

La succession de mike-juliett ou comment remplacer la *Jeanne d'Arc*, navire-école de la Marine nationale

Philippe Metzger

Chargé de mission à la Délégation interministérielle aux restructurations de défense

Le porte-hélicoptères *Jeanne d'Arc*¹, prestigieux bâtiment de la Marine nationale, s'acquitte de sa mission depuis près de quarante ans.

Former les futurs cadres de la Marine au cours d'une campagne longue et lointaine en constitue le pilier. Depuis que le cursus de formation a changé de format, l'École navale étant passée de deux à trois ans pour dérouler un programme toujours plus riche et plus dense, il est indispensable de donner une formation maritime permettant aux officiers-élèves de pouvoir se trouver en situation opérationnelle dès l'embarquement dans les unités, en sortie d'école d'application. En outre cette période de formation embarquée est mise à profit pour donner aux midships une autre qualification : c'est en effet lors de la campagne que les élèves reçoivent leur spécialisation opérationnelle (détection, missilier-artilleur, transmetteur, lutte anti-sous-marine, etc.). Par ailleurs, les élèves médecins, les élèves commissaires de Marine, les élèves administrateurs des Affaires maritimes, les ingénieurs de l'Armement, et une vingtaine d'élèves issus de nations étrangères suivent cette campagne d'application chaque année.

Les cours en salle alternent avec le quart à la mer. Les officiers-élèves sont soumis à un rythme soutenu pendant près de six mois. Ce rythme préfigure au demeurant ce qu'ils vivront au cours de leur carrière, et c'est ce qui rend cette formation incontournable. Il faut de surcroît souligner la densité des activités en escale où les obligations officielles se succèdent, entrecoupées d'activités liées à la vie du bord. Certes, les escales au soleil compensent les contraintes, mais les élèves savent qu'ils doivent encore fournir un travail important puisque leur rang de sortie de « la *Jeanne* » cumulé à celui de l'École navale détermine le choix de la première affectation.

Parallèlement à sa mission première, la Jeanne d'Arc remplit d'autres rôles

En premier lieu, elle assure une représentation diplomatique nécessaire. Chaque escale constitue localement un événement majeur. Les personnalités les plus représentatives du pays

¹ Indicateur radio mike-juliett

hôte sont reçues à bord, et lorsque les conditions sont réunies (port d'escale proche de la capitale et de l'ambassade), l'ambassadeur de France donne une réception. Ce morceau de territoire itinérant que constitue le navire portant pavillon national est attendu tant par les autorités locales qui accueillent le bateau et sa conserve que par les représentants de l'État français. Certaines escales sont d'ailleurs qualifiées d'officielles, selon la nomenclature du ministère des Affaires étrangères au même titre que les visites protocolaires de nation à nation. Ce caractère diplomatique, relativement méconnu en France, est totalement pris en considération lors de l'établissement du parcours de la campagne, où le Quai d'Orsay est consulté. Ainsi, certaines haltes répondent plus à des nécessités diplomatiques qu'à des exigences liées à la mission originelle de formation.

Ensuite, la *Jeanne d'Arc* constitue une vitrine technologique. Il faut bien reconnaître que sur une baille de quarante ans, cet aspect s'est quelque peu émoussé. Pourtant, ce bâtiment est le seul à pratiquer les mers du globe avec cette assiduité, et il importe que ses équipements reflètent la maîtrise technologique dont nous arguons régulièrement. Lors de ses premières campagnes, et jusque dans les années 80, la mise à niveau des moyens et armements était un objectif de l'indisponibilité périodique située entre deux campagnes. Cette mise à niveau contribuait également à maintenir la plate-forme en état d'assurer des missions opérationnelles, si besoin était. Ce n'est plus le cas aujourd'hui. Les armes sont obsolètes, les télépointeurs dépassés, l'électronique d'un autre âge, ce qui tend du reste à affaiblir la qualité de la formation.

Toutefois, la *Jeanne d'Arc* remplit des missions d'opportunité, comme la récente participation aux opérations humanitaires liées au tsunami de décembre 2004 en Indonésie. Au cours de cette opération, dénommée Beryx, le bâtiment et son équipage, officiers-élèves compris, ont matérialisé l'engagement de la nation dans le soutien aux sinistrés, de janvier à mars 2005.

