

MÉTIERS PASSION

# MANŒUVRIER



MINISTÈRE  
DE LA DÉFENSE

Marine  
nationale

Les métiers de la Marine



# Témoignages



Si pour être manœuvrier il faut avoir un caractère bien trempé, cette spécialité était faite sur mesure pour Rémy Spoto, aujourd'hui second maître et manœuvrier amphibie à bord du BPC *Mistral*. En douze ans de carrière dans la Marine, il s'est adapté à la vie militaire, a découvert un métier qui le passionne, beaucoup voyagé et aussi appris à se connaître.

Depuis qu'il a ramassé une brochure sur la Marine nationale au Salon des métiers, ce jeune Lyonnais rêve d'être marin. Il avait 11 ans et ses meilleurs week-ends, c'était quand son père l'emmenait visiter l'arsenal de Toulon. Les bateaux, il les voit de plus près à 17 ans, quand il s'engage dans une année de PMM (préparation militaire marine). Cinq jours sur le porte-avions *Foch* en Méditerranée, en tenue de marin avec le pompon rouge ! Rémy apprécie la discipline, l'uniforme, le travail en équipe. Son dossier d'engagement, agrémenté d'un Bac littéraire, est présenté au BICM de Lyon et, en octobre 1995, il est incorporé à Querqueville (Cherbourg) pour la formation initiale militaire et marine. Le cursus de la spécialité MANEU l'amène ensuite à Lanvéoc-Poulmic, à l'école de manœuvrer et de navigation. La théorie n'est pas son « truc » et le matelot breveté d'équipage, encore un peu rebelle à ses heures, ne se classe qu'en fin de tableau de sa promotion. Ce qui ne l'empêche pas d'être affecté à Toulon sur la frégate anti-sous-marine *Jean-de-Vienne*. Comment oublier la première escale à Rome quand du sang italien coule dans vos veines ? Au fur et à mesure des missions en Europe du Nord, au Canada, aux Emirats, Rémy découvre la pratique du métier. C'est cela qu'il attendait, même si son estomac estime parfois que la terre ferme est plus confortable. Quinze mois après son incorporation, il est « chouf », quartier-maître de 1<sup>re</sup> classe.

C'est donc gonflé à bloc qu'il revient à Lanvéoc-Poulmic pour passer le brevet d'aptitude technique (BAT) et, cette fois, il sort en haut du tableau. Son affectation sur le BCR *Marne* le réjouit : du beau boulot en perspective. En avril 1999, sa promotion au grade de second maître correspond avec une escale à Casablanca. Il n'échappe pas au passage de la trappe, le rituel qui symbolise l'adieu à la cafétéria équipage pour arriver, à travers le passe-plat, au salon des officiers marinières. Un bizutage au bon goût marin. Après le traitement

imposé par les anciens collègues, œuf brisé sur la tête, graisse épaisse sur le corps, boissons infâmes à ingurgiter, le nouveau chef est placé dans un sac poubelle et il doit rejoindre à quatre pattes, par la trappe, le salon des officiers marinières où un traitement identique l'attend. Au final, sans s'aider de ses mains, il doit trouver la clef du bar enfouie dans un bassin rempli, entre autres, de farine. Une bière fraternelle, offerte par le président du salon, marque la fin de l'épreuve.

Après deux années passées à ravitailler d'autres bateaux sur toutes les mers, le second maître est désigné pour embarquer sur la frégate de surveillance *Prairial* à Tahiti. Dur pour un jeune marié, car sa femme ne peut s'y installer avec lui. Elle viendra quand même passer quinze jours, mais ce fut encore plus difficile après son départ. Un an à sillonner l'Asie du Sud-Est en y représentant la France. Garder sa tenue blanche en maniant des aussières est aussi un art. De retour en métropole, il est d'abord patron d'un bateau autopompe des marins-pompiers de Toulon, puis affecté trois ans au centre transit marine du port de Toulon (CTMPT). Une autre facette du métier : gérer la logistique et faire en sorte qu'une pièce de rechange de Rafale n'arrive pas chez le commis d'une frégate. Et Rémy goûte enfin aux plaisirs de la vie à deux, puis à trois quand son fils Enzo arrive en futur admirateur de papa en décembre 2003.

