



MINISTÈRE DE LA DÉFENSE



# Découpe de la première tôle BPC Mistral

Brest, le 9 juillet 2002



# Sommaire

Qu'est-ce que la projection de force ?.....	2
Bâtiment de projection et de commandement : le besoin militaire.....	3
Le programme de bâtiment de projection et de commandement .....	4
Carte d'identité du BPC .....	6
Caractéristiques principales.....	6
Comparaison entre le BPC Mistral et le TCD Siroco.....	8
Organisation industrielle .....	9
Les acteurs du programme.....	11
maîtrise d'ouvrage : la DGA et les programmes navals .....	12
maître d'œuvre : DCN.....	13
Discours de Pierre Lamoulen .....	14
Discours de Pierre Quinchon.....	17
Discours de Jérôme Tard .....	19



## Qu'est-ce que la projection de forces ?

Depuis une vingtaine d'années, la projection de forces a pris une ampleur croissante, qu'il s'agisse de l'opération MANTA au Tchad au début des années 80 ou des interventions plus récentes dans l'ex-Yougoslavie ou au Timor, en passant par la guerre du Golfe et le Rwanda. Qu'elles aient lieu dans le cadre des guerres ou des crises, qu'elles impliquent des actions de haute intensité ou du soutien humanitaire, ces opérations de projection s'effectuent soit en national (accords de défense), soit plus généralement dans un contexte international.

Il s'agit non seulement d'acheminer les forces mais également d'assurer leur soutien, c'est-à-dire les évacuations sanitaires et le transport des flux logistiques (carburant, munitions, rechanges et moyens de réparation, vivres, etc), tout ceci par voies terrestre, aérienne ou maritime.

Les capacités nécessaires à ces opérations peuvent être regroupées en quatre fonctions principales : la gestion des transports, leur exécution, le ravitaillement en carburant et les opérations tactiques spécifiques telles que les opérations aéromobiles, aéroportées et amphibies.

La projection de forces requiert des moyens terrestres, aériens et maritimes, incluant des bâtiments d'opérations amphibies, larges plate-formes aptes au transport de personnel et de matériels, mais disposant, en plus des traditionnelles capacités de débarquement, d'un soutien plus fort en moyens de commandement et en hélicoptères. Le recours à l'aérotransport est particulièrement intéressant dans cette phase tactique, car il permet de transférer troupes et matériels légers du milieu maritime vers la terre, et inversement pour les opérations de dégagement.

Les capacités amphibies actuelles principalement basées sur les transports de chalands de débarquement (TCD) seront accrues à l'horizon 2005-2006 par la mise en service des BPC *MISTRAL* et *TONNERRE*. Ces bâtiments disposeront par ailleurs de moyens de commandement suffisant pour accueillir un commandant de force maritime (MCC) ou l'état-major d'une force interarmées multinationale.



## Bâtiment de projection et de commandement : le besoin militaire

L'objectif premier du programme est le renouvellement et le renforcement des capacités de projection et de commandement de la marine nationale en intégrant l'impératif d'interopérabilité alliée.

L'importance croissante prise par l'aéromobilité dans les opérations et la recherche d'une complémentarité avec les moyens existants, TCD *Foudre* et *Siroco*, ont conduit à s'orienter vers des bâtiments amphibies et d'un type nouveau.

Les bâtiments de projection et de commandement (BPC) *Mistral* et *Tonnerre* se distinguent des TCD par une architecture de type porte-hélicoptères baptisée *landing helicopter dock* (LHD) dans la terminologie alliée.

Cette capacité aéromobile est associée à une polyvalence exceptionnelle afin de couvrir un large spectre de missions. Le BPC est en effet appelé à constituer la pièce maîtresse de plusieurs types d'opérations : les opérations amphibies, les missions de gestion des crises, les opérations aéromobiles, le commandement d'opérations, le transport opérationnel, le soutien santé et le transport de fret. Chacune de ces missions se décompose en tâches opérationnelles qui illustrent la polyvalence du BPC :

- embarquement d'éléments (véhicules, hélicoptères, troupe, matériel, munitions, etc.), leur acheminement par voix maritime et la participation à leur soutien ;
- la participation à la préparation de ces éléments avant leur mise à terre ;
- la projection des forces embarquées ;
- le commandement des opérations ;
- le soutien des forces durant les opérations à terre ;
- le soutien des états-majors embarqués ;
- le soutien des unités œuvrant à partir du bord (santé, munitions, groupement d'hélicoptères, véhicules, batellerie, etc. ;
- le rembarquement des forces.