La bâtiment est absent du port base (Brest) deux cents jours par an en moyenne. Il est soumis à de fortes contraintes, climatiques et maritimes. La coque et les superstructures fatiguent, la machine, bien que n'étant que rarement poussée à des régimes élevés, montre des signes de grande faiblesse qui ont d'ailleurs coûté une campagne : en 1997, l'état du système propulsif a nécessité des travaux importants qui ont bloqué le bâtiment plus longtemps qu'à l'accoutumée, pénalisant une promotion complète. Bref, ce navire est en fin de vie. La Marine prévoit de le maintenir en situation opérationnelle jusqu'en 2010, ce qui lui permettra d'afficher quarante ans d'existence, dont trente-six de bons et très loyaux services. Lorsqu'on sait qu'un bâtiment est conçu pour un service actif d'une trentaine d'années, on peut se préoccuper de la succession de la *Jeanne* actuelle.

Assurer la continuité de la formation

Aucun bâtiment n'est aujourd'hui officiellement programmé pour le remplacer. Pourtant, il est fondamental de conserver cette étape de formation² des officiers de la Marine, quelle que soit leur origine. Il est par ailleurs nécessaire de disposer d'une plate-forme polyvalente, offrant les caractéristiques d'un bâtiment de guerre moderne, convenablement équipé, intégrable dans une force navale sans délai si les événements le demandaient, et répondant aux critères diplomatiques et technologiques décrits plus haut. À l'heure actuelle, et compte tenu du délai très court de l'échéance, la solution n'existe pas.

² On évoque un rapprochement de la *Kriegsmarine* allemande de la Marine nationale pour cette formation d'application. La question de la plate-forme reste posée dans cette hypothèse.

Pourtant, une plate-forme semble aujourd'hui présenter le meilleur *cocktail* (pour la *Jeanne*, c'est le mot !) des critères requis : le bâtiment de projection et de commandement (BPC), type *Mistral*.

Navire moderne, de fabrication mixte (coque fabriquée dans des chantiers civils par tronçons assemblés par DCN, équipements militaires intégrés par DCN, le tout sous contrôle de la DGA), le BPC offre un volume suffisant, un pont d'envol, des locaux dimensionnés pour des missions comparables à celles dévolues à la *Jeanne d'Arc* actuelle. De plus, il est parfaitement intégré aux opérations puisqu'il est conçu pour projeter une puissance militaire dans des zones perturbées sur un plan géopolitique, ce qui lui confère un niveau d'équipements des plus actuels. Son armement se limite à des armes d'autodéfense rapprochée où la technologie de nos industries est valorisée. Il est par ailleurs économique, endurant et capable de franchir de longues distances sans ravitaillement.

Deux bateaux sont acquis par la Marine nationale, le *Mistral*, en phase d'essais pour une réception prochaine, et le *Tonnerre*, en cours d'assemblage. Ces deux exemplaires sont destinés à des fins opérationnelles. Mais on peut imaginer un schéma idéal où un troisième BPC serait construit, bénéficiant des effets d'une mini série sur un plan budgétaire. On notera par ailleurs que ce bâtiment suscite un intérêt franc de la part de marines étrangères et que certaines envisagent fermement d'en faire une acquisition prochaine.

En matière de mobilisation de budget, il est nécessaire de rassembler les différents bénéficiaires autour d'un projet *BPC Jeanne d'Arc*. En effet, on ne peut laisser le soin d'une dépense à la seule Marine nationale. Il serait cohérent d'inscrire dans la logique de budgétisation le ministère des Affaires étrangères, le ministère de l'Industrie (en raison de l'effet vitrine technologique des industries françaises de l'armement), ainsi que le ministère des Transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Ces contributions permettraient de mieux répartir la charge, sachant que la Marine en supporterait la plus grande part, ne serait-ce que pour la masse salariale de l'équipage.

Financement innovant ?

S'agissant de technique de financement, deux approches radicalement opposées peuvent être envisagées. La première consiste à faire une acquisition standard, dont le financement non inscrit à la loi de finances, doit être dégagé dans des délais très brefs. Même dans une logique d'économie d'échelle, ce type de financement reste lourd et comporte le risque de décourager les meilleures volontés.

