

NAVIGATEUR TIMONIER



MINISTÈRE
DE LA DÉFENSE

Marine
nationale



Témoignages



Il fait nuit, le temps est clément sans être beau et la Méditerranée semble s'endormir. Vers où peuvent bien mener les pensées de cet homme de 37 ans qui arpente la passerelle du BPC *Mistral* (bâtiment de projection et de commandement) à la manière d'un vieux loup de mer? D'une voix calme et assurée, ce chef de quart donne des ordres qui résonnent comme des recommandations adressées aux marins qui assurent la veille avec lui. «Gouvernez au 130, les deux machines avant 110.» Et d'expliquer aux plus jeunes que cela permet de prendre une

route aviation à une vitesse de 12 nœuds. Un vent de 15 nœuds donnera 27 nœuds de vent relatif pour l'apportage des hélicoptères. Puis, par interphone : «Commandant, postes d'aviation dans quinze minutes.» Dans ce cas, et quelle que soit l'heure, le capitaine de vaisseau Humeau est toujours présent à la passerelle.

Responsable pendant quatre heures de cette superbe unité de la Marine, qui jauge 22 000 tonnes et mesure 200 m, le premier maître Lionel Priou pense probablement au soleil des Caraïbes où il installera sa famille dans quelques mois. Comment va réagir Erwan, son fils âgé de 3 ans ? Il pense aussi aux neuf membres de l'équipage du RPC *Maïto* (remorqueur portuaire et côtier) qui l'appelleront commandant alors qu'il est premier maître. Sa nouvelle affectation est tombée en début d'année et il en est fier. Au stage des futurs commandants, ils n'étaient que quatre officiers mariners supérieurs. Ce sera la seconde fois qu'il est responsable d'une unité à la mer : à Mayotte, il était le patron de la vedette *Dharuba*. Une fonction identique, mais sur un plus petit bateau et sans porter le titre de «commandant».

Quatorze ans dans la Marine ! Que d'aventures, mais aussi que d'efforts et d'application. Cela valait le coup ! Après sept ans passés sous contrat, il a été inscrit au cadre des officiers mariners de maistrance, ce qui signifie qu'il est passé du CDD au CDI. L'armée en général attirait ce jeune Breton né à Landivisiau. Muni d'un Bac STT (sciences et techniques tertiaires), il présente en même temps les concours de la gendarmerie, des douanes et de maistrance. La Marine tire la première et, le 4 septembre 1993, Lionel entre à l'école de maistrance de Brest. Sa formation militaire et marine achevée, il traverse la rade pour rejoindre pendant quatre mois l'école de

manœuvre et de navigation à Lanvéoc-Poulmic. Sorti en milieu de tableau de sa promotion, il choisit d'être affecté à Toulon sur la frégate *Suffren*. Les sorties en Méditerranée ne tardent pas et Lionel découvre la vie à bord, les quarts, l'exiguïté de la chambre qu'il partage avec cinq autres officiers mariners, les moments en passerelle où il tient aussi la barre. Une atmosphère toute particulière, difficile à décrire, mais qui manque à ceux qui l'ont connue. A 22 ans, Lionel est second maître, bosco de la plage arrière. En mai 1995, il passe la qualification de plongeur de bord à Saint-Mandrier et, un an plus tard, il repart pour Lanvéoc-Poulmic pour y suivre pendant un an les cours du brevet supérieur de la spécialité de navigateur. Promu au grade de maître, son stage de chef de quart en formation le conduit sur le TCD *Siroco* (transport de chalands de débarquement) qui appareille pour sa traversée de longue durée vers l'océan Indien et l'Asie du Sud-Est. Une vraie navigation !

2000 est une grande année. Le 14 Juillet, Lionel épouse Sonia et, deux mois plus tard, il débarque du *Siroco* pour rejoindre Mayotte où il devient patron du *Dharuba*, une vedette de quatorze mètres. Sa femme quitte son emploi et vient le rejoindre quelques semaines plus tard pour un séjour de deux ans. L'affectation suivante est à Toulon, sur le patrouilleur de service public *Arago*. Deux années de contrôles de pêche et d'opérations de sauvetage en Méditerranée.