Afin de répondre plus efficacement à cette diversité de missions, les performances du BPC par rapport aux TCD *Foudre* et *Siroco* sont améliorées. Cela se traduit principalement par :

- une capacité accrue d'emport et de mise en œuvre d'hélicoptères de combat ;
- une interopérabilité avec les moyens alliés et en particulier avec les moyens nautiques de débarquement, les hélicoptères, et les moyens de communication alliés ;
- des capacités de commandement évoluées et interopérables ;
- une capacité hôpital optimisée et cohérente avec des opérations de projection envisagées; cette capacité peut être augmentée avec la possibilité de recevoir en plus des éléments d'hôpital modulaire ;
- des standards d'habitabilité améliorés.



## **Le programme de bâtiment de projection et de commandement**

Conduit à la DGA par le service des programmes navals, le programme BPC est destiné à renouveler et renforcer les capacités de projection et de commandement de la Marine nationale. La maîtrise d'œuvre industrielle de la réalisation de ces navires est assurée par DCN. La définition des deux futurs bâtiments de projection et de commandement, *Mistral* et *Tonnerre*, vient de s'achever, et leur réalisation industrielle débute.

Les concepts retenus pour ces navires, ainsi que les objectifs de coût et de délais fixés pour leur réalisation, découlent d'un travail préparatoire intensif pour lequel l'équipe de programme s'est appuyée sur les meilleures pratiques.

### **La conduite du programme**

Des méthodes de conduite rigoureuses ont été mises en place. Le programme est confié à une équipe intégrée dès le stade de préparation. Cette équipe rassemble autour d'objectifs communs de coûts, de délais et de performances les spécialistes du service des programmes navals de la DGA et des représentants des états-majors utilisateurs (issus principalement la division « programmes » de l'état-major de la marine).

Les industriels concernés par la réalisation des navires peuvent rejoindre l'équipe intégrée à certaines phases pour un travail en plateau permettant aux différents acteurs de travailler en un même lieu et en ingénierie simultanée à l'optimisation de la définition du programme.

Le travail de l'équipe intégrée s'appuie sur des règles, des méthodes et des outils issus des meilleures pratiques. En particulier la mise en place d'outils et de systèmes documentaires partagés au travers de « groupware » dédiés vise à améliorer l'efficacité du fonctionnement au quotidien de l'équipe.

### **Méthodes mises en œuvre : des exemples**

#### ***Le plateau BPC***

Le travail en plateau intégré a pour vocation de faire agir ensemble de la façon la plus efficace possible tous les acteurs d'un projet, qu'ils soient étatiques ou industriels. Il consiste à les faire travailler dans un même lieu avec des objectifs précis. De cette façon, les solutions sont validées jour après jour, et le projet s'élabore rapidement. La méthode présente également l'avantage d'intensifier les échanges d'idées dans les étapes amont du programme et de donner toutes leurs chances aux concepts novateurs apportés par les industriels.

Cette méthode a permis à l'état-major d'optimiser ses besoins en moins de sept semaines, car tous les effets des options de caractéristiques militaires pouvaient être analysés en temps réel, et les choix décidés rapidement en conséquence.

### ***Viser la satisfaction des utilisateurs***

La définition des bâtiments de projection et de commandement s'est inspirée des enseignements de l'utilisation des précédents navires de ce type. Une enquête de satisfaction d'une durée de cinq mois a été effectuée sur la base des transports de chalands de débarquement précédents auprès des unités de l'armée de terre intervenant lors des opérations amphibies. Ces unités figurent en effet parmi les principaux utilisateurs du navire.

### ***Décloisonnement entre les domaines civils et militaires***

L'équipe de programme a recherché dans les technologies émergentes du domaine civil les solutions propres à réduire le coût global du navire en termes de fabrication comme de possession.

Ces travaux ont débouché par exemple sur le choix d'une architecture de navire tout électrique, avec une propulsion à base de PODs, nacelles suspendues sous la coque, qui va dans le sens de la réduction des équipages. Le développement très poussé de l'automatisation de la conduite et des aides informatiques constitue un autre exemple.

Les solutions offertes par le domaine civil ont également été étudiées pour le management du projet : la comparaison des pratiques usuelles du domaine militaire avec celles appliquées ailleurs a permis d'innover dans des domaines comme le suivi de projet ou la contractualisation.

### **Les objectifs du programme**

Par rapport aux navires amphibies existants, le BPC offrira des capacités notablement améliorées : il sera plus disponible, très polyvalent, de façon à permettre une grande flexibilité d'emploi mais aussi d'un coût moins élevé tant du point de vue de la réalisation que du point de vue du coût global de possession.

