

12. Entre ciel et mer

CC(R) JEAN-PASCAL DANNAUD, MARIE DÉTRÉE-HOURRIÈRE[‡] (ILLUST.)

Entrez avec ce texte dans l'univers de risques et de vent du Charles de Gaulle, et dans l'une de ses enclaves techniques.

Carré des officiers de la base aéronautique. Hyères, 4 juin 2007. 6 heures. Branle-bas. Pas le temps de flâner. Départ prévu dans trente minutes. Ejection, propreté, tenue 28, collation, nous sommes prêts. Le roulage arrive, aux ordres de l'officier de relations publiques de la BAN, qui nous accompagne dans notre périple. Départ. Direction Toulon.

La ville s'étale sous le mont Faron. Le ciel est clair, les pins immobiles. La mer est à l'arsenal. C'est là que nous allons. Tout défile : Chicago, paisible à cette heure, la porte principale et son piquet de garde, l'escadrille des SNA, Malbousquet et, toujours, les quais ; quelques souvenirs aussi. Milhaud 6, tout le monde descend. Derrière l'aubette où stationne un gendarme maritime se dessine la longue silhouette du *Charles de Gaulle*, grise et massive, presque interminable. Nous approchons, un peu intimidés par ce grand amiral. Nous passons la coupée. « Sur le bord ! ». Salut au pavillon. Invitation au voyage...

Dès l'entrée, l'animation est à son comble. Une fourmilière ordonnée où chacun, déjà, rejoint son poste et connaît son rôle. Celui de l'aspirant commissaire sera de nous guider à bord. Les marins filent dans les coursives, affairés. Quelques journalistes semblent suivre, effarés, soucieux sans doute de ne pas se perdre dans le dédale qui s'offre à eux. Un labyrinthe en trois dimensions : 262 mètres sur 64, une multitude de ponts et d'entreponts, des escaliers raides et une architecture tout en décrochés, qui brise les perspectives. Nous croisons aussi des ingénieurs et techniciens, militaires et civils, réunis pour tester les dernières évolutions des missiles anti-navires qui équiperont les Rafale Marine, avant l'entrée du *Charles* en IPER.

Le programme de visite est millimétré. Tout juste s'il n'a pas fait l'objet d'un ordre de circonstance. Il s'ouvre par un passage sur le pont d'envol, encore libre pendant les manœuvres d'appareillage. Immensité posée au-dessus de la rade. Sur tribord, l'îlot nous domine de sa masse. Sur le pont, les brins d'arrêt sont prêts à accomplir leur œuvre, tendus à quelques centimètres du

sol. En poupe, Toulon ; et, dans l'axe de la piste oblique, Saint-Mandrier et l'ancien hôpital où l'on soignait jadis les maladies coloniales.

Puis vient le hangar aviation, encore vide à cette heure, dont les dimensions permettent, selon les circonstances, d'accueillir des avions de combat ou des invitées en robe du soir. Belle salle de bal... Plus loin, le banc d'essai moteur est une découverte : lors des tests, la poussée des réacteurs d'avions, dont la puissance s'échappe par le travers, a une incidence sur la trajectoire du navire. La passerelle, informée, compense et maintient le cap. Retour par le hangar où les ascenseurs baissés laissent entrer la lumière. Direction le bureau technique aviation. Là, au ras du pont d'envol s'organisent la mise en œuvre et le ramassage des avions. Planification, adaptation des capacités... La présentation est technique. Moment d'absence au passage du personnel du pont d'envol, aligné sur toute sa largeur, le regard scrutant le sol pour la « cueillette ». Ne pas laisser traîner d'objet qui pourrait endommager les aéronefs lors des manœuvres « avia ». Une ligne bariolée, aux couleurs des différents métiers qui se côtoient sur le pont : chiens jaunes, ponev bleus, boums verts, une once de rouge. Le symbole coloré d'une solidarité au service des pilotes et d'un professionnalisme au profit de tous.

Surprise, on nous attend au carré Commandant. Le CV Béraud nous fait l'honneur de sa table, en présence de l'IGA Dufour. La conversation porte sur les évolutions de l'EMM et de la DGA, nos activités de réserve, les qualités opérationnelles et diplomatiques du groupe aéronaval, la projection de puissance qu'il autorise. Les tests des catapultes, qui interrompent bruyamment nos échanges, font ressortir le silence relatif qui règne à bord de ce navire qui, par ailleurs, n'a pas cette odeur de fioul caractéristique des bâtiments de combat. Corollaire inattendu de la propulsion nucléaire.