En septembre 2004, il fait partie de l'équipage sélectionné pour armer le *Mistral*, toujours en chantier à Brest. Assister à la naissance d'un bateau est une autre aventure de marin et, le 1^{er} mars 2005, alors qu'il est premier maître depuis un mois, c'est la première sortie en mer. Un grand moment pour chaque membre de l'équipage qui peut dire : «J'y étais.»





Il est parfois des convictions qui forgent le tracé de toute une vie. Surtout si l'on rajoute une pincée d'ambition, une dose de volonté et une tête bien ancrée sur les épaules !

Maître Cataldi a une certitude depuis qu'elle est tout enfant : elle veut vivre sur la mer. Pas à côté, pas au-dessous, mais sur la mer. Née à Valenciennes, loin des océans, elle est issue d'une famille plutôt sédentaire qui n'a pas le moindre pied en milieu militaire. Si elle écarte rapidement l'envie de devenir marin-pêcheur, métier difficile s'il en est, elle comprend que la Marine nationale pourra allier les autres exigences de sa carrière : exercer un métier spécialisé, dans lequel le contact avec les autres est primordial et où l'esprit de famille n'est pas un vain mot.

Été 1993. Hélène a 18 ans. Elle prépare son Bac mais elle s'est déjà rendue au BICM pour recueillir le plus de renseignements possible. Elle y fait une rencontre décisive avec un premier maître timonier. La passion avec laquelle il lui parle de son métier, de la vie embarquée, des voyages, des corrections qu'il reporte sur les cartes maritimes, des responsabilités qu'il assume, finit de la conquérir. C'est un métier qui permet d'évoluer jusqu'à la responsabilité d'un bâtiment : elle n'a plus qu'une idée en tête. Cela lui semble désormais une évidence. Elle sera chef de quart ou patron de passerelle. Un jour...

Malheureusement, l'obtention de son Bac D nécessite quelques épreuves de rattrapage, ce qui l'empêche de passer les tests de la Marine puisqu'ils se déroulent au même moment. Bac en poche,

elle n'a plus qu'à attendre la session suivante. Un passage à la faculté d'histoire ne lui laissera que peu de souvenirs. Les portes de maistrance ne lui étant pas ouvertes, elle s'engage comme simple matelot et fait ses classes à Brest. Puis elle passe son brevet élémentaire au sein de la seconde promotion de navigateur-timonier, une spécialité qui vient d'être réorganisée. Au bout de deux mois, elle quitte Lanvéoc-Poulmic pour sa première affectation dans les bureaux de l'OCI/DC de Brest. Responsable de la centralisation des cartes maritimes, Hélène y découvre un monde passionnant. Un embarquement sur le *Latouche-Tréville* l'amène hors de France : elle découvre l'Espagne et le Portugal avant de rallier Brest pour son certificat d'aptitude technique.

De 1998 à 2002, son affectation sur le *Primauguet* l'emmène bien plus loin : l'Islande, le Canada, l'Amérique du Nord et du Sud. Un voyage autour de l'océan Atlantique qui en ferait rêver plus d'un. L'affectation suivante lui permet de se poser pendant deux ans à Nouméa, sous les tropiques. Encore une destination de rêve avec les plus belles plages du monde ! Et Hélène prend du galon. Elle devient second maître dès 1999.

Retour à Brest en août 2004. Pour obtenir les responsabilités dont elle se sent désormais capable, le brevet supérieur est un passage obligé. Douze mois d'études suivis de deux ans de stage embarqué à bord du *Duplex* et de la *Somme*. La frégate anti-sous-marine puis le bâtiment de commandement et de ravitaillement l'amènent encore à naviguer, sa grande passion. Et de vivre le plus beau souvenir de sa vie, son premier « lâcher » comme chef de quart. Elle était si fière de recevoir la confiance du commandant et de ses supérieurs ! Un rôle de chef d'orchestre à la mesure de son ambition. En juillet 2006, quand elle rentre en France, Hélène est officiellement qualifiée chef de quart. Un bonheur n'arrivant jamais seul, elle se marie un mois plus tard. Le couronnement de sa passion : elle partage désormais sa vie avec un marin. Il est manœuvrier.