Les méthodes d'optimisation retenues au niveau du programme avec l'adoption chaque fois que possible de matériels industriels en l'état ou faiblement durcis, d'architectures et de standards issus du civil, permettent de réduire les coûts d'acquisition d'environ 25 à 30% par rapport à des navires construits selon les principes de la génération SIROCO tout en offrant un niveau de réponse adapté vis-à-vis des contextes opérationnels d'emploi prévus.

Le BPC sera le premier navire important de la marine nationale conçu selon ces principes. Il crée à ce titre une nouvelle voie dans le domaine de l'acquisition navale et une rupture vis-à-vis de la tendance d'évolution des coûts de construction des grands bâtiments.



## CARTE D'IDENTITE

### CARACTERISTIQUES

	BPC MISTRAL
Longueur	199 m
Largeur	32 m
Déplacement	Environ 21 500 t à pleine charge
Vitesse maximale	19 noeuds
Surface du pont d'envol	5200 m <sup>2</sup>
Nombre de spots hélicoptères	6
Capacité d'emport d'hélicoptères	Jusqu'à 16 (NH90...)
Propulsion	Electrique avec « Pods »
Passagers	450
Hôpital	19 lits médicalisés + extension à 50 autres lits
Poste de commandement	850 m <sup>2</sup>
Délai de réalisation	36 mois

- Le BPC *Mistral* permettra dans le cadre de ses missions de projection de force la mise en œuvre de **chalands de débarquement et d'hélicoptères**. Les **capacités d'emport en hommes et matériels** ont été notablement améliorées par rapport au TCD SIROCO.

- Il disposera de **6 spots pour hélicoptères** de type NH90/Tigre, dont l'un compatible SUPER STALLION, sur un pont d'envol de 5200 m<sup>2</sup>. **Un hangar de 18000 m<sup>2</sup>**, desservi par deux plates-formes élévatrices, permettra le stockage et l'entretien de 16 hélicoptères.

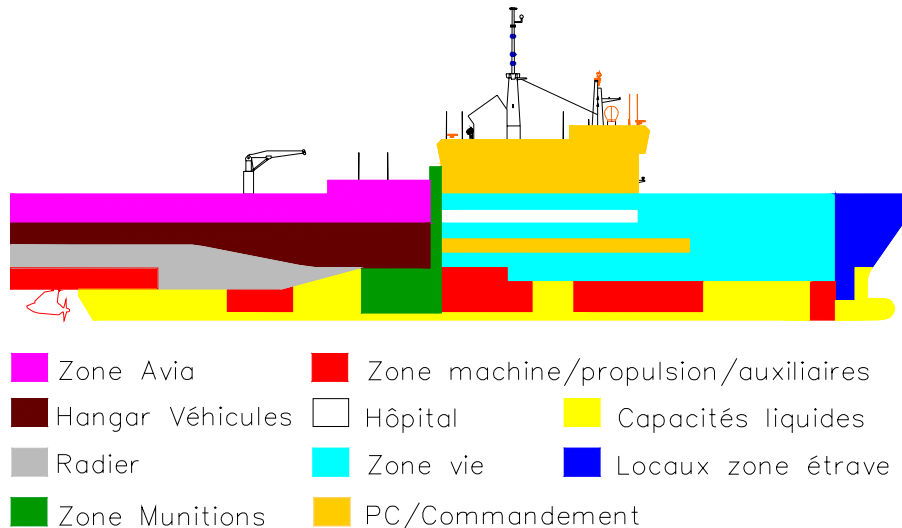
- Le BPC *Mistral* pourra accueillir **4 CTM (chaland de transport de matériel) ou 2 LCAC** (engins de débarquement sur coussin d'air) de 95 tonnes chacun, capables de mettre en œuvre les blindés et autres véhicules d'infanterie qui sont stockés à bord sur les 2650 m<sup>2</sup> de pont.

- **Un hôpital moderne** équipera également le BPC *Mistral*. Sur 750 m<sup>2</sup> de pont, il comprendra une vingtaine de locaux dont 2 salles d'opération, une salle de radiologie, et 69 lits dont 19 médicalisés.

Le hangar hélicoptère pourra également être transformé en **hôpital de campagne** pour augmenter les capacités santé du navire.

- Le *Mistral* sera également le premier navire militaire à architecture de type NTE (navire tout électrique) avec propulsion par pods (moteurs électriques en nacelles). Il disposera de 2 pods et ainsi que d'un propulseur d'étrave afin d'améliorer sa manœuvrabilité.

