

Ils ont l'art et la manière de faire monde

Entretien avec Olivier Lebas , promotion 1987

“Des défis à relever”



Le Capitaine de vaisseau Olivier Lebas est né le 24 juin 1964. Après l'obtention de son diplôme d'ingénieur de l'Institut catholique des arts et métiers, il s'est engagé dans la Marine nationale en 1987. Marié et père de quatre enfants, cet ancien officier de l'Ecole de Guerre (brevet obtenu en 2004) a été amené à intervenir sur de nombreux conflits à travers le monde (Iran, Iraq, Bosnie, Afghanistan, Liban...). Il totalise 2230 heures de vol. Olivier Lebas a pris le commandement du porte-avions “Charles de Gaulle” le 1er août 2011, il est par ailleurs Commandeur de la Légion d'Honneur.

Le capitaine de vaisseau Olivier Lebas commande le porte-avions “Charles de Gaulle” depuis le 1er août 2011. Entretien avec un ingénieur au parcours professionnel aussi riche que remarquable.

Olivier Lebas, vous avez obtenu votre diplôme d'ingénieur Icam en 1987. Comment avez-vous découvert l'Institut et pourquoi avoir postulé ?

“J'étais en terminale au lycée Haffreingue, à Boulogne-sur-mer, et, comme chaque année, une délégation de la “catho” est venue présenter les écoles d'ingénieurs. Un déclic s'est opéré et c'est comme cela que j'ai décidé de présenter l'Icam sur dossier.”

Aviez-vous déjà une idée du métier vers lequel vous souhaitiez vous orienter ?

“Non, même si j'étais attiré par l'aéronautique. Je me voyais bien dessiner des plans d'avion, créer des nouveaux produits, pas dans l'esprit marketing mais bien technique. Dessiner un Concorde par exemple...”

Gardez-vous en mémoire un souvenir particulier de votre période étudiante ? Une anecdote ?

“Lorsque je suis arrivé dans la cour intérieure de l'Institut, j'ai eu l'impression de pénétrer dans une sorte d'école à l'anglaise. J'ai tout de suite senti que j'allais me plaire dans cette école. J'avais le sentiment qu'une aventure démarrait, une vraie fierté de suivre ce parcours pédagogique et de vie.”

À l'issue de votre cursus à l'Icam, comment s'est dessiné votre parcours professionnel ?

“Il y a eu une rupture avant ma dernière année d'Icam. Pendant les vacances, à la suite d'un accident en montagne, j'ai eu l'occasion de réfléchir sérieusement à mon avenir, en me posant la question : “quel type d'homme veux-tu devenir ?”. C'est à ce moment qu'est née ma vocation d'officier de marine. J'ai tout de même terminé ma dernière année, avant de demander à faire mon service militaire comme officier de réserve chef du quart, de manière à enclencher le processus qui me permettrait d'être recruté sur titre.”

“C'était ancré en moi”

Vous n'avez pas dévoilé vos ambitions professionnelles tout de suite. Pour quelles raisons ?

“Dans mon esprit, il y avait une idée de rupture. D'ailleurs, je n'en ai pas parlé tout de suite à mes camarades de promotion. Seules quelques personnes étaient dans la confiance et m'ont aidé à discerner. Je ne savais pas comment l'annoncer et mon projet restait à consolider. Mais c'était ancré en moi.”

Après le service militaire sur le chasseur de mines “Pégase”, de quelle manière votre carrière dans la Marine nationale a démarré ?

“À l'issue de mon service militaire, j'ai décidé de déposer un dossier de recrutement sur titre. Mais il fallait que j'attende neuf mois avant d'obtenir la réponse. J'en ai donc profité pour travailler dans le civil comme ingénieur, dans un holding qui rachetait des entreprises en difficulté. Cette expérience m'a permis de choisir en connaissance de cause...”

Depuis, vous n'avez jamais plus jamais quitté la Marine nationale...

“Exactement ! J'ai embarqué pour la campagne de la Jeanne d'Arc et, tout de suite après, j'ai été envoyé à Salon de Provence pour suivre les cours de pilotage de l'aéronautique navale. Cela a duré une petite année, avant d'être choisi comme pilote de chasse embarqué. Ce qui m'a amené à passer six mois à Tours, à l'école de chasse de l'armée de l'air, puis deux ans à l'école de chasse embarquée de la Marine, à Hyères.”

