

Les bâtiments-écoles

type

Léopard

LA MÉNAGERIE

François-Olivier CORMAN
Jean MOULIN

Sommaire

Préface

de l'amiral Bernard Rogel 3

L'origine des bâtiments-écoles

Les anciens bâtiments écoles 6
Le programme et la construction des BE 7
Les soucis de jeunesse 8
La création de la 20^e division École 8

La pépinière des chefs de quart

Évolution du commandement oragnique 14
Les commandants des BE 16
La mission des BE 16
Les autres missions 21
Une année type 21
Quelques escales remarquables 23
La décennie du renouveau 24
L'avenir des BE 25

Description

La coque et les qualités nautiques 28
La propulsion et l'énergie 29
L'armement 30
Les transmissions 31
Les moyens de navigation 31
Hélicoptère 31
Les installations antipollution 32
Les locaux vie 33
L'équipage 34

Historiques

Le Léopard 38
La Panthère 45

Le Jaguar 54
Le Lynx 63
Le Guépard 71
Le Chacal 79
Le Tigre 89
Le Lion 96
Les anciens bâtiments 105
Léopard 105
Panthère 105
Jaguar 106
Lynx 107
Guépard 108
Chacal 108
Tigre 108
Lion 109

Postface

..... 110

Annexes

Schémas 112
Guépard 2013 112
Lion 1983 114
Les ponts 116
Les fonds 117
Les modifications 118
Les passerelles 120
Photoscope 122

Glossaire, sigles et abréviations

..... 124

Sources et références

..... 126

Remerciements

..... 126

Notes

..... 127

Préface

de l'Amiral Bernard Rogel,
Chef d'état-major de la marine



L'amiral Bernard Rogel
(Marine nationale)

Le 18 octobre 1982, le premier bâtiment de ce qui deviendra plus tard la « Ménagerie » appareillait de Brest avec 18 élèves aspirants, lançant ainsi le début d'une longue et riche succession de missions de formation qui ont vu depuis plus de 30 000 élèves se succéder à bord des huit bâtiments-écoles.

C'est à leur bord que tous, officiers, officiers mariniers, français ou étrangers, ont fait leurs premiers pas de marins professionnels ; qu'ils y ont débuté la pratique du quart à la mer, la navigation côtière, la direction des chaînes fonctionnelles, les procédures tactiques, les manœuvres

de proximité, la gestion des avaries, l'emploi des armes à la mer.

C'est aussi à leur bord qu'ils ont découvert la rudesse de la mauvaise mer, la fatigue des quarts de nuit, l'inconfort de l'exiguïté, l'incessant roulis, la coupure des liens avec les proches à terre.

C'est finalement à leur bord qu'ils ont commencé à forger leur âme de marin en apprenant à travailler en équipage, en constituant leur savoir-faire et leur savoir-être, en mettant en pratique nos valeurs cardinales et en goûtant l'exaltation du large. Autant de caractéristiques qui fondent notre identité et marquent à jamais nos vies.

Je remercie les auteurs de nous faire embarquer dans l'histoire commune de ces milliers de marins, les mêmes qui servent aujourd'hui à bord de tous les bâtiments de la marine.

Amiral Bernard Rogel



Le Guépard à la mer en 2013.
(P. Daniélou)



L'origine

des

bâtiments-écoles

Les anciens bâtiments-écoles	6
Le programme et la construction des BE	7
Les soucis de jeunesse	8
La création de la 20 ^e division	8

Les anciens bâtiments écoles

Les écoles de la Marine nationale ont toujours disposé de bâtiments pour l'instruction à la manœuvre et à la navigation de leurs élèves, qu'il s'agisse de l'École navale, et d'une manière plus générale du groupe des écoles du Poulmic, ou du Centre d'instruction naval de Brest (situé dans l'ancienne École navale de Saint-Pierre-Quilbignon).

Avant de rejoindre leur affectation, ou avant de débiter leur campagne d'application pour les officiers¹, les élèves reçoivent une instruction préalable sur des bâtiments de petite taille. Ces périodes appelées « corvettes », en mémoire d'anciens bâtiments annexes de l'École navale (parmi lesquels la corvette *Janus* en 1887), sont destinées à initier les élèves aux fondamentaux de la navigation et

aux rudiments de la vie à bord d'un bâtiment de combat.