La deuxième possibilité consiste en une approche de financement dans le cadre d'un partenariat public privé (PPP). Un tel dispositif permettrait de répartir la charge économique et d'impliquer dans le processus d'acquisition un certain nombre d'industriels aux intérêts convergents. Le maintien au niveau technologique serait ainsi assuré par l'engagement des industriels, réunis sous une même structure juridique *ad hoc* qui répondrait aux besoins opérationnels selon un cahier des charges établi en collaboration entre les diverses parties.

Ce type de financement encore qualifié d'innovant, déjà appliqué à certaines dispositions de la Défense (programme d'insertion sociale Défense 2^e chance par exemple), permet de dégager des capacités d'investissement hors budget dans un premier temps et de lancer le programme. Les modes de désendettement sont parfaitement maîtrisés et entrent dans des mécanismes économiques totalement transparents, en collaboration avec des organismes identifiés et fiables.

Cette solution présente plusieurs avantages :

- Le coût d'acquisition, certes légèrement supérieur, est étalé sur une période large et permet à la Marine « d'encaisser » une dépense lourde sans impact néfaste sur la gestion de son budget.

- Le regroupement des industriels supporte l'engagement et la mise à niveau des équipements mais bénéficie de la possibilité de mettre en valeur ses produits à l'échelle planétaire et en situation.

- Le bâtiment est régulièrement mis à niveau pour des raisons d'intérêt commun : pour répondre à l'exigence de formation des élèves, pour maintenir la disponibilité opérationnelle de la plate-forme, pour accentuer les effets exploitables à l'export, etc.

La Marine nationale se trouve aujourd'hui, sur ce sujet, dans une situation délicate où une décision doit être prise sans délai mais sans précipitation. Engager la formation de ses cadres dirigeants sur des dizaines d'années requiert à l'évidence une période de réflexion prospective. L'avantage d'opter pour l'affectation d'un BPC à cette mission réside également dans le délai de fabrication relativement court. L'expérience acquise à travers la mise au point du *Mistral*, puis celle du *Tonnerre*, milite pour cette solution : à la différence d'un bâtiment unique, dont la conception et la mise au point constituent des phases délicates et parsemées de pièges, le BPC entre dans une logique de série avec les effets de lissage que cela comporte.

Ainsi, en incluant l'hypothèse d'une évolution du système d'armes pour le rendre adapté aux missions du navire-école, on peut raisonnablement imaginer que le *BPC Jeanne d'Arc* pourrait être admis au service actif avant le retrait du porte-hélicoptères actuel. Aucune promotion d'élèves ne serait alors « sacrifiée » sur l'autel de la disponibilité. Notons à cet égard que la configuration fonctionnelle du BPC permet d'héberger et nourrir 450 hommes en sus de l'équipage, que le bâtiment est équipé dès sa conception de salles de conférences et que l'espace disponible favorise une version « École d'application ». On peut effectivement se projeter :

- Le format des élèves est de l'ordre de 150 midships auxquels il convient d'ajouter un *staff* d'une trentaine d'instructeurs et personnels d'encadrement. Ce volume est largement logeable dans les capacités actuelles du BPC, à condition d'aménagement qui ne remettent pas en question la structure du bâtiment.

- Le radier pourrait avantageusement être utilisé en salle de sports³. Cette disposition existait autrefois sur la *Jeanne d'Arc*, et fut supprimée au profit des exigences de la féminisation. En condamnant la porte (par soudure, facilement éliminée en cas de mise en configuration opérationnelle BPC), le radier offre un espace permettant de pallier une carence de l'actuel bâtiment.

- La disponibilité à la mer d'un tel navire diffère de celle du porte-hélicoptères actuel. Le mode propulsif du BPC ainsi que le plan de maintien en condition opérationnelle autorisent en effet des périodes d'indisponibilité sensiblement plus courtes. Cela pourrait être traduit en missions complémentaires, mises à profit pour la formation des élèves de la Marine Marchande, ou pour celle des officiers chefs du quart de la réserve opérationnelle, voire dans cette logique aux personnels de réserve de l'armée de Terre dans le cadre des missions de projection.

Enfin, en poussant la vision jusqu'au bout du raisonnement, l'harmonisation de la formation des officiers des marines européennes passerait par la mutualisation des plates-formes, chaque marine pouvant faire l'acquisition d'un bâtiment identique. Cette disposition permettrait de conserver une souveraineté, de préserver une gradation des échanges, et d'établir des tronc communs aux programmes de formation. Nos futurs amiraux, toutes nationalités confondues, recevraient ainsi un fonds de formation exploitable tout au long de leur carrière, avec les effets bénéfiques de cette mutualisation dans l'établissement des doctrines européennes.