- Le *Mistral* sera majoritairement construit aux **normes civiles**. La classification sera effectuée par le bureau VERITAS. Il répondra aux **normes antipollution internationales MARPOL**.



### **Le système de combat**

Les bâtiments de projection et de commandement seront dotés d'un système de combat performant qui comprendra :

- un système de direction de combat ;
- un système de communication ;
- un système de navigation ;
- un système de protection des accès et de télésurveillance ;
- les systèmes d'information et de commandement.

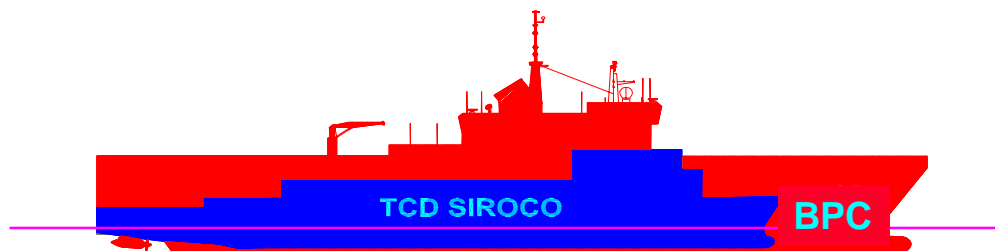
Le **système de direction de combat** est doté d'équipements de veille (deux radars de navigation et d'appontage pour la navigation du navire et le contrôle d'approche des hélicoptères et un radar de veille 3D pour la surveillance air et surface), d'un système de direction des opérations qui constitue le cœur du système de combat et de systèmes d'armes pour l'autodéfense rapprochée du navire. Le système de direction des opérations, constitué d'un système d'exploitation numérique des informations tactiques de la famille du SENIT 8 (système dont est doté le porte-avions *Charles-de-Gaulle*), permet à l'équipage d'analyser et traiter la situation de combat et d'assurer le contrôle des hélicoptères et des engins nautiques.

Le **système de télécommunications** des BPC est très évolué et performant. Il permet d'assurer l'ensemble des communications internes du bâtiment, ainsi que toutes les communications externes (liaisons radio, satellites, Internet, vidéoconférence et liaisons de données tactiques).





## COMPARAISON BPC / TCD SIROCO



	TCD	BPC
<b>Vitesse maximale</b>	21 nœuds (théorique)	19 nœuds
<b>Surface du pont d'envol</b>	1 700 m <sup>2</sup>	5 200 m <sup>2</sup>
<b>Nombre de spots hélicoptères</b>	2 + (1)	6
<b>Capacité d'emport d'hélicoptères</b>	4 SUPER PUMA	16 (NH 90...)
<b>Propulsion</b>	Diesel	Electrique avec "Pods"
<b>Passagers</b>	416	450
<b>Hôpital</b>	16 lits médicalisés	19 lits médicalisés + extension à 50 autres lits
<b>Poste de commandement</b>	/	850 m <sup>2</sup>
<b>Délai de réalisation</b>	46,5 mois	36 mois



## **Organisation industrielle**

DCN assure la maîtrise d'œuvre du projet de réalisation des deux bâtiments de projection et de commandement *Mistral* et *Tonnerre*.

Intervenants principaux : ALSTOM-CA et THALES

### **Conception**

Les études de conception du navire sont réalisées par DCN et ALSTOM-CA, sous maîtrise d'œuvre DCN, au sein d'un plateau intégré où s'effectue la coordination d'ensemble des études de plate-forme.

DCN (établissement ingénierie constructions neuves) réalise les études de conception de la partie arrière du navire, ainsi que celles de l'îlot.

ALSTOM-CA réalise les études de conception et d'intégration de la partie avant.

Les études de conception du système de combat sont conduites par DCN (établissement systèmes de combat et équipements). Le système de communications est sous-traité à la société THALES.

### **Réalisation**

La partie arrière de chaque navire sera réalisée à Brest par DCN tandis que la partie avant le sera sur le site de Saint-Nazaire par ALSTOM-CA.

La partie avant sera ensuite transférée par mer sur le site de Brest où les deux sous-ensemble seront ensuite jonctionnés lors d'une opération appelée « jumboïsation ».

DCN assure l'intégration du système de combat dans cette plate-forme ainsi constituée.

### **Essais**

Les essais des sous-ensembles seront réalisés sur les sites de construction avant transfert vers le site de jonctionnement des parties avant et arrière.