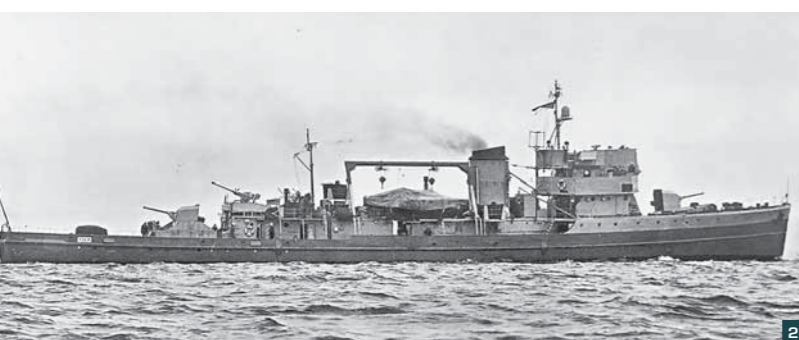
À la veille de la seconde guerre mondiale, les corvettes sont réalisées à bord d'avisos anciens datant de la 1^{re} guerre mondiale comme le *Coucy*. En 1945, ce rôle est repris par les anciens dragueurs de mines allemands classe M 40 : la *Meuse* (ex *M 28*, 1947-1953), l'*Oïse* (ex *M 38*, 1947-1956), la *Somme* (ex *M 9*, 1948-1953), l'*Yser* (ex *M 85*, 1947-1956), le *Laffaux* (ex *M 81*, 1953-1956) et le *Vimy* (ex *M 253*, 1953-1956).

Dans les années 1950, les dragueurs allemands sont remplacés par les derniers avisos dragueurs achevés après la guerre : le *Commandant Amyot d'Inville* (1957-1964) et le *Commandant de Pimodan* (1957-1964) et les premiers escorteurs rapides : *Le Corse* (1959-1964), *Le Boulonnais* (1959-1964) et *Le Bordelais* (1959-1966) qui constituent le groupe des escorteurs et avisos de la 2^e Région maritime. Ils sont renforcés de fin 1963 à fin 1964 par deux anciens destroyers d'escorte américains, l'*Oïse* (ex-*Algérien*) et l'*Yser* (ex-*Sénégalais*). À partir du milieu des années soixante, les corvettes sont assurées par des bâtiments de la 2^e région maritime détachés pour cette mission, notamment les escorteurs rapides de la 7^e DER (division d'escorteurs rapides)² qui remplacent le groupe des escorteurs et avisos de la 2^e Région le 16 novembre 1964, puis par les avisos A 69.

En complément de ces navires, les élèves embarquent aussi à bord d'anciens dra-

1. L'escorteur rapide *Le Breton*, à couple de l'escorteur d'escadre *Surcouf*, en Penfeld, le 4 avril 1966. (JM)

2. Le dragueur *Yser* (ex allemand *M 85*), annexe de l'École navale de 1947 à 1956. (DR)



gueurs de mines. Il s'agit au début des années soixante d'anciens dragueurs côtiers américains type YMS (*Asphodèle*, *Basilic*, *Clématite*, *Héliotrope* et *Perce Neige*), remplacés entre 1963 et 1965 par des dragueurs type MSC construits dans les années cinquante et constituant les 20^e et 22^e Didra (Division de dragueurs, *Églantine*, *Pivoine*, *Azalée*, *Cyclamen*, *Lobélia*, *Acacia*, *Glycine*, *Mimosa*, *Réséda*). Cette flottille est complétée par quatre an-

ciens dragueurs de rade et d'estuaire (type HAM britannique), deux pour l'École navale, la *Tulipe* (1965 à 1984) et la *Capucine* (1970 à 1984) et de deux pour le CIN, l'*Œillet* (1968 à 1984) et l'*Hortensia* (1978 à 1983).

Ces dragueurs vieillissant rapidement, il est décidé de les remplacer par une série homogène de petits bâtiments spécialement conçus pour les missions d'instruction.