Quelques jours plus tard, Hélène est affectée sur le BPC *Mistral* qui appareille de Toulon vers Chypre dans le cadre de l'opération Baliste. L'occasion de mettre à profit tout ce qu'elle sait et agir en passerelle à la manière d'un chef d'orchestre. Elle aime savoir tout ce qui se passe. Pendant les longues heures de quart, vigilante, elle est à l'écoute, prête à prendre conseil si nécessaire. Naviguer, gérer les priorités et les contraintes, assurer la sécurité du bord : c'est ce qu'elle aime. En tant que femme, pour qui l'insertion dans ce monde d'hommes n'est pas toujours évidente, c'est une consécration. Place bientôt à sa vie de femme et de mère.

Les signes et les pavillons des marins



Le journal de bord

Toutes les unités en mer, au mouillage ou à terre ont un journal de bord. En mer, il est rédigé par l'officier de quart ou par son adjoint, au fur et à mesure des événements. Pièce juridique, le journal de bord consigne tous les événements. Il indique le début et la fin des exercices, note les avaries, les accidents et les éventuelles blessures du personnel. Les consommations en munitions y sont également indiquées. A la mer, le journal de bord est présenté chaque jour au commandant.

Discretion assurée

Les signaux optiques ou les messages envoyés par drapeaux sont le moyen de communication le plus discret. Pour les pavillons, une unité est désignée par quatre lettres. Les deux premières, F et A, indiquent la Marine nationale. Elles sont suivies par les deux premières lettres du nom du bâtiment. Par exemple, FAMI pour *Mistral*.



Le journal de navigation

Le journal de navigation enregistre la suite des évolutions d'un bâtiment à la mer. Une ligne est remplie à chaque heure. L'officier chef du quart est responsable de sa rédaction qu'il peut confier à son adjoint direct. Les éléments de début et de fin de quart sont inscrits dans toutes les colonnes. Le chef du quart signe le journal à la fin de son quart en le présentant à son successeur. Les routes, les allures, les conditions météorologiques et les évolutions sont notées, ainsi que la position du bâtiment. Chaque modification justifie une nouvelle mention. Les ordres du commandant pour la nuit y sont inscrits et ils sont portés à la connaissance de l'officier prenant le quart par l'officier qui le quitte. Chaque jour, le journal de navigation est visé par l'officier de manœuvre puis présenté au commandant en second. Le commandant le vise quand il faut en changer pour un neuf et au retour de la mission.

Le brevet de chef du quart : un label d'expérience



«Le commandant quitte la passerelle.» Il est presque 2 h du matin. La nuit est superbe et la lune se repose. Malgré l'heure, Cyril ne sent pas la fatigue. Comment la sentirait-il ? La confiance que lui témoigne le commandant lui ferait gravir toutes les montagnes. A 29 ans, officier marinier avec le grade de maître, il est chef de quart et responsable de la conduite du bâtiment. A la passerelle, quelques faibles lampes rouges empêchent le noir d'être total. L'éclairage des cadrans et des écrans radar ne fait apparaître les visages des silhouettes que quand elles les approchent.

Deux guetteurs assurent la veille optique. Mécaniciens d'armes, ils gardent les yeux rivés sur leurs jumelles, scrutant la mer ; s'assurant que les bateaux repérés ont bien été pris en compte. Plus à l'arrière, un manœuvrier tient la barre et répète les ordres de route. Deux jeunes navigateurs timoniers assistent Cyril dans ce quart. Ils tracent la route sur la carte, relèvent les azimuts des autres bâtiments et des repères visibles sur la côte. Ils remplissent le journal de bord, celui de navigation et vérifient les messages reçus sur les ordinateurs. «Route au 110, maintenez la vitesse à 12 nœuds. En gardant cette allure, nous serons au point de rendez-vous à l'heure prévue pour le ravitaillement.» Cyril a appris l'art de commander, de passer les ordres, de ne jamais vexer un adjoint par une remarque blessante et

de transmettre son expérience aux plus jeunes. Il arpente la passerelle de tribord à babord, contournant le fauteuil du pacha. Pas question d'y prendre place et c'est debout qu'il décroche les téléphones encastrés dans les accoudoirs.

