

**Zeitschrift:** Revue Militaire Suisse  
**Herausgeber:** Association de la Revue Militaire Suisse  
**Band:** - (2008)  
**Heft:** 6

**Artikel:** Sortie bassin du porte-avions Charles de Gaulle à Toulon  
**Autor:** Triai, Chaouki / Zimmermann  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-346914>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

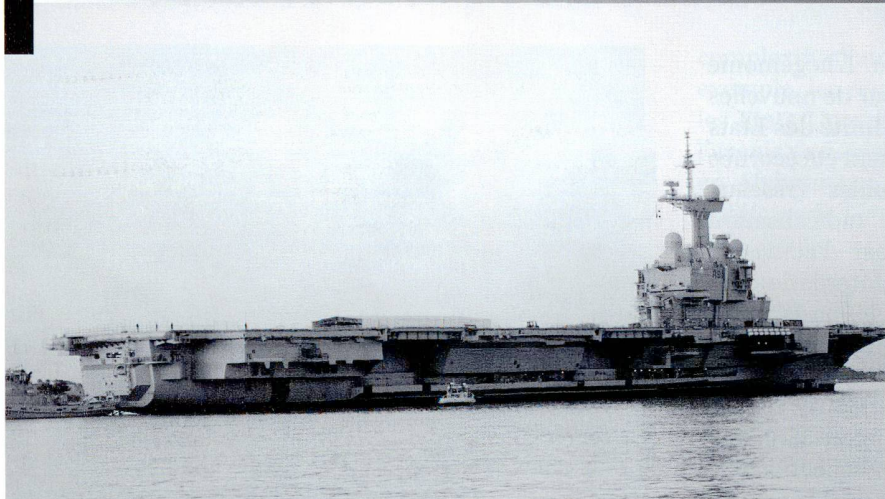
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 11.05.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**



Le bâtiment de 42.500 tonnes retrouve son élément naturel : la mer. Toutes les photos © auteur.

## Sortie bassin du porte-avions Charles de Gaulle à Toulon

**Chaouki Triai**

Journaliste et universitaire spécialisé dans les questions géopolitiques et sécuritaires

**L**es journalistes et photographes étaient nombreux à la sortie bassin du porte-avions Charles de Gaulle, en cale depuis le 1er septembre 2007 pour entretien et réparation (IPER). Le rendez-vous était fixé le vendredi 22 août 2008 à 6h devant l'entrée de la base navale de Toulon. Il fallait donc être à l'heure. La presse était invitée à se doter de chaussures de sécurité et d'un casque, afin de circuler sur la base à proximité du porte-avions.

Pour l'ensemble du personnel militaire mais aussi des employés de la Direction des Chantiers Navals et Services (DCNS) en charge de l'IPER, dont la tâche de maîtrise d'œuvre lui a été confiée par la Direction du Service de Soutien de la Flotte (DSSF) en tant que maître d'ouvrage, c'était à la fois un moment très attendu, émouvant et source d'anxiété.

Vers 6h30, il faisait encore bien nuit quand les premiers mouvements du porte-avions se sont manifestés, aidé par des bateaux porteurs. Les flashes des appareils photos ont crépité toute la matinée et les caméras n'ont pas raté une seconde d'image pour filmer cette opération après près 15 mois de « check-up » du bâtiment.

### Elégance et majesté

Cette sortie en douceur était d'une élégance et d'une majesté certaine. Un spectacle d'une grande beauté, qui se mariait avec une nuance de luminosité au fur et à mesure de la levée du jour. Les pas de l'ensemble des personnes à quai, évoluaient avec le retrait du navire de son port d'attache.