Le programme et la construction des BE

Le programme de remplacement des dragueurs est lancé en 1978. Huit unités permettent de bénéficier d'un effet de série et, pour les utilisateurs, d'harmoniser les méthodes d'instruction. Finalement, deux lots de quatre unités sont commandés à des chantiers privés, l'un d'entre eux confiant la réalisation d'un bâtiment à un troisième chantier naval. L'armement final est réalisé par la Direction des constructions navales (DCN) à Brest.

Désignés initialement « bâtiments d'instruction à la navigation » (BIN), ils prennent la dénomination de « bâtiments-écoles » (BE) fin 1982 pour ne pas être confondus avec les « bâtiments d'instruction à la manœuvre » (BIM) de l'École navale.

Les BE sont construits dans trois chantiers :

Les Ateliers et Chantiers de la Manche (ACM) à Saint-Malo³ pour le *Léopard*, la *Panthere*, le *Jaguar* et le *Guépard* ;

Les Chantiers et Ateliers de la Perrière à Lorient⁴ pour le *Lynx*, le *Tigre* et le *Lion* ;

Le Chantier de la Société Française de Construction navale (SFCN) à Villeneuve-La-Garenne⁵, pour le *Chacal*.

Les huit bâtiments sont construits entre le 6 avril 1981 (mise sur cale du *Léopard*) et le 10 septembre 1983 (admission au service actif du *Lion*).

En 1982, la marine nationale émet l'idée de construire un neuvième bâtiment-école financé par

les marines étrangères venant s'instruire en France. C'est dans ce but que le *Jaguar* est présenté lors du salon Euronaval cette année-là. Le projet est finalement rapidement abandonné.

En 1987, l'état-major du commandant en chef pour l'Atlantique propose de commander plusieurs unités supplémentaires du même type qui, sous réserve d'une légère adaptation, seraient déployées en temps de paix dans des ports secondaires de la façade Atlantique pour y assurer la défense maritime du territoire – Le port de Rochefort est notamment évoqué. Cependant, aucune suite n'est donnée à ce projet et les bâtiments-écoles resteront les seuls navires de ce type.



Le *Chacal* en construction à Villeneuve-la-Garenne. (Marine nationale)

Les soucis de jeunesse

Les premières sorties à la mer, notamment celle du *Léopard* en février 1982, se déroulent bien mais permettent d'identifier deux faiblesses⁶ : le bruit des moteurs de propulsion à l'intérieur du bâtiment est trop important et l'eau douce des soutes n'est pas potable.

Dans un premier temps, les structures du bâtiment sont renforcées et des cloisons et planchers flottants isolants sont installés afin de réduire le niveau sonore dans les locaux-vie. Par ailleurs, les soutes à eau douce sont entièrement modifiées et remises en état.

La traversée de longue durée du *Léopard*, fin octobre 1982, cause encore une trop grande fatigue

au personnel. Des essais d'insonorisation sont alors réalisés sur la *Panthère*. L'admission au service actif du *Léopard* et de la *Panthère* ne peut être prononcée qu'avec restriction, l'équipage devant recevoir douze heures de repos obligatoire après 36 heures de mer.

L'expérience acquise sur les quatre premiers bâtiments profitant aux quatre autres, les moteurs de ces derniers sont montés sur des plots élastiques qui diminuent les bruits de moteurs. Ces plots seront installés ultérieurement sur les quatre premiers bâtiments lors de leurs premières périodes d'entretien majeur.

Mais les quatre derniers bâtiments rencontrent aussi leur part d'ennuis : le lignage des lignes d'arbres est incorrect et l'accouplement d'une ligne d'arbres du *Tigre* cède subitement. Seul le *Chacal*, construit à la Garenne-Colombe, échappe à ces problèmes qui sont néanmoins rapidement résolus.



Le *Léopard* juste après son lancement, le 4 juin 1981, à Saint-Malo. (DR)

La création de la 20^e division École

La 20^e Didra est dissoute le 1^{er} septembre 1982 et tous les dragueurs sont regroupés dans la 22^e Didra (*Réséda*, *Acacia*, *Cyclamen*, *Pivoine*), dissoute à son tour le 1^{er} décembre 1983 lors du retrait du *Cyclamen*.