Le rythme des quarts choisi par le commandant est celui de la demi-bordée. Un quart de l'équipage assure successivement une veille dans chaque poste. Sept périodes de quart se succèdent. La première débute à minuit pour se terminer à 4 h du matin. Les deux suivantes courent jusqu'à 8 h et midi. Viennent alors deux quarts de trois heures, de 12 h à 15 h et de 15 h à 18 h, et un de deux heures, de 18 h à 20 h. Le dernier est un quart de quatre heures qui s'achève à minuit.

Pendant des années, Cyril a convoité ce brevet de chef de quart qui lui fait vivre des moments aussi exceptionnels. Après le CAT, il a obtenu son BAT et, deux ans plus tard, il a été sélectionné pour passer le brevet supérieur. Une nouvelle année d'études à Lanvéoc-Poulmic suivie de cette affectation. La période de stage a duré six mois. Se voyant progressivement confier de plus en plus de responsabilités, Cyril a compris que le commandant avait rendu un avis favorable à l'attribution du brevet.

Témoignages



Pour Pénélope Lamy, trouver sa voie n'a pas été un parcours facile. Née d'un père ingénieur et d'une mère infirmière, elle s'est tout naturellement tournée vers le métier que sa mère exerçait avec passion. Avec un Bac S en poche, l'obtention d'un diplôme d'Etat ne devait pas être bien compliquée. Et pourtant !

Née à Paris en 1981, Pénélope vit à Toulon depuis l'âge de six mois. La mer, elle l'a vraiment découverte à 9 ans quand elle a commencé à faire de la voile. De régatée en régatée, Pénélope excelle dans ce sport et passe avec succès son monitorat fédéral de voile en parallèle de son Bac. Mais le

métier de monitrice n'est pas forcément fait pour elle. Elle aime être encadrée.

L'idée de s'engager dans la Marine a déjà fait son chemin. Elle vit dans un quartier où nombreux sont ceux qui sont issus de ce monde. Infirmière dans la Marine : pourquoi pas ? Le BICM la reçoit et elle passe le concours du service de santé des Armées, mais elle échoue à l'oral. Reçue au concours de l'école d'infirmières de Toulon, elle commence ses études. Mais l'intégration au sein d'une équipe soignante n'est pas chose facile. Elle redouble sa première année, et la suivante, n'est pas plus couronnée de succès. Comment faire pour tenir trois ans dans une ambiance où Pénélope ne trouve pas sa place ? Deux notes éliminatoires auront raison de ce cursus. Elle abandonne au bout de deux ans et demi.

Il y a bien une autre voie que Pénélope aimerait suivre. Quand elle s'était rendue au bureau du BICM, le métier de navigateur timonier l'avait tentée. C'est celui qui la rapproche le plus de son amour de la voile et des cartes. Elle y retourne, passe les tests, les réussit et signe un engagement de longue durée. Désormais, Pénélope évolue dans un monde fait pour elle. L'esprit de la grande famille est enfin au rendez-vous. Dans sa classe, dix filles pour quinze garçons. Elle finit 12^e et choisit le BPC *Mistral*. Aujourd'hui, à la passerelle, elle est fière d'elle et de son travail. Elle est responsable des cartes et des documentations nautiques. Son seul regret : ne pas avoir emprunté ce chemin plus tôt.

Nicolas Réol voulait un emploi stable. Il en a un. Né à Clermont-Ferrand en 1981, il fait partie de ces jeunes sportifs qui, après l'école, vont s'entraîner trois fois par semaine. Le foot, il adore ça. Mais quand il cherche du travail, avec un Bac économique et social en poche, il ne trouve que des petits boulots : carreleur, manutentionnaire, magasinier, boucher, commercial, déménageur... Pendant un an, il va de place en place, rêvant de plus en plus à s'évader. Sa sœur, qui s'est engagée dans l'armée de l'Air, lui donne envie d'une autre vie, à la fois plus stable et moins sédentaire. Et, quand il écrit aux différentes armes, la Marine est la première à répondre. Naviguer ! Nicolas saute de joie. Il réussit les tests et signe des deux mains.

C'est le 3 septembre 2001 que Nicolas rallie Lanvéoc-Poulmic pour son incorporation. Quelques jours plus tard, le drame new-yorkais glace l'ensemble du monde militaire. Il prend alors conscience de l'importance que cet événement a eu sur sa vie. Même si l'on n'aime pas la guerre, y participer a quelque chose de fascinant.

