



# Y. Camaret. Des fonds marins à la Tour Eiffel

Après avoir connu les profondeurs comme commandant de sous-marins nucléaires, Yves Camaret côtoie aujourd'hui les sommets. À 59 ans, il dirige les services techniques de la Tour Eiffel.



Avec son équipe de 50 techniciens, Yves Camaret a retrouvé à la Tour Eiffel, la même solidarité et la même fierté d'appartenir à une entité que lorsqu'il était à la tête d'un sous-marin.

Photo G.L.

« J'ai eu cette chance de passer par ces deux symboles du génie français. Le premier plongeait à 300 m, le second culmine à 300 m ! ».

Yves Camaret, directeur technique de la Tour Eiffel.

## Repères

**1949.** Naissance au Puy-en-Velay (Haute-Loire).

**1969-1971.** Ecole navale à Lanvéoc-Poulmic.

**1971-1972.** Embarquement sur la Jeanne-d'Arc.

**1979-1982.** Chef du service sécurité plongée sur Le Terrible, à Brest.

**1984-1986.** Commandant du sous-marin Daphnée.

**1991-1996.** Second puis commandant de L'Inflexible, sous-marin nucléaire lanceurs d'engins, à Brest.

**1999-2000.** Commandant de la Bofost, base opérationnelle de la force océanique stratégique à Brest.

**2000-2002.** Directeur adjoint du service de soutien de la flotte à Brest.

**2002-2004.** Amiral conseiller du chef d'état-major de la Marine pour les affaires nucléaires.

**Depuis 2004.** Directeur technique de la Tour Eiffel.

## De la Marine à la Tour Eiffel, vous êtes passé d'un mythe français à un autre ?

C'est ce que je me dis parfois. La dissuasion nucléaire, avec les sous-marins nucléaires lanceurs d'engins, et la Tour Eiffel sont vraiment deux entités franco-françaises. En 1889, la Tour Eiffel symbolisait la maîtrise technologique de la France. Et la dissuasion nucléaire, dans les années 70 à 90, représentait l'indépendance de la France et sa capacité à réussir des sous-marins nucléaires avec un réacteur embarqué, des missiles, toute une technologie de pointe. J'ai eu cette chance de passer par ces deux symboles du génie français. Le premier plongeait à 300 m, le second culmine à 300 m !

## Au poste de directeur technique de la Tour Eiffel, vous succédez à un autre ancien sous-marinier. Faut-il être marin pour occuper ce poste ?

Non ! D'une façon générale, les qualités des marins sont appréciées dans le domaine civil, et peut-être plus particulièrement à la Tour Eiffel. L'autonomie et l'adaptabilité sont des qualités qu'ont les marins et dont on a besoin ici. Les installations sont parfois très anciennes. Les ascenseurs historiques, par exemple, construits en

1899, tournent comme à l'origine. Ces machines, seul le personnel de la Tour Eiffel sait les entretenir. C'est comme en profondeur, on doit se débrouiller tout seul. Il y a aussi l'habitude du travail en équipe. Avec 50 techniciens, dont quatre ingénieurs, c'est comme un petit équipage. Je me sens à la tête d'une équipe très soudée, mais aussi très fière de « sa » Tour Eiffel. Je retrouve la solidarité, la fierté d'appartenir à une entité.

## Quel est votre rôle au sommet de la Dame de fer ?

J'ai deux casquettes, celle de directeur technique et de responsable de la sécurité. J'ai en charge la maintenance des installations, qui doit se faire malgré une exploitation 365 jours par an et la présence du public. Il y a la maintenance quotidienne, mais aussi les gros chantiers. Depuis octobre dernier, nous modernisons l'ascenseur historique du pilier ouest et rénovons l'Altitude 95, le restaurant du premier étage. En mars, débutera le chantier de peinture qui va mobiliser une trentaine de peintres jusqu'à l'été 2010.