Il était initialement prévu de remplacer ces deux divisions de dragueurs (20^e et 22^e Didra) par deux divisions d'escorteurs côtiers. Finalement, une décision du 19 mars 1982 (n° 142 EMM/PL/ORG), prévoit la création de la 20^e division des bâtiments-écoles (20^e

Divec) lors de l'admission au service actif du troisième bâtiment-école (avec le *Léopard*, chef de division, la *Panthère* et le *Jaguar*), le *Lynx* devant être incorporé à son admission au service actif. Finalement, la 20^e division des bâtiments-écoles est créée le 20 janvier 1983 avec le *Léopard* (chef de division), la *Panthère*, le *Jaguar* et le *Lynx*. La création d'une seconde division avec les quatre derniers BE était également prévue mais les huit bâtiments sont finalement tous incorporés dans la 20^e DIVEC, elle-



L'insigne de la 20^e division-école. (Marine nationale)

même rattachée à la flottille des bâtiments légers de l'Atlantique (FLOLANT).

Une « équipe de soutien des BE » (ESBE) est par ailleurs créée au sein de la Flottille des bâtiments légers. Elle a pour vocation d'apporter son soutien aux équipages des bâtiments-écoles, dans les mé-

tiers du pont comme dans ceux de la machine.

Le *Léopard*, bâtiment du chef de division, arbore alors une bande noire sur la cheminée.



Les huit bâtiments-école en formation à la sortie du goulet de Brest, en 1991. Le *Léopard* est en tête. (DR)

La Ménagerie

Témoignage de l'amiral Jean-Paul Tacon, commandant le *Léopard* de 1984 à 1985.

En 1984, le *Léopard*, accompagné d'autres bâtiments-écoles, appareille de Brest pour une corvette d'instruction. À cette occasion, l'amiral Fuzeau, commandant de l'École navale, est à bord. Lorsque le pétrolier ravitailleur *Durance* croise la division en formation dans le Goulet de Brest, son commandant, le capitaine de frégate Mailloux, appelle cordialement le *Léopard* sur VHF en demandant si la « Ménagerie » part en tournée. L'amiral Fuzeau prend le micro pour répondre aussitôt « Oui, et le dompteur est à bord ! ».

À la suite de ce dialogue inopiné, les bâtiments-écoles reçoivent rapidement à Brest le surnom affectueux de « Ménagerie » qui s'étend ensuite au reste de la marine.



Un élève et une alidade de relèvement sur l'aileron bâbord du *Guépard*, en 2003. Au fond, le *Lion*.
(C. Davesne, Marine nationale)



La pépinière

des

chefs de quart

Évolution du commandement organique	14
Les commandants des BE	16
La mission des BE	16
Les autres missions	21
Une année type	21
Quelques escales remarquables	23
La décennie du renouveau	24
L'avenir des BE	25

Évolution du commandement organique

La flottille des bâtiments légers de l'Atlantique est dissoute le 1^{er} juin 1992 et les BE passent sous l'autorité de l'École navale. L'équipe de soutien des BE est alors rattachée aux ateliers militaires de la flotte (AMF) de Brest afin de poursuivre son travail de soutien de la division.

Le 13 juillet 1993, la 20^e division École est dissoute suite à une décision de faire disparaître ces entités au sein de la marine nationale. Le *Léopard* perd à cette occasion la bande noire qui le distinguait jusqu'alors des autres bâtiments-école. En parallèle,

l'équipe de soutien des BE est dissoute et son personnel est versé à l'École navale où un « détachement logistique de l'École navale » est créé ; outre des marins de spécialité secrétaires et timoniers, ce détachement implanté au sein de la base navale de Brest dispose de l'« équipe de soutien des bâtiments affectés » (ESBA) qui prête son concours aux BE, BIN et goélettes en fournissant du personnel destiné à l'entretien des bâtiments et au service à quai. En 1994, ce détachement est constitué de 22 marins.