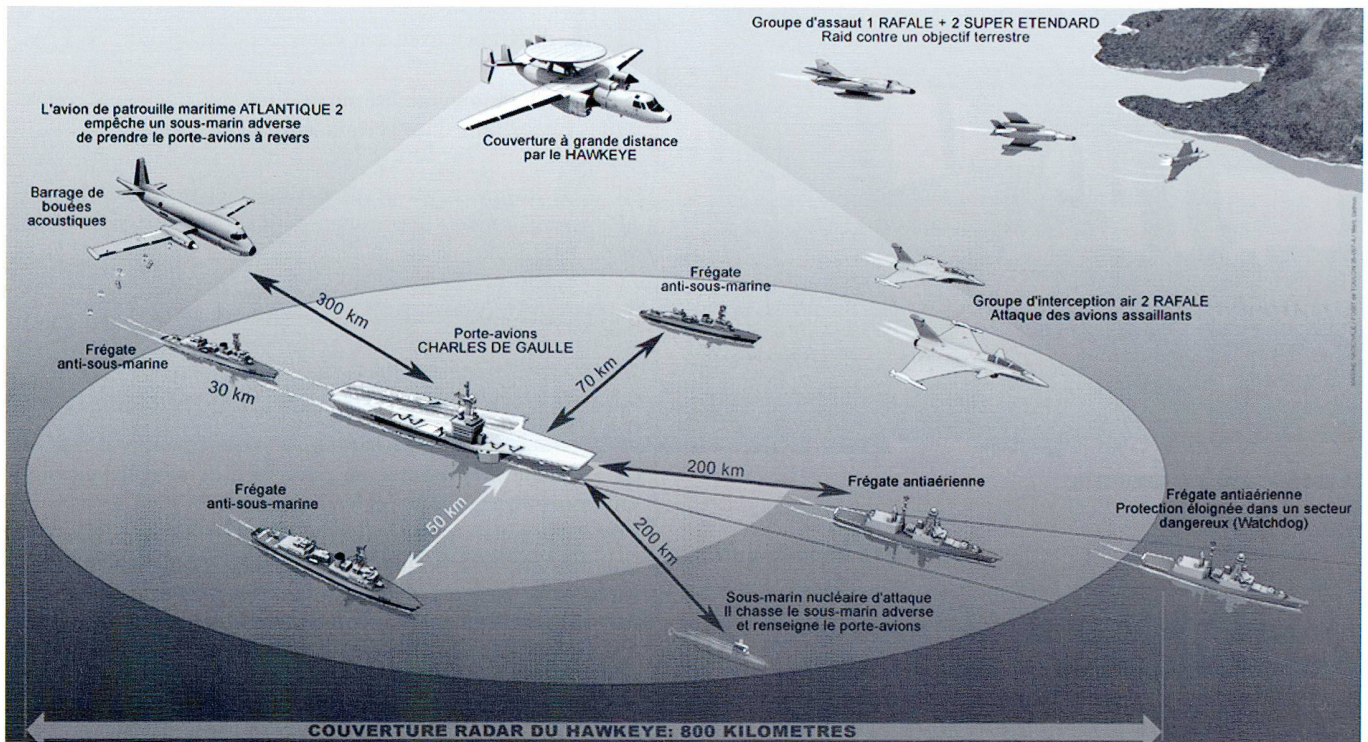
Au loin, le porte-avions s'immobilise quelques instants tandis qu'un hélicoptère le survole. Celui-ci poursuit sa rotation avant de rentrer en cale sur un autre quai, de manière aussi lente mais tout aussi magnifique que son départ du bassin Vauban sud et sa mise à quai sur la partie ouest du même lieu.

### Débriefing du Commandant du porte-avions Charles de Gaulle

Le Capitaine de Vaisseau (CV) Stéphane Boivin, commandant le porte-avions Charles de Gaulle, est satisfait de l'opération. Pressé par les questions des journalistes, sa réaction ne se fait pas attendre : « Je suis ravi parce que la manœuvre s'est parfaitement déroulée, conformément aux prévisions. Je suis également ravi car c'est une étape importante dans la vie du bateau. Il flotte à nouveau après