Les essais finaux seront réalisés à partir de Brest sous la conduite de DCN.

## Planning

- 22 décembre 2000 : signature du contrat interne DGA / DCN
- Marché DCN-CA : avis favorable de la commission spécialisée des marchés le 13/07/01, notification du marché le 30 juillet 2001
- Démarrage du plateau de conception DCN-CA à Saint-Nazaire le 03/09/01
- 27/09/2001: revue SPN-DCN de lancement des études de conception
- Cycle de réunions de travail EMM-DGA-DCN-CA sur la définition générale (plan d'ensemble), jusqu'au 20/12/01.
- **9 juillet 2002 : découpe de la première tôle du BPC *Mistral***
- 3<sup>e</sup> trimestre 2004 : livraison de la partie avant du BPC *Mistral*
- 4<sup>e</sup> trimestre 2004 : mise à l'eau du BPC *Mistral*
- mi 2005 : livraison du *Mistral*
- mi 2006 : livraison du *Tonnerre*



## **Les acteurs du programme**

Maîtrise d'ouvrage : la DGA et les programmes navals

Maître d'œuvre : DCN



## LA DGA ET LES PROGRAMMES NAVALS

### L'acquisition des systèmes navals pour la défense française et européenne

A la DGA, le service des programmes navals est chargé de la maîtrise d'ouvrage des programmes nationaux ou en coopération à dominante navale au profit de la marine nationale mais aussi d'organismes comme la direction du renseignement militaire ou la gendarmerie maritime.

Il gère environ 20 programmes d'armement, du porte-avions *Charles-de-Gaulle* aux vedettes de patrouilles de la gendarmerie maritime.

Il participe activement à la coopération européenne avec le programme Horizon qui représente un budget de 3,2 milliards d'euros.

Il emploie actuellement 400 personnes réparties sur quatre sites (Paris, Toulon, Cherbourg et Brest).

Il est certifié ISO9001 pour la qualité de son activité.

#### Chiffres clés 2001 du service des programmes navals de la DGA

<b>Commandes passées par le service à l'industrie</b>	1,6 milliards d'euros
<b>Paiements</b>	1 milliard d'euros
<b>Réduction du coût des programmes (depuis 1996)</b>	0,5 milliards d'euros
<b>Montant des études amonts lancées (Recherche et Technologie)</b>	74 millions d'euros



DCN est l'un des premiers constructeurs naval militaire européen. Il dispose d'un ensemble de compétences et de moyens, qui lui permettent de maîtriser la totalité de la chaîne produit, de la conception à la réalisation de navires complets et de systèmes de combat ainsi que leur entretien.

DCN met au service de la marine nationale, son premier client, et des marines étrangères alliées ou amies ses compétences dans le domaine des systèmes navals, de leur maintenance et de leur environnement. DCN fournit une approche globale « navire armé et services associés » mettant en œuvre des fonctions complexes ou impliquant de hautes technologies.

DCN emploie 14 700 personnes réparties sur huit sites industriels et un siège. Engagé depuis plusieurs années dans une démarche de transformation de son fonctionnement comme de son organisation, DCN sera en 2003 une entreprise nationale, détenue par l'Etat. Ce changement de statut doit lui permettre de confirmer sa position dans le domaine de l'industrie navale militaire européenne.

Directeur : Jean-Marie Poimboeuf

CA H.T.2001 : près de 1,3 milliards d'euros

Prises de commandes 2001 : 1,23 milliards d'euros

Implantations géographiques : Paris, Cherbourg, Brest, Lorient, Nantes-Indret, Ruelle, Toulon, Saint-Tropez, Papeete.

Grandes réalisations récentes : porte-avions *Charles-de-Gaulle*, frégates *La Fayette*, sous-marin lanceur d'engins *Le Téméraire*...

Principaux projets à venir : frégates multi-mission, frégates Horizon, BPC, sous-marin lanceurs d'engins *Le Terrible*, sous-marins Barracuda, torpilles lourdes Blackshark IF21...

Contact presse : Nicole Lacube : tél. 01 40 59 56 07 – fax : 01 40 59 54 42

# **CEREMONIE DE DECOUPE DE LA 1<sup>e</sup> TOLE**

## **DU BPC MISTRAL**

**BREST, LE 9 JUILLET 2002**

### **DECLARATION DE L'IGA PIERRE LAMOULEN**

Directeur du service des programmes navals (DGA/SPN)

Mesdames, Messieurs,

Avec la découpe de la première tôle du MISTRAL qui nous réunit aujourd'hui, une étape nouvelle et importante est franchie dans l'avancement du programme BPC : le démarrage de la production qui va donner une réalité physique au bâtiment, acter en quelque sorte de sa vraie naissance.