1. Navigation en eaux resserrées (NAVRES) sur le *Chacal* en décembre 1999 (DR).

2. Le *Lynx* et le *Jaguar* à Brest le 25 janvier 2011. (B. Rupin, Marine nationale)

3. La passerelle d'instruction du *Tigre*, en janvier 2005. (F.-O. Corman)

Les huit bâtiments constituent alors le « groupe des bâtiments-écoles », commandé traditionnellement par le commandant du *Léopard*, qui reçoit le titre abrégé de « COMGROUBATECO ».

Le groupe des bâtiments-écoles passe ensuite sous l'autorité de la Force d'Action Navale (FAN) le 1^{er} juin 2000 lors de la création de cette entité, elle-même née de la réorganisation des composantes de la marine nationale.

Ce rassemblement des huit unités du même type au sein d'un groupe permet notamment l'harmoni-

sation des pratiques d'instruction et la mutualisation des tâches administratives. Ainsi, chaque bâtiment est responsable de plusieurs domaines de compétence au sujet desquels il représente les autres bâtiments.

En 2012, le *Lynx* était par exemple responsable des relations publiques et de l'organisation sécurité des bâtiments-écoles tandis que le *Jaguar* avait en charge la conduite nautique, l'organisation aviation et les systèmes d'information et de communication.

Extrait du rapport de fin de commandement du capitaine de corvette Trouillet, dernier commandant de la 20^e division des bâtiments-écoles (Juillet 1993).

« Je ne saurais assez souligner les satisfactions qui furent les miennes et en particulier celles de voir huit unités agir dans l'harmonie et non l'uniformité.

Tout ceci n'aurait sans nul doute pas été possible si d'une part l'enthousiasme et la disponibilité, chaque année mise en exergue, des jeunes commandants, mais aussi les qualités remarquables tant professionnelles qu'humaines des équipages n'avaient pas été au rendez-vous, conférant par là même au mot « division » la plénitude de sa signification.

C'est ainsi que j'ai pu apprécier, malgré des conditions météorologiques particulièrement difficiles cette année, l'excellence de la conception et la remarquable adaptation des bâtiments-écoles à l'ensemble des missions qui sont les leurs.

Aussi, alors que le 13 juillet 1993 sonne le glas de la vingtième division école après un peu plus de dix ans d'existence, dix ans qui ont vu passer sur ses passerelles la totalité des chefs de quart, en formation, de la

marine nationale, je ne peux que répéter, à l'instar de mes prédécesseurs, le plaisir qui fut le mien, ou plutôt qui fut le nôtre, à percevoir dans le regard de ces « apprentis chefs du quart », la volonté, l'ardent désir de perfectionnement, reflet sans nul doute de la fierté, de la compétence et du dévouement des équipages qui auront eu conscience d'accomplir, dans la plus grande unité possible, une des missions essentielles de toute marine que peut représenter la formation des futures générations de chefs du quart. »



En Passerelle en navigation en eaux resserrées. (G. Bléhaut)

Les commandants des BE



Instruction en passerelle sur le *Lynx*. (Marine nationale)

Initialement, les BE sont commandés par des enseignes de vaisseau de 1^{re} classe, à l'exception du chef de division, capitaine de corvette. Les BE sont alors généralement le premier commandement à la mer pour un officier issu de l'École navale.

Le *Jaguar* fait néanmoins figure d'exception puisqu'il est commandé à deux reprises par un major navigateur entre mai 1982 et juillet 1987.

Jusqu'en 1992, les commandants des BE restent enseigne de vaisseau de 1^{re} classe pendant tout leur temps de commandement. À partir de 1993, les commandants sont plus anciens et, toujours enseignes, sont désignés à la fin de leur temps dans ce

grade. Ils prennent leur commandement en juillet et sont promus lieutenant de vaisseau le 1^{er} août suivant.

Jusqu'en 1994, seul le commandant du *Léopard* et du groupe des bâtiments-écoles dispose d'une lettre de commandement. Cette disposition est ensuite étendue aux autres commandants.

Conséquence logique de l'allongement du temps de la scolarité de l'École navale décidé en 2002, les commandants sont généralement tous lieutenants de vaisseau lors de leur prise de commandement à partir de 2010-2011.