Sur quels théâtres d'opération êtes-vous intervenu ?

“J’ai commencé ma carrière en flottilles de chasse embarquée, sur Super Etendard, avec des premières missions en Bosnie (1993-1995), au Kosovo (1998-1999) à bord des porte-avions “Clémenceau” et “Foch”. En 1996, j’ai également participé à une opération de “no fly zone” au-dessus du territoire irakien, lors d’un échange dans l’armée de l’air. Enfin, j’ai été engagé en 2001-2002 sur le théâtre afghan, lorsque je commandais la flottille 17F de Super Etendard, à bord du Charles de Gaulle. En résumé, j’ai officié comme marin pilote de chasse embarqué pendant une petite quinzaine d’années.”

Vous avez pris le commandement du porte-avions “Charles de Gaulle” le 1er août 2011. Présentez-nous ce mythe de la Marine nationale ?

“En opération, le “Charles de Gaulle” embarque 1950 hommes, dont certains provenant de l’Etat-major (60 personnes), d’autres des flottilles (600 militaires). Ma responsabilité, c’est d’orienter vers une mission donnée toutes les synergies, tous les métiers. La vocation de ce porte-avions est de pouvoir intervenir, avec un très faible préavis, dans toutes sortes de crises partout dans le monde, comme en Libye par exemple. J’y consacre toute mon énergie.”

“De l’intelligence, de l’énergie et du cœur ”

Quelles sont les qualités nécessaires pour remplir au mieux cette mission ?

“Il faut d’abord un bon sens technique, appréhender rapidement la complexité de ce bâtiment, qui abrite des chaufferies nucléaires, des avions ultra modernes... La mise en œuvre d’un tel outil nécessite une parfaite maîtrise de process assez complexes. Toute ma formation d’ingénieur me sert beaucoup. Ensuite, il y a la dimension humaine, ce qu’il y a de plus important de mon point de vue. Je dois faire en sorte que chacun sache exactement ce qu’on attend de lui. À ce titre, j’ai la chance d’avoir des adjoints extraordinaires, des marins exceptionnels, passionnés par ce qu’ils font.”

Comment conciliez-vous management des équipes et dimension humaine ?

“Pour bien manager, il faut de l’intelligence, de l’énergie, mais aussi du cœur. Cette attention à l’homme, ce respect de la dimension humaine, appris à l’Icam, me servent beaucoup aujourd’hui.”

Rencontrez-vous des difficultés dans ce nouveau poste de commandant du “Charles de Gaulle” ?

“Je ne parlerais de difficultés, mais plutôt de défis à relever. La complexité de ce bateau, la dimension humaine... Il faut savoir appréhender ces deux domaines. Dans ce métier, on ne peut pas se permettre d’être médiocre.”

En dehors de vos activités professionnelles, quels sont vos centres d’intérêts ? Etes-vous engagé sur le plan associatif ?...

“Au cours de la dernière année, j’ai passé huit mois hors de mon foyer, loin de Toulon. Mon emploi du temps ne me permet pas de m’engager dans des activités associatives, au sein d’une paroisse... Le temps qu’il me reste à terre, je le consacre en totalité à ma famille.”

Avec le recul, que vous a apporté votre formation Icam dans vos vies professionnelle et personnelle ?

“L’Icam, c’est l’homme en premier. J’avais été frappé par le Père Fauchet, directeur des études de l’Icam Lille. Il nous avait très peu parlé de notre foi de chrétien pendant les cinq ans de formation. C’est simplement le dernier jour qu’il a remis en perspective toute notre formation sous l’angle de “l’homme au centre de l’entreprise”, en mettant en valeur avec tact et intelligence la dimension chrétienne de cette approche. Cela m’a marqué.”

Pour terminer, quels conseils donnez-vous à un jeune élève ingénieur de l’Icam qui s’interroge sur son avenir ?

“Je n’ai pas de conseils génériques à donner. Il n’existe pas de recette. Chacun va vivre sa vocation en fonction de son charisme, de sa personnalité, de ses dons. J’aurais d’abord envie d’écouter ce jeune élève ingénieur, le laisser exprimer ce qu’il ressent au fond de lui, lui dire ensuite qu’il faut prendre le temps de construire son projet et être constant, opiniâtre.”



entretiens