Pour quelqu'un d'aussi social, l'époque de sa formation est pleine de bons souvenirs. Après son CAT, dont il sort 13^e de sa promotion, une affectation sur le *De Grasse* lui permet d'apprendre le métier. L'équipe est restreinte et la confiance que lui font ses supérieurs lui permet de faire un travail varié. Et les voyages commencent : océan Indien, Russie, Norvège, Danemark, Angleterre, Islande... De quoi assouvir ses désirs de dépaysement. Aujourd'hui, Nicolas navigue sur le BPC *Mistral*. Là-haut, à la passerelle, il est en charge de la timonerie et de ses drapeaux. Il reporte aussi sur les cartes la position et la route du bâtiment et tient le journal de bord et celui de navigation. A voir son sourire, il n'y est pas malheureux.



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^{er} octobre 1968, l'école de manœuvre et de navigation rejoint le complexe naval de Lanvéoc-Poulmic, trois 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 plus de 100 hectares en bordure de la rade de Brest, sur la presqu'île de Crozon. La base de l'Aéronautique navale occupe le plateau avec ses flottilles d'hélicoptères. L'école de spécialisation sur hélicoptères embarqués (ESHE), l'école d'initiation au pilotage (EIP), le centre d'entraînement à la survie et au sauvetage de l'Aéronautique navale (Cessan) et le centre d'entraînement et d'instruction (CEI) se trouvent également sur la partie haute de la base. En descendant la colline, la zone qui s'étale en bordure de la rade, face au port de Brest, comprend l'Ecole navale et son institut de recherche, l'école militaire de la flotte, tous les terrains de sport et l'école de manœuvre et de navigation qui, après avoir incorporé les candidats, les forme dans trois spécialités de la Marine.

- **Les manœuvriers et opérateurs de pont** sont responsables des embarcations, de la tenue de la barre et des manœuvres en général (amarrage, 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. Sous l'autorité du chef du quart, ils tiennent le journal de bord et celui de navigation, reportent la position du



bâtiment sur les cartes et transmettent si nécessaire les messages par signaux lumineux ou par pavillons à d'autres bâtiments. Après avoir obtenu le brevet supérieur, ils peuvent devenir patron de passerelle et/ou officier chef du quart.

- **Les guetteurs de la flotte** arment les sémaphores répartis sur tout le littoral. Ils sont aussi affectés dans les CROSS (centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage).

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

technique (CAT) puis, après quelques années de pratique acquise en affectation sur des unités, ils accèdent au cours du brevet supérieur. Un simulateur de navigation, aussi vrai que nature, un bateau école et la reproduction d'une salle des machines permettent aux élèves de s'entraîner pour faire face à des situations particulières. Le sens marin et l'esprit d'équipage est développé au cours d'embarquements sur les goélettes de l'Ecole navale *Belle-Poule* et *Etoile* ainsi que sur d'autres voiliers de plus petite taille.





Comment devenir navigateur timonier et chef du quart ?

Un bon niveau d'anglais est requis pour cette spécialité qui mène à la responsabilité de la conduite d'un bâtiment.

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 NAVIT, 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-neuf 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^e mois d'ancienneté, toujours en fonction de son rang de sortie, et quartier-maître de première classe à partir du 18^e 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.

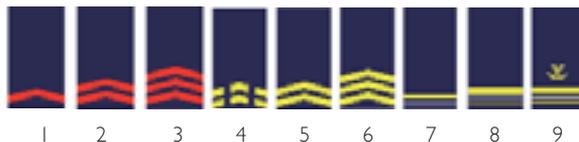
Trois ans après le BAT, la sélection pour le brevet supérieur (BS) de la spécialité est fonction des notations. Les cours durent un an à l'école de manœuvre et de navigation à Lanvéoc-Poulmic, suivis d'une année de qualification à bord d'une unité à la mer pour devenir chef de quart. Au bout de quatre 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). Il ouvre l'accès à des postes d'expert.

Filière école de maistrance

Deux recrutements ont lieu chaque année. Le candidat doit être de nationalité française, âgé de 18 à 25 ans et 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 NAVIT pendant vingt-deux 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 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.



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).