Le BPC MISTRAL sera l'un des plus gros bâtiments de la marine nationale, l'un des plus originaux aussi quant à sa conception. A la fois puissant porte-hélicoptères, transport de troupes et de matériels, plus grand hôpital embarqué, navire de débarquement, dock et PC flottant, ce bâtiment offrira une polyvalence jamais atteinte à ce jour.

La qualité de ses équipements, ses possibilités opérationnelles en feront une pièce majeure pour le renforcement des capacités nationales et européennes de projection de forces et de transport maritime stratégique.

Les BPC ont bénéficié d'évolutions technologiques significatives :

Une architecture de navire tout électrique avec une propulsion à base de pods (propulseurs en nacelles suspendus sous la coque) qui constitue une première mondiale pour un navire militaire et qui va dans le sens de la réduction souhaitée des équipages.

Je mentionnerais, les capacités améliorées offertes en matière d'habitabilité, avec une « fonction vie » entièrement repensée. Je soulignerais aussi l'importance des moyens de commandement, en particulier dans le domaine des télécommunications.

Pour répondre à sa mission fondamentale de poste de commandement « flottant », un local modulaire de 850 m<sup>2</sup> sera aménagé pour accueillir 150 opérateurs dotés de stations de travail. Il permettra aux états-majors embarqués la maîtrise de l'information dans des opérations interarmées, interalliés ou multinationales. La densité des échanges prévisibles, les services à forte valeur ajoutée offerts (données, images) feront du BPC un véritable navire en réseau, effaçant en grande partie la frontière actuelle entre la terre et la mer.

Le respect de l'environnement fait également partie des problématiques prises en compte pour les activités et les missions des bâtiments. Les BPC sont conçus pour respecter l'exigence de « naviguer propre », grâce à des dispositions matérielles de pointe : broyeurs, compacteurs, incinérateur de déchets.

Outre ces aspects techniques, le programme BPC constitue une première à divers autres égards :

- il est le premier programme à avoir bénéficié en amont d'un stade dit « préparatoire », et ce dès 1997. Au cours de celui-ci, des exigences nouvelles dans le processus d'acquisition et dans la réalisation des bâtiments ont été inventoriées : cohérence des systèmes de forces, interopérabilité, évolutivité, orientation pour la réduction des coûts.  
Le BPC a et c'est une nouveauté, été conçu dès le départ comme devant s'intégrer dans un système d'ordre supérieur : le système de forces « projection » . C'est le coût complet par rapport à ce système qu'il convenait d'optimiser.
- le programme a par ailleurs été confié dès son lancement à une équipe intégrée qui rassemble autour d'objectifs communs de coûts, de délais et de performances à la fois les spécialistes du service des programmes navals de la DGA et des représentants de l'état-major de la marine. Des méthodes de conduite rigoureuses sont mises en place, basées sur les meilleures pratiques. Je citerais par exemple, les enquêtes de satisfaction utilisateurs pour la prise en compte du retour d'expérience, l'ingénierie simultanée avec le travail en « plateau » ou le *benchmarking*.
- Autre point fort dont il faut se féliciter, les partenariats industriels.  
Les deux BPC, dont DCN assure la maîtrise d'œuvre industrielle, seront réalisés par DCN et les Chantiers de l'Atlantique. En s'appuyant sur les domaines d'excellence respectifs de ces deux entreprises, ce partenariat permet de disposer d'un produit compétitif répondant aux besoins.  
Partenariat également dans le domaine du système de combat avec la Société Thales, fournisseur des systèmes de télécommunications et de veille radar intégrés par DCN. Illustration d'une complémentarité porteuse d'avenir, au moment où se crée la nouvelle société SSDN.

Réduire les coûts et les délais de construction : tel est l'enjeu majeur du programme. Ce pari est en passe aujourd'hui d'être gagné grâce à la contribution de l'ensemble des équipes étatiques et industrielles qui ont spécifié, étudié, échangé pour bâtir ce qui est aujourd'hui le BPC.

Dès le démarrage du programme, des actions ont été conduites en visant une conception au juste nécessaire. L'exploitation du retour d'expérience, l'analyse de la valeur, l'apport de l'innovation ont conduit à simplifier les aspects techniques et technologiques des installations du bâtiment, sources d'économies et donc de réduction des coûts.