Retour à la mer dès l'embarquement sur le *Mistral* qui part en traversée de longue durée (TLD). Sa fonction à bord n'a ni horaire ni temps de pause pendant le travail. Le second maître Spoto dirige les engins qui embarquent et débarquent des amphibies sur la rampe du radier. Diriger dans le noir un char AMX 10 RC depuis le pont supérieur, lui faire descendre la rampe avec un virage à 180° et le faire embarquer sur le CTM, ce n'est pas évident. Mais il aime ça !





« C'est la photo qui m'a donné envie... un marin, avec un ciré jaune. Il était sur la plage avant, et la mer était forte. Les vagues fouettaient le navire. C'était une photo d'un ravitaillement à la mer: Il s'en dégageait une véritable impression d'action. »

Voilà le souvenir précis de la première visite d'Audrey Samper au BICM, alors qu'elle prépare son Bac. C'est en 1997. Elle est encore interne à Poitiers, cet internat qui lui a donné le goût de l'ordre et de la discipline. Elle sait qu'elle

veut s'orienter vers un métier militaire. Son amour de la rigueur... Elle vient de passer le concours de la gendarmerie et n'est pas sûre d'avoir réussi. Alors, et pour ne pas décevoir sa mère, elle s'est rendue secrètement au BICM local. Elle veut y arriver seule. Son Bac informatique et gestion ne devrait être qu'une formalité. Et après ? Même si la documentation sur le métier de manoeuvrier est succinte, qu'elle n'a qu'une idée vague de ce en quoi cela consiste, elle repense au ciré jaune, à la mer; aux voyages, à la liberté qu'un métier en plein air peut apporter. C'est ça qu'elle veut !

A un point près, les portes de la gendarmerie se ferment. A 20 ans, Bac en poche, elle attend les résultats des tests du BICM. En demandant la spécialité de manoeuvrier, elle sait, en tant que femme, que les postes ne sont pas nombreux, et qu'il va falloir être meilleure que les hommes. Une inscription en fac de droit, une autre à un BTS informatique et gestion. On ne sait jamais. Si elle rate les tests, elle les repassera l'année prochaine.

Faire l'école de maistrance et accéder plus rapidement à un poste à responsabilités, voilà une première option. La seconde : accéder à l'engagement le plus long possible, 4 ou 8 ans. Quand l'appel téléphonique arrive, il y a une bonne et une mauvaise nouvelle. La mauvaise : elle n'est pas retenue pour maistrance. La bonne : elle peut signer un contrat de huit ans si elle le souhaite. Audrey ne fait ni une ni deux. Elle signe pour huit ans. Finalement, en entrant comme simple matelot, elle va tout apprendre, et, plus tard, quand un moins gradé la toisera, elle pourra lui montrer qu'elle sait tout faire, y compris plonger les mains dans le cambouis, ou même transporter des pièces presque plus lourdes qu'elle. Tout bien réfléchi, elle renonce à maistrance, choisissant la voie des autodidactes. Et elle ne le regrette pas.

Pendant les deux mois de classes à Querqueville, elle apprend les rudiments militaires, un monde si différent du sien. Puis elle passe trois mois à l'école de Lanvéoc-Poulmic, la « maison mère » comme disent les manoeuvriers. Elle apprend à barrer un bateau. C'est la base du métier: A l'issue du brevet élémentaire, d'où elle sort 18<sup>e</sup> sur 30, elle choisit d'embarquer sur la *Foudre*, alors en escale à Brest. Là, c'est l'immersion directe. Trois semaines d'exercices s'enchaînent à un rythme soutenu. Effort mais aussi récompense. Sa première escale, c'est Lisbonne, un souvenir d'autant plus fort que c'est la première fois qu'elle met un pied à l'étranger. Suivront beaucoup d'autres voyages, dont une mission d'évacuation de ressortissants en Guinée-Bissau. En 2000, elle retourne à la maison mère pour son BAT. L'occasion de revenir au pays, de se porter volontaire pour nettoyer le pétrole de l'*Erika*, avant d'être affectée pour deux ans sur le *Jean-de-Vienne*, cette fois-ci comme second maître. Elle va vivre Héraclès en mission opérationnelle. Beaucoup de voyages, suffisamment pour demander une période de calme : une campagne de deux ans à Nouméa. A terre, l'entretien du bateau l'occupe bien, mais elle a la chance de naviguer aussi de temps en temps.