**Le porte-avions nucléaire à quai et sous bonne garde. Il est la clé de la projection de forces françaises.**

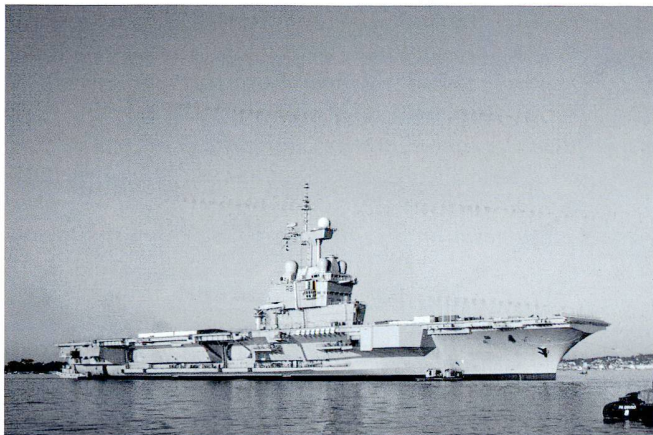




La force aéronavale comporte des bâtiments d'escorte et des appareils d'interception (*Rafale*), d'attaque (*Rafale*, *Super Etendard Marine* revalorisé) au sol ainsi que d'alerte avancée (*Hawkeye*). Infographie © Marine nationale.

plus de 12 mois maintenant. » Nommé depuis une année maintenant, le CV Boivin connaît le Charles de Gaulle depuis deux années, puisqu'il en a été le commandant en second. Il en a ensuite pris le commandement pour le mettre en bassin et l'échouer un mois plus tard. « C'est pour moi quelque chose de très significatif, ce qui s'est passé ce matin, parce que cela augure dans quelques mois la fin de l'opération d'entretien et la reprise des activités à la mer » souligne-t-il. A la question d'une journaliste de savoir si quelque chose l'attendait ce matin, il répond sans ambages : « Comme tous les marins. Un marin à deux métiers. D'abord à quai, c'est d'entretenir le bateau et ensuite, de naviguer. Le marin est content de connaître les deux facettes de ce métier. Après une longue période d'indisponibilité, pendant lequel le marin de tous âges et de grades, a énormément travaillé et œuvré pour conduire cette opération d'entretien, (il) est évidemment impatient de reprendre la mer. »

**Le porte-avions nucléaire (PAN) effectuera ces prochains mois des essais opérationnels en mer, avant de reprendre du service actif.**



### Tout n'est pas terminé avant l'échéance de novembre 2008

Cette phase de vérification IPER n'est pas terminée, puisque cela implique d'autres missions d'entretiens avant se rendre opérationnel le navire. Le commandant précise : « Nous devons finir un certain nombre de travaux. Il ne vous a pas échappé que lorsque vous avez traversé la bateau, il y a quelques échafaudages et des manches de ventilation un peu partout. Il y a des montages à effectuer. Nous avons commencé à faire tourner certaines nouvelles installations, qu'il faudra tester en mer ensuite. Par exemple, nous allons mesurer précisément la vitesse maximum que nous obtiendrons avec les hélices. Il s'agira aussi de tester l'installation de mise en œuvre de nouvelles munitions et ce qui permet de mettre également en œuvre les *Rafale* de la nouvelle génération. Plus de 200 installations ont été visitées, qu'il faut toutes tester en configuration réelle en mer avant de pouvoir dire au Chef d'Etat Major de la Marine que nous sommes capable d'entamer l'entraînement. Un entraînement qui doit nous conduire dans quelques mois, au printemps 2009, à une situation pleinement opérationnelle pour toutes les missions qui nous seront confiées. »

Pour l'heure et d'ici le printemps 2009, les *Rafale* 2 seront au rendez-vous pour de nouveaux exercices d'appontage. L'entraînement de cet été des *Rafale* 2 aux Etats-Unis ne sera qu'une valeur ajoutée de plus pour la suite des événements. Un exercice « qui a permis aux pilotes d'entretenir leur qualification aussi bien pour l'appontage que le catapultage. Mais c'est surtout des qualifications tactiques, car ils ont participé à des exercices de très haut niveau avec nos amis Américains.(...). »



Le commandant à la manœuvre.