La première femme à commander un bâtiment-école est le lieutenant de vaisseau Marie-Hélène Seznec, qui prend le commandement du *Lynx* le 19 juillet 1994. Elle est alors la seconde femme à commander un navire de la marine nationale française.

Aujourd'hui, les commandants sont sélectionnés parmi le vivier des jeunes officiers de marine et sont issus de différentes filières : en 2012, on comptait par exemple quatre officiers ayant intégré l'École navale par le concours externe, un officier ayant rejoint cette même école par le concours sur titres, deux anciens officiers mariners devenus officiers en intégrant l'École navale par la voie interne et un officier servant sous contrat.

Les missions des BE

En lien avec l'École navale, principale autorité d'emploi, les bâtiments participent prioritairement à la formation maritime des futurs chefs de quart de la marine nationale, c'est-à-dire les marins chargés de la conduite nautique des navires et des sous-marins lorsqu'ils sont en surface, en leur faisant pratiquer la navigation côtière et en leur apprenant la manœuvre.

Dans ce but, les BE sortent en mer lors de périodes appelées « corvettes », sorties d'instruction d'une

durée comprise entre une et quatre semaines. Une grande partie de l'entraînement concerne l'apprentissage de la navigation côtière au large de Brest, les côtes bretonnes s'y prêtant particulièrement bien. Les plus longues sorties conduisent les BE, en groupe, des côtes espagnoles aux côtes norvégiennes.

Les « corvettes » sont effectuées au profit de tous les élèves qui suivent une formation de chef de quart au sein de la marine nationale : École navale

(EN), École militaire de la flotte (EMF), élèves officiers de réserve (EOR) provenant des grandes écoles et de la marine marchande, élèves Polytechniciens, volontaires officiers aspirants (VOA), élèves du brevet supérieur (BS) de navigateur, officiers de réserve en situation d'activité (ORSA) ou officiers sous contrat (OSC).

Plusieurs autres administrations de l'État envoient également leurs élèves suivre la formation de chef de quart à bord des BE. C'est notamment le cas de la gendarmerie maritime, des Douanes et de l'administration des Affaires maritimes.

Enfin, les bâtiments-écoles accueillent également de nombreux élèves étrangers et en particulier ceux du cours spécial de l'École navale (CSEN), remplacé par le cours de l'École navale pour officiers étrangers (CENOE) en 1995. Plus d'une quarantaine de nationalités se sont ainsi succédé à bord des bâtiments-écoles en trente ans de navigation.

En parallèle, les bâtiments accueillent les marins qui suivent une formation maritime au sens large :



Des élèves en instruction dans le compartiment auxiliaires du *Tigre* en juillet 2001. (DR)

École des mousses, École de Maistrance, cours des manœuvriers, mais aussi les préparations militaires de la marine (PMM). Les bâtiments-écoles leur permettent alors de s'acclimater au milieu maritime et de leur faire découvrir la vie à bord d'un bâtiment de combat.

Au total, entre 600 et 1 000 élèves sont embarqués chaque année à bord des bâtiments-écoles.

Première corvette

Lundi matin, à quai à Brest.

À l'ombre des gigantesques alvéoles de béton de l'ancienne base sous-marine allemande de Brest, le ponton des bâtiments-écoles est déjà une ruche bourdonnante alors que le jour vient seulement de se lever : embarquement de vivres, remplissage des soutes en eau et lancement des groupes électrogènes battent leur plein.

À bord des bâtiments-écoles, les « fistots »⁷ d'une demi-promotion de l'École navale assistent à leur premier briefing avant appareillage. Le décor est planté : les conditions météorologiques sont dignes d'un mois de janvier, la mer est agitée et le vent souffle fort. La diffusion du « poste de manœuvre général » retentit dans les haut-parleurs grésillants : l'heure du départ a sonné.



Le *Tigre* à la mer en décembre 2005. (JM Loric, Marine nationale)

La passerelle de navigation est investie, le commandant prend la manœuvre pour l'appareillage et les marins se répartissent sur les aires de manœuvre pour larguer les premières aussières.

...