2004 : Audrey passe son brevet supérieur. Affection : le *Mistral* pour trois ans. Maître Samper est désormais patron. Elle a 14 personnes sous ses ordres, sur un bâtiment où les manoeuvriers sont très sollicités et représentent 10 % du personnel. Il en faut du caractère pour ce métier; et pas que ça : un bon esprit d'équipe et une excellente condition pour assumer des horaires élastiques et un métier très physique. Entre fermeté et réconfort, ce n'est pas un hasard si maître Samper est aimée et respectée de tous. Et elle le leur rend bien. Elle aimerait prolonger son affectation sur le *Mistral*. Et revivre, si l'histoire le veut, une opération telle que Baliste au Liban, qui fait vibrer le sens humaniste de chacun et révèle son utilité au-delà des frontières de son affectation.



# Ravitaillement à la mer: les manoeuvriers sur le pont



## Le langage des casques

- Blanc :** bosco, patron des manoeuvriers (a obtenu le BS).
- Jaune :** officiers mariners, seconds maîtres et maîtres qui n'ont pas encore passé le BS.
- Bleu :** quartiers-maîtres ou jeunes maistranciers.
- Vert :** palettistes (ceux qui font les signes). Casque spécial pour les ravitaillements à la mer.
- Orange :** commis aux vivres.



# Les facettes d'un métier de la mer



## Le bosco

Chaque bâtiment a son bosco et, au cours de toutes les manœuvres, son casque blanc permet de le repérer de loin. Officier marinier ou officier marinier supérieur sur les plus grosses unités, le chef des manœuvriers est respecté pour son expérience à la mer et pour ses aptitudes au commandement. Il a l'œil partout et veille surtout à la sécurité de ses équipiers. Manipuler une aussière, mettre en action un treuil ou un cabestan sont des opérations dangereuses pour des jeunes inexpérimentés.



# Patron de chaland de transport de matériel (CTM)

«Otarie 31 de Roméo : vous êtes vert en radiage pour porte à rampe tribord.»  
«Roméo de Otarie 31 : reçu !»

Le second maître Alexandre Dubois avance légèrement les manettes de gaz des deux moteurs du CTM et s'approche du BPC *Mistral* qui navigue vent debout, ce qui facilite la manœuvre car la mer est formée. Depuis sa cabine de pilotage, son champ de vision est restreint par les tourelles des deux chars AMX 10 RC alignés sur le pont inférieur. Aussi doit-il se fier aux signes du manœuvrier qui se tient à l'avant du chaland. Le CTM s'engage lentement dans le radier rempli de deux mètres d'eau et s'arrête au fond, contre le plan incliné. La porte avant s'abaisse alors que les moteurs des chars crachent déjà leurs nuages de fumée. En moins d'une minute, ils ont libéré le pont et le CTM est prêt pour une nouvelle rotation vers la plage. Alexandre Dubois en est le patron.

Cela fait neuf ans qu'il s'est engagé dans la Marine, et son père lui avait parlé en connaisseur de la spécialité de manœuvrier ! Né à Valenciennes, Alexandre a signé son EILD (engagement initial de longue durée) à



Querqueville alors qu'il avait tout juste 21 ans. Depuis la fin des cours de spécialisation à Lanvéoc-Poulmic, il n'a cessé de naviguer. Son expérience s'est enrichie d'affectations sur le BCR *Var* (bâtiment de commandement et de ravitaillement), puis sur la *Somme*, autre BCR avec lequel il participe à l'opération Héraclès, au large du Pakistan. De vrais bâtiments de manœuvriers. Deux ans après son incorporation, il recevait son BAT et le grade de second maître.