Les flottilles sont annoncées. Le pacha donne le signal du départ. Prise de congé. Remerciements enthousiastes. Au revoir Commandant. Les échappées sont montées quatre à quatre. Arrivée en passerelle. Stupeur. D'ici, le pont d'envol semble bien exigü pour recevoir les avions. Qu'en pensent les pilotes de la 11F et de la 12F qui vont bientôt se poser ? De là-haut, le PA doit ressembler à une boîte d'allumettes... Début du ballet. Tour à tour, les Super Etendard Modernisés appontent, puis les Rafale. Approches lentes et majestueuses, crosse baissée. Prise de brin, remise de gaz, bruit assourdissant, fumée de kérosène et de caoutchouc brûlé. Ruée des ponev et du décrocheur. Dégagement sur tribord pour laisser la place au suivant. Là-haut, formations groupées. Chacun attend son heure. On aimerait être à leur place. Parfois, l'avion touche et repart, la crosse orpheline. Il y a là de jeunes pilotes en qualification qui font leurs premières « finales ». Un SEM fait une troisième tentative, manque le brin de peu. Déroutement sur Hyères : on ne tente pas le diable une quatrième fois. Jamais. Il pourrait se prendre au jeu. A tout hasard, sur bâbord, le Pedro virevolte en prévision du pire, un plongeur prêt à sauter. Pour rien cette fois. Tant mieux.

Tout à l'heure, nous reverrons cette belle mécanique pour les catapultages. Remontée du sabot, pose de l'élingue pour les SEM, déflecteur relevé. Au signal du chien jaune, 75 mètres d'accélération pour prendre l'air. Vacarme des presses et coup de bélier des catapultes. Post-combustion en sortie de pont pour le Rafale. A raison de 45 secondes entre chaque lancement, la pontée est vite regroupée.

Les yeux sont rivés sur les avions. A bien y regarder, c'est le jeu des hommes qu'il faut observer. Leur chorégraphie huilée, faite de rapidité d'exécution et de pauses, de mouvements calibrés, de gestes anodins. Une horlogerie toute en simplicité de lecture et en complications. Dans un vent relatif de près de 25 nœuds qui harasse les hommes et les oblige à marcher courbés, la performance est belle. Beaucoup de ceux-là sont issus de milieux défavorisés, quelques uns ont un passé tumultueux. Nombreux sont ceux qui en sortent transfigurés, remis sur des rails pour toujours. La Marine leur a donné une chance, le *Charles* une raison d'être fiers et d'inspirer le respect. Quant aux pilotes, funambules éphémères, ils sortent de leur cockpit et marchent d'un pas encore mal assuré. Il faut encaisser les 5G qu'ils viennent de prendre.

Le temps passe trop vite. Visite de la passerelle, du central opérations et de l'hôpital. Les dimensions du *Charles* surprennent ceux qui ont déjà embarqué sur d'autres navires. Déjà, il faut

se préparer à quitter le bord. Il y aurait encore tellement de choses à voir, de la cellule météo aux salles d'alerte, et de rencontres à faire.