### Questions au Capitaine de Vaisseau (CV) Zimmermann

CT : De manière générale et synthétique comment s'est déroulé l'exercice ?

CV Zimmermann : L'exercice s'est parfaitement déroulé, dans une ambiance de professionnalisme et de franche camaraderie. Nous avons été très bien accueillis au sein du groupe aérien du porte-avions *Roosevelt*, le Carrier Wing 8. Il y a eu trois grandes phases : des exercices de mise en condition pour créer une forme de cohésion et se préparer à aller à bord du *Roosevelt*, une phase d'embarquement pendant laquelle les pilotes se sont ré-entraînés à l'appontage et une phase beaucoup plus tactique dans le cadre de la certification du groupe aéronaval dans son ensemble.

CT : Les points forts et les points faibles ?

CVZ : Les points forts ont été assurément la capacité d'adaptation des pilotes et techniciens français. Un point majeur a été leur intégration exemplaire dans l'univers du pont d'envol du porte-avions. Les points faibles demeurent inhérents aux conditions de mise en oeuvre d'appareils loin des bases support. Les flux logistiques et les dépannages sont ainsi rendus beaucoup plus complexes et coûteux à maîtriser que si l'on était déployé à bord de notre porte-avions.

CT : Un mois d'exercice, est-ce suffisant ?

CVZ : Tout dépend du point de vue. Nous n'avons encore jamais eu la possibilité d'opérer au sein d'un groupe aérien américain comme si nous étions une unité de ce dernier. En ce sens, nous avons encore beaucoup à apprendre. D'un autre point de vue, un mois d'activité intense loin de nos bases engendre des contraintes non négligeables sur le matériel, les visites techniques des avions. Donc en résumé, un mois de déploiement constitue un bon compromis.

CT : Quelle est la spécificité du *Rafale* ?

CVZ : Sa capacité multirôle : c'est à dire d'effectuer des missions de défense aérienne (afin d'éliminer les menaces constituées par les chasseurs adverses) et de pouvoir ensuite agir comme un aéronef d'assaut dans la profondeur ou d'appui de troupes terrestres déployées sur le terrain. Par ailleurs son armement, notamment l'AASM et ses capacités de liaisons de données tactiques (*Link 16*) en font un aéronef redoutable tant en dispositif multinational qu'en patrouilles simples.

CT : Sa différence avec son équivalent américain, le F/A-18 ?

CVZ : Une manœuvrabilité supérieure, mais une autonomie moins importante dans certaines configurations.

CT : Le *Rafale* 2 est-il susceptible d'être utilisé par les Américains, en Irak par exemple ou dans d'autres théâtres de conflits ?

CVZ : Jusqu'à présent il n'a pas été exporté aux USA, donc il ne devrait pas être utilisé par les Américains. Mais si vous voulez parler des opérations auxquelles il a participé, les *Rafale* F2 Marine et Armée de l'Air ont été engagés sur le théâtre afghan en 2007, dans le cadre d soutien terrestre aux troupes de l'ISAF.

CT : Y-a-t-il une montée en puissance de la collaboration militaire entre la France et les Etats-Unis ?

CVZ : La collaboration en terme d'aviation embarquée a toujours été très bonne. Des officiers d'échange de l'US Navy sont intégrés dans les flottilles françaises comme nos officiers sont intégrés dans des escadrons américains. Avec le déploiement de deux flottilles aux Etats-Unis pour cet exercice hautement symbolique car très complexe et représentant de réels enjeux pour le groupe du porte-avions *Roosevelt*, on peut la considérer comme excellente. Et j'espère que nous continuerons sur la lancée de ce succès par la réalisation d'autres activités communes sur leurs porte-avions lors des transits en Méditerranée comme en Bretagne, ou encore avec le groupe aéronaval du Charles de Gaulle.

Propos recueillis par Chaouki Triai.



Les ingénieurs n'ont pas terminé de contrôler tous les systèmes, avant de déclarer le PAN apte à l'engagement.