Trois années sur le PSP *Arago* (patrouilleur de service public) l'ont familiarisé avec la conduite de l'EDO (embarcation de drome opérationnel), mis à l'eau à chaque contrôle de pêche ou à chaque intervention de sauvetage en Méditerranée. Beaucoup de pêcheurs de thon rouge doivent encore se souvenir de ce grand marin venu du nord. Sa demande d'affectation sur une plus petite unité a été comblée quand il est passé en septembre 2005 à la flottille amphibie. Patron de CTM ! Cela veut dire maître à bord et responsable à la fois de son embarcation et du matériel transporté. A la barre de son chaland, sérieux et concentré, son sourire confirme que le métier lui convient vraiment bien.

CTM

Longueur : 23,8 m  
Largeur : 6,26 m  
Jauge : 60 tonnes

Capacité d'emport : 90 tonnes  
Propulsion : 2 moteurs Diesel de 235 ch  
Vitesse max : 8 nœuds

Equipage : 1 patron  
2 brigadiers (manœuvriers)  
1 mécanicien naval.





# L'école de manœuvre et de navigation

## Un peu d'histoire

Pendant longtemps, les écoles d'équipage ont été embarquées sur des navires de la flotte. Ainsi, en novembre 1873 à Brest, l'école des gabiers s'installe à bord de la *Cornélie*, une corvette qui a participé au bombardement d'Acapulco en janvier 1863. Quelques années plus tard, l'école se trouve sur la frégate la *Résolue*. Le  $XX^e$  siècle ramène à terre les centres de formation et, le 1<sup>er</sup> octobre 1968, l'école de manœuvre et de navigation rejoint le complexe naval de Lanvéoc-Poulmic, trois ans après l'inauguration par le général de Gaulle des nouveaux bâtiments de l'Ecole navale construits sur l'ancienne base d'hydravions de la Marine nationale.

Le campus de Lanvéoc-Poulmic s'étale sur 110 hectares en bordure de la rade de Brest sur la presqu'île de Crozon. La base aéronautique navale occupe le plateau avec ses flottilles d'hélicoptères, son école de spécialisation sur hélicoptères embarqués (ESHE), son école d'initiation au pilotage (EIP), le centre d'entraînement et d'instruction (CEI) et le Cessan, centre d'entraînement à la survie et au sauvetage de l'Aéronautique navale. La partie qui s'étale en bordure de la rade comprend l'Ecole navale et son institut de recherche, l'école militaire de la flotte, les terrains de sport et l'école de manœuvre et de navigation qui forme les élèves dans les trois spécialités.

- **Les manœuvriers et opérateurs de pont** sont responsables des embarcations, de la tenue de la barre et des manœuvres en général (mouillage, remorquage, ravitaillement à la mer).

- **Les navigateurs timoniers** assurent la navigation du bâtiment. En début de carrière, ils sont adjoints de quart à la passerelle et, après avoir obtenu le brevet supérieur de la spécialité, ils deviennent patrons de passerelle et/ou officiers chefs du quart.



- **Les guetteurs de la flotte** arment les sémaphores répartis tout au long du littoral ou sont affectés dans les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS).

Centre d'incorporation, cette école accueille les candidats engagés sous contrat de courte, moyenne ou longue durée ainsi que les volontaires marine qui ont choisi l'option « guetteur de la flotte ». Après l'instruction initiale militaire et marine, les élèves suivent les cours qui

mènent au certificat d'aptitude technique (CAT) puis, après quelques années d'expérience en affectation, au cours du brevet supérieur de la spécialité.



Un simulateur de navigation, aussi vrai que nature, la reproduction d'une salle des machines et des équipements de pont permettent aux élèves de s'entraîner pour faire face à des situations particulières. Un bateau école met la théorie en pratique. L'esprit d'équipage et le sens marin des élèves sont développés au cours d'embarquements sur les goélettes de l'Ecole navale *Belle-Poule* et *Etoile* ainsi que sur d'autres voiliers plus petits.



