est de conduire efficacement des opérations.

Fonction : agent de prévention en hygiène, sécurité et conditions du travail au 2^e régiment étranger d'infanterie de Nîmes (Gard).

La BAN Nîmes-Garons fermant ses portes en juillet 2011, pour laisser place à une base de défense et au 503^e régiment du train, les postes de conducteurs de traitement de matériaux sur avions et véhicules ont progressivement été supprimés.

« Lorsque mon poste a été supprimé, j'ai dû me reconvertir dans un métier totalement différent : veiller au respect des consignes de sécurité sur la BAN, pour résumer. Sur un terrain aussi sensible qu'une base militaire, une telle mission ne manque pas d'attraits. Sans cette restructuration, je n'aurais jamais imaginé m'épanouir autant dans une branche si éloignée de mon métier d'origine ! La Marine quittant définitivement Nîmes-Garons le mois prochain, je pars assurer les mêmes fonctions chez les légionnaires, au 2^e REI, à Nîmes. Je suis confiant en l'avenir, cela fait déjà un an et demi que j'occupe ce poste. En fait, je n'ai qu'une pointe de regret : quitter la Marine. Vingt ans à travailler avec les marins, cela crée des liens... »