³ Ce radier serait également tout à fait adapté pour accueillir des expositions dans le cadre des missions « vitrine technologique » de la *Jeanne*.

Le principe d'une école d'application des officiers de Marine a démontré son efficacité depuis des dizaines d'années. Le prestige de la *Jeanne d'Arc* est reconnu dans tous les ports du monde. Sa disparition sera une étape, mais elle ne doit pas remettre en question un mode de formation qui fait toujours ses preuves, en s'adaptant aux exigences liées aux mutations de notre politique de défense. Le BPC, remarquable navire, moderne et dimensionné pour les missions que l'instabilité internationale exige, détient intrinsèquement les éléments fondamentaux requis pour cette formation. Il permettra de maintenir la pérennité et pertinence de la préparation des officiers-élèves au plus beau métier du monde.

Une Jeanne du vingt et unième siècle plus polyvalente au service également de la marine marchande⁴

L'IFM ne peut que remercier Philippe Metzger d'ouvrir dans la Revue Maritime un débat public sur la prospective relative à un concept de formation qui, trois *Jeanne* durant, a été l'élément moteur de la qualification et de la qualité des corps des officiers de la Marine au xx^e siècle. Sa proposition de confier à un BPC la future fonction de bâtiment école de la Marine conduit à s'interroger sur la convergence civile militaire qui pourrait être une dimension essentielle de ce projet à la hauteur des ambitions de notre pays.

Le BPC *Jeanne* ne pourrait-il pas être également un bâtiment école pour la marine marchande ? Ne pourrait-il accueillir d'une part des marins, d'autre part des ingénieurs. En premier lieu, les élèves - volontaires - des écoles nationales de la marine marchande (ENMM) nommés officiers, futurs capitaines, sur la base d'un contrat de réserve participeraient à la croisière annuelle pour valoir temps de navigation nécessaire à l'acquisition de leurs brevets. D'une part, ces élèves acquerraient un temps d'embarquement conforme aux obligations de la convention SCTW, d'autre part, ils constitueraient une base de recrutement de réserve, aujourd'hui réduite avec la suppression du service militaire, pour le corps des officiers de marine⁵. Nombre d'officiers de la marine marchande, grâce à la polyvalence, offriraient une ressource *versatile* au sens anglo-saxon du terme en officiers de passerelle et de machine, dont la Marine ne dispose pas aujourd'hui. Enfin, ne peut-on pas compter sur la perspective⁶ d'une croisière *Jeanne* offerte dans le cursus pour améliorer l'attractivité des ENMM sur les jeunes ?

En second lieu, les ingénieurs des ponts et chaussées qui se destinent à la filière portuaire pourraient au même titre et pour la même durée que les ingénieurs de l'armement (spécialité génie maritime) participer également en fin de cycle de l'École nationale des ponts et chaussées (ENPC) comme futurs réservistes à la croisière de la *Jeanne*. Ils mettraient à profit les escales pour étudier⁷ les ports du monde entier que leur formation présente leur donne à ignorer.

Ainsi, si le ministère des transports et de la mer est invité à participer au financement de ce BPC, il en tirerait un bénéfice certain. Les fonctions duales, militaire et civile, actuelles de la *Jeanne d'Arc* : mission diplomatique, vitrine technologique seraient ainsi étendues à sa fonction prioritaire de centre de formation pour le plus grand profit de la nation.

Institut Français de la Mer

⁴ La cinquième arme selon la formule consacrée par les deux guerres mondiales du xx^e siècle : Armée de terre, Armée de mer, Armée de l'air, Gendarmerie et Marine marchande.

⁵ Après la suspension du service militaire, une préparation militaire supérieure spécialisée a été réaménagée en 2001 au profit des élèves volontaires des écoles de la marine marchande. Cette PMS MarMar fournit chaque année une trentaine d'officiers de réserve à la Marine nationale.

⁶ Cette perspective ne peut être sous-estimée dans le recrutement des élèves de l'École navale.

⁷ Dans les domaines des techniques de traitement du navire, de la marchandise et des passagers, de l'organisation, de la gestion, du financement des infra- et superstructures et du droit.