# Comment devenir manœuvrier?

## Filière EILD (engagement initial de longue durée)

Le candidat doit être de nationalité française, âgé de 17 à 25 ans et avoir réussi les tests d'aptitude requis par le bureau d'information sur les carrières de la Marine (BICM). Son niveau scolaire varie entre BEP et Bac + 2. Sélectionné pour la spécialité MANEU, il est incorporé à l'école de manœuvre et de navigation à Lanvéoc-Poulmic. Après trois jours, il signe un contrat de 10 ans. Une période probatoire de six mois permet à chacune des parties d'y mettre fin unilatéralement.

Les cinq premières semaines sont consacrées à sa formation militaire et marine de base (mouvements militaires, tirs, vocabulaire marin, notions de navigation, manœuvres d'embarcation, nœuds) et à l'enseignement des règles de sécurité (voies d'eau, incendie, sinistres). Une insuffisance aux tests physiques entraîne la résiliation du contrat. Dès son entrée dans la Marine, le candidat porte le chevron rouge de matelot breveté d'équipage.

Le certificat d'aptitude technique (CAT) s'obtient au terme de dix-huit semaines de cours de la spécialité. Le classement dans la session est déterminant pour le choix de l'unité dans laquelle se déroule une mise en pratique pendant un an. Le matelot breveté sera promu quartier-maître de seconde classe à partir du 8<sup>e</sup> mois d'ancienneté, toujours en fonction de son rang de sortie, et quartier-maître de première classe à partir du 18<sup>e</sup> mois. Le brevet d'aptitude technique (BAT) est remis au terme de l'apprentissage en unité, un an après le CAT. Selon les notes accordées par ses supérieurs, le grade de second maître est obtenu après quatre ou cinq ans de service.

Trois ans après le BAT, la sélection pour le brevet supérieur (BS) de la spécialité est fonction des notations. Les cours durent dix-neuf semaines à l'école de manœuvre et de navigation à Lanvéoc-Poulmic. Au bout de quatre à six ans d'emploi comme BS, le marin peut postuler au brevet de maîtrise de la spécialité (BM) en suivant un cours combiné à l'unité de valeur « méthode technique de management » (UVMTM), qui ouvre l'accès à des postes d'expert.

Les grades : matelot breveté (1), quartier-maître de seconde classe (2), quartier-maître de première classe (3), maistrancier (4), second maître (5), maître (6), premier maître (7), maître principal (8) et major (9).

## Filière école de maistrance

Deux recrutements ont lieu chaque année. Le candidat doit être de nationalité française, âgé de 18 à 25 ans, avoir au moins suivi une classe de terminale. Déclaré apte médicalement, il doit avoir réussi les tests proposés par le BICM. Une bonne aptitude physique est requise.

Incorporé à Brest, le maistrancier signe son contrat d'engagement après trois jours. Pendant sa formation initiale militaire et marine de dix-huit semaines, il est coiffé d'une casquette et son uniforme porte deux chevrons jaunes coupés par deux bandes bleues bordées de liserés rouges.

Ces liserés rouges sont retirés quand il quitte Brest pour passer à l'école de manœuvre et de navigation de Lanvéoc-Poulmic. Il y suit les cours de la spécialité MANEU pendant vingt et une semaines, les trois dernières étant consacrées à une formation d'encadrement. Le quartier-maître maistrancier reçoit alors son BAT et devient second maître un an après son incorporation. Les bandes bleues de ses galons sont retirées. Le classement dans la session lui donne une priorité dans le choix de son unité d'affectation.

Trois ans après son BAT et en fonction de ses qualités, le jeune officier marinier peut être sélectionné pour se présenter au brevet supérieur (BS) et, comme pour la filière EILD, le cours de brevet de maîtrise s'ouvre à lui. En parallèle, des notes excellentes peuvent entraîner sa sélection pour le concours interne d'officier.

Par ailleurs, un candidat peut également devenir manœuvrier en signant un contrat d'engagement initial de moyenne durée (EIMD) comme opérateur pont. Après son instruction militaire et marine de cinq semaines à l'école de manœuvre de Lanvéoc-Poulmic, il suit pendant trois semaines une formation de base. Affecté dans une unité, de bonnes notes lui permettent d'accéder à un engagement de longue durée et aux cours de la spécialité MANEU.