Les délais de construction du BPC ont de plus été fortement réduits grâce à une organisation industrielle adaptée et une productivité accrue. L'optimisation de l'organisation du chantier et des tâches de chacun des partenaires industriels font partie des actions menées dans ce but.

Quatre années avaient été nécessaires pour construire les TCD de la génération précédente. Trois suffiront pour voir naviguer le MISTRAL d'un tonnage presque double.

Le programme BPC qui conjugue performances économiques et innovations technologiques est de fait un vrai projet mobilisateur. Par son haut niveau d'exigences, il est motivant tant pour la marine et la DGA que pour DCN et ses partenaires Chantiers de l'Atlantique et Thales.

Comme dans tout grand projet, les aléas et les difficultés techniques n'ont pas manqués. Je ne retiendrai de ces moments que la volonté commune d'aboutir, l'énergie et le dynamisme qui ont toujours animé l'ensemble des acteurs et qui va les accompagner tout au long de la production.

---

Mesdames, messieurs, l'événement auquel nous participons aujourd'hui marque par son symbolisme une nouvelle page de l'histoire du programme BPC. Ce grand projet se concrétise et je tiens à féliciter toutes les équipes de l'industrie et de l'étatique qui œuvrent pour sa réussite.

Donnons-nous rendez-vous à la mise à l'eau et à la livraison contractuelle des bâtiments, prochains jalons en 2005 et 2006, pour attester de la qualité du travail accompli.

Je vous remercie.

## **Cérémonie découpe de la 1<sup>e</sup> tôle du mardi 9 juillet 2002**

**IGA Pierre Quinchon**

**Directeur de la branche construction neuve DCN**

**Représentant le directeur de DCN**

Monsieur le directeur du service des programmes navals,

Amiral,

Messieurs les directeurs,

Messieurs les Ingénieurs et Officiers Généraux,

Chers amis,

Mesdames, Messieurs,

Je voudrais tout d'abord vous prier de bien vouloir excuser l'absence parmi nous de Jean-Marie Poimboeuf qui préside aujourd'hui le premier comité de négociation sociale réunissant les partenaires sociaux et la direction de DCN, mis en place dans le cadre de la préparation de l'évolution statutaire de DCN. Retenu à Paris compte tenu de cette circonstance, Jean-Marie Poimboeuf m'a demandé de bien vouloir le représenter, ce que je fais bien volontiers.

Nous sommes rassemblés aujourd'hui pour célébrer la concrétisation d'un projet ambitieux et innovant au travers du lancement industriel du premier bâtiment de projection et de commandement (BPC) de la marine nationale. Outil de défense essentiel pour la gestion des crises, il a conduit DCN et ses partenaires, notamment les Chantiers de l'Atlantique, à faire preuve de toute leur capacité d'innovation pour répondre aux défis majeurs qui étaient posés par le concept de projection des forces.

C'est un programme important pour DCN à plusieurs titres :

- Important, par le rôle de maître d'œuvre industriel qui nous est confié par le service des programmes navals: nous sommes conscients de la responsabilité qui nous est confiée à cette occasion et que nous exerçons avec confiance et détermination, puisque nous sommes là dans le cœur de notre métier de maître d'œuvre, concepteur, réalisateur et intégrateur naval

- Important, par le défi qui nous engage au travers d'un contrat ambitieux sur le plan des délais, des coûts et des performances, et qui nous conduit là encore à progresser et à faire preuve de beaucoup d'innovations

- Important, par le partenariat fort et prometteur qui caractérise ce projet, notamment avec les Chantiers de l'Atlantique et Thalès, où chaque partenaire a su mettre le meilleur de lui-même pour concevoir, réaliser et équiper un produit exemplaire au meilleur coût

Je souhaite à l'occasion de cette première découpe, remercier chaleureusement tous les grands acteurs de ce projet, et en premier lieu le **service des programmes navals de la DGA** représenté ici par son directeur.

En se projetant elle-même plusieurs mois en avance et en nous engageant à l'accompagner par de nouvelles méthodes de gestion de projet, la DGA a en effet conduit à ce que les bonnes décisions soient prises au bon moment. C'est ainsi par exemple que le lancement de la réflexion en équipes intégrées avec l'industrie civile a permis de trouver des réponses au juste besoin qui sont les plus innovantes et les moins coûteuses.

De même, par sa confiance renouvelée et par son exigence constante dans chacune des phases de définition du projet, la DGA nous permet de progresser encore dans toutes les facettes de notre métier de maître d'œuvre industriel.