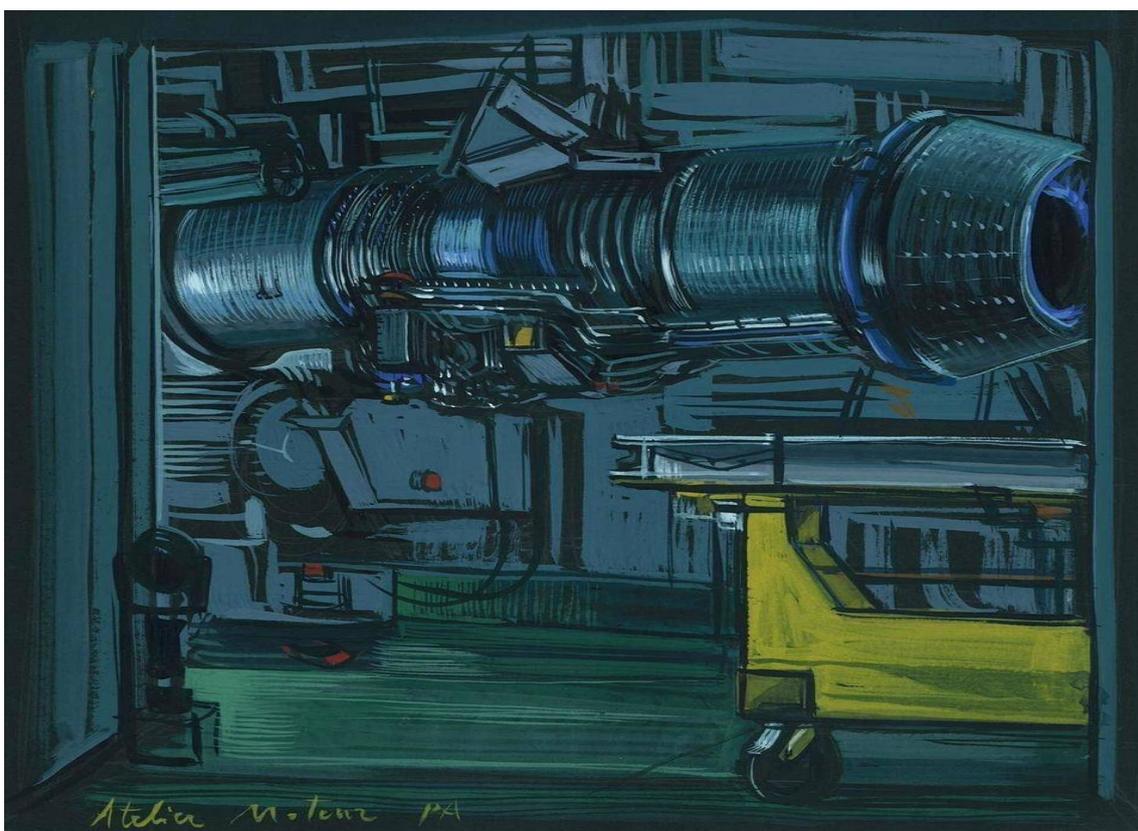
Le Dauphin Pedro de la 35F nous attend. Nous traversons le pont d'envol en combinaison étanche, couleur orange et Mae West et nous embarquons. Le rotor se met à tourner. A genou au pied de l'appareil et doté d'un extincteur, un pompier d'alerte ; un ange passe. Décollage. Le R91 inscrit sur l'îlot est à hauteur de vue. Nous tournons autour du bâtiment et mettons le cap sur la côte. Vingt-cinq minutes de bonheur. BAN en vue, piqué, survol de la piste à quelques mètres du sol, posé, escale militaire. La voilure tourne toujours. Pouce levé et signe de main au pilote. Merci l'ami. L'appareil repart. Nous restons, abasourdis et plein de rêves.

Nuit du 4 au 5 juin. Réveil intempestif. Rotations d'hélicoptères dans le lointain.

Mardi 8 heures. Briefing. Nous retrouvons notre hôte, le CV Beauchesne. Le pacha nous expose les missions de la BAN, le regroupement des bases sur le site de Hyères après les fermetures de Saint-Raphaël et Saint-Mandrier. L'implication des personnels qui y travaillent, civils et militaires. Et le plaisir qu'il éprouve à animer ce petit monde. Tour d'horizon rapide et convivial avant de nous laisser aux ordres des commandants ou seconds de flottilles. Avec chacun d'entre eux, présentation des missions et – dans les hangars – des équipages et des matériels : les Panther de la 36F, dédiés à la lutte anti-surface, les Lynx de la 31F à la lutte anti-sous-marine et les Dauphin Pedro et de service public de la 35F. L'occasion de monter à bord des appareils, de comprendre les opérations menées par ces marins du ciel, les stratégies mises en œuvre et les risques encourus. Dans les hangars, démontage, entretien et remontage des appareils. Sous un « Pégase blanc sur Croix d'Agadès », emblème de la 31F, les moyens de lutte sous la mer nous sont montrés par le détail, des sonars embarqués aux bouées acoustiques. Vision furtive des tactiques d'emploi et des évolutions amenées par l'arrivée de la torpille MU 90, attendue pour bientôt. A quelques mètres, sur la piste, points fixes et décollages tonitruants des hélicoptères. Un Super Frelon de la 32F détaché de Bretagne pour les opérations de sauvetage en Méditerranée stationne au loin.

Fin de visite. Nous repartons vers Paris et nos activités, des images fortes plein la tête. Avec la claire conscience que la France dispose d'un potentiel rare - la maîtrise du porte-avions et du groupe aérien embarqué n'est pas un sport de masse -, qu'elle doit maintenir et renforcer pour tenir son rang. Avec la certitude que la réflexion sur le financement des programmes qui doivent doter la Marine de nouveaux matériels (second PA, frégates multi missions, Rafale F3 et hélicoptère NH90) doit d'abord s'apprécier à l'aune de ce que la France veut être et du rôle qu'elle veut tenir ; la vision budgétaire, légitime, serait vaine sans cette perspective. Et avec la conviction que notre capacité à assurer une présence et une permanence sur toutes les mers est un moyen de défendre nos intérêts, mais aussi d'asseoir nos valeurs humanistes et universelles, dans un monde tourmenté et en cours de réarmement.





R91 : Atelier moteur - Marie Détrée-Hourrière 