## Et vous devez aussi assurer la sécurité des sept millions de visiteurs ?

Depuis le premier coup de pioche pour la

construction du monument et après 120 ans d'exploitation, on compte zéro accident mortel. Et ce n'est pourtant pas les risques qui manquent : un tourneur qui tombe peut-être mortel, sans compter les risques d'incendies... S'il n'y a aucun accident, c'est que l'on prend des précautions draconniennes. Ce n'est pas que de la chance, même si saint Gustave est là ! Mais le risque qu'on ne peut pas ignorer, c'est le terrorisme. Au moindre incident sur la Tour Eiffel, le monde entier est en émoi. Le poids est, cette fois, médiatique.

## Mais une pression moindre que celle connue dans votre précédente carrière ?

La pression était plus forte sur un sous-marin : quand on a en charge un réacteur nucléaire, on n'a pas le droit au moindre faux pas. L'Inflexible que j'ai commandé, c'est 1.000 fois Hiroshima. Alors je vous assure que la pression est très forte. Au départ de chaque mission, j'ai toujours ressenti physiquement un poids sur les épaules quand je prenais la responsabilité de l'équipage. Ça pèse très lourd de se dire qu'on sera peut-être celui qui aura à exécuter l'ordre de faire un tir.

Propos recueillis par Gwénaëlle Loaec

## « C'est le monument qu'il faut avoir vu au moins une fois »

### ATAVISME MARITIME ET BRETON

« Mon grand-père breton, originaire de Mesquer (44), près de Guérande, a fait la marine marchande. Il a commandé des pétroliers, des paquebots. Son frère aussi était marin. Il y a donc un peu d'atavisme maritime et breton. Et puis, j'étais attiré par l'uniforme, les escales, la vie de marin, l'aventure. À l'époque, je n'avais pas idée de faire du sous-marin, mais plutôt de partir sous les tropiques. En 1971, en deuxième année à l'école navale, j'ai fait un stage sur le sous-marin Le Marsouin. J'y ai trouvé une ambiance extraordinaire, un équipage très soudé, une mission exaltante avec des gens enthousiastes qui aimaient leur métier. Ça m'a donné envie d'y faire carrière ».

### UNE ÉPOUSE JAPONAISE

« Après mon tour du monde sur la Jeanne-d'Arc et avant de m'enfermer pendant toute une carrière dans un gros cigare noir, j'ai eu envie de connaître

l'aventure. J'ai fait deux ans à Tahiti. Et lors de ce périple autour du Pacifique, alors qu'on arrivait au Japon, on a eu un accident de mer. On s'est fait aborder par un cargo japonais. Il n'y a pas eu de blessés mais des dégâts matériels importants : un gros trou dans la coque et un compartiment de machines noyé. On est resté réparer le bateau au Japon. Au lieu d'une escale de quatre jours, on est resté plus de quatre mois sur place. C'est là que j'ai rencontré celle qui est mon épouse aujourd'hui ».

### FASCINÉ PAR LA TOUR EIFFEL

« J'ai visité la Tour Eiffel pour la première fois en 1964. J'avais quinze ans. J'étais émerveillé, mais pas particulièrement par la beauté du bâtiment. Même aujourd'hui, je ne lui trouve pas une esthétique particulière le jour. La nuit, en revanche, avec l'éclairage, c'est magique ! Ce qui m'a toujours séduit, c'est la prouesse technique. Il y a ce côté

unique parce que nulle part ailleurs, ça n'existe. Et ce côté exceptionnel au niveau technique et technologique qui a attiré pendant des décennies les gens. Et maintenant, c'est dans tous les guides. C'est le monument qu'il faut avoir vu au moins une fois ».

### DÉJEUNER EN FAMILLE

« Nous étions venus en famille à déjeuner au Jules-Verne, le restaurant du deuxième étage de la Tour Eiffel, pour fêter mes étoiles d'amiral et la réussite scolaire des enfants. À la sortie du repas, je suis allé saluer mon prédécesseur à la Tour Eiffel. Yannick Bourse était un copain de la Marine. Il m'a annoncé son intention de prendre sa retraite. Son directeur voulait un marin pour le remplacer. J'étais à deux ans de la retraite dans la Marine. Je n'avais pas le profil pour finir chef d'état-major. La chance ne vous sourit pas deux fois. Alors j'ai postulé et j'ai été embauché ».