Ce projet n'aurait pas non plus atteint cette dimension si **la marine nationale** n'y avait pris toute sa part, elle qui aura ensuite à conduire opérationnellement le navire sur l'ensemble des théâtres du monde, là où sa présence est requise.

Ainsi, dès l'amont du lancement du programme, la marine nationale s'est résolument écartée des références aux solutions techniques déjà existantes pour s'efforcer d'exprimer un besoin fonctionnel clair autorisant une large et réelle initiative dans la conception du produit.

C'est très important, et c'était nécessaire car le navire dont nous engageons aujourd'hui la première phase de production, a vocation à devenir le véritable « capital Ship » de la marine nationale dans l'application du concept de projection des forces et de gestion des crises.

Je tiens enfin à rappeler les vertus fortes du partenariat développé à l'occasion de ce projet et qui, seul, permettra d'atteindre les performances de coûts et de délais contractuellement exigées par notre client. C'est parce que chaque partenaire a mobilisé ses meilleurs atouts que ce navire dont la production démarre aujourd'hui sera livré dans les temps et au coût négocié. Au-delà de cette condition forte de réussite du projet, ce partenariat nous permet, au seuil de l'évolution statutaire de DCN, de mieux connaître les méthodes et les modes d'organisation et de fonctionnement d'autres industriels (et notamment des Chantiers de l'Atlantique et de Thales), d'en tirer des enseignements pour notre plus grand profit. Il permet aussi, en associant largement à la réalisation du projet la sous-traitance des bassins d'emplois concernés, d'assurer le maintien d'un niveau d'activité conséquent au sein des entreprises qui nous entourent et donc de favoriser leur développement et par-delà, notre propre pérennité comme la bonne santé économique des bassins d'emplois.

Pour conclure, je dirais que c'est ensemble que nous nous sommes engagés sur ce grand défi. C'est ensemble que nous réussirons. Je vous remercie de votre attention.

## **PROJET BPC**

### **Cérémonie de découpe de la première tôle BPC MISTRAL**

#### **Discours de Jérôme TARD**

##### **Mot d'accueil des invités: IGA J.L.Rotrubin**

Pour répondre au besoin de la marine nationale, le service des programmes navals de la délégation générale pour l'armement a commandé à DCN la réalisation de deux navires de type bâtiments de projection et de commandement. Ces bâtiments seront nommés respectivement "Mistral" et "Tonnerre" : ils sont destinés à remplacer les transports de chalands de débarquement "Ouragan" et "Orage".

La conception puis la construction de ces deux navires représente un défi sur de nombreux points :

- Un défi économique puisqu'il s'agit de réaliser des navires militaires au prix à la tonne de la construction navale civile mondiale, et d'obtenir par les choix de conception et d'industrialisation un prix identique à celui du transport de chalands de débarquement "SIROCO"... pour un tonnage doublé !
- Un défi de conception, puisqu'il s'agit d'adopter les meilleures pratiques de la construction navale civile mondiale, dès le stade de conception préliminaire. DCN s'est ainsi associé à ALSTOM/Chantiers de l'Atlantique pour la conception. Chantiers de l'Atlantique réalisera aussi les moitiés avant des plates-formes, que DCN assemblera aux parties arrières et à l'îlot à partir de 2004.
- Un défi d'intégration, enfin, puisque DCN intégrera dans une conception de navire sur des principes civils, des fonctions et systèmes de plates-formes militaires ainsi qu'un système de combat complexe et performant, représentant une avancée technique en particulier pour le sous-système de communication confié à Thales.

Les navires ainsi assemblés seront essayés puis livrés à la marine nationale en 2005 pour le "Mistral" et 2006 pour le "Tonnerre".

Près d'un an s'est écoulé depuis le lancement de la conception en plateau intégré sur les sites de Saint-Nazaire, Brest, Lorient, et Toulon ; à l'heure prévue DCN lance aujourd'hui la construction des premiers éléments de coque des navires.

Les vérifications préliminaires des dossiers de préparation ayant été effectuées par le Bureau Veritas, nous avons procédé ce matin à la découpe de la première tôle, en présence du directeur de programme du service des programmes navals. J'invite maintenant les délégations à se placer en face de l'écran de projection.

Le bloc maître est le bloc de près de 400 tonnes qui sera posé le premier pour constituer dans le bassin la coque du navire.

La tôle que nous allons vous présenter dans quelques instants, sera la première destinée à ce bloc maître du premier navire, le BPC "Mistral".

- J'invite maintenant le directeur du service des programmes navals à dévoiler la première tôle du BPC "Mistral".