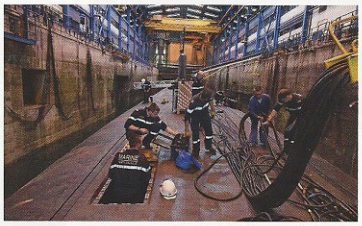
VIVRE UNE PATROUILLE DE SNLE

Automne 2014 : un SNLE appareille. Il va accomplir la 475e patrouille opérationnelle de dissuasion ordonnée depuis novembre 1972, un chiffre qui donne une saisissante impression de répétitivité. L'enjeu, en effet, n'est pas nouveau et depuis plus de quarante ans, des marins montent régulièrement au front pour prévenir l'anéantissement ou l'asservissement de la France. La mission est toujours la même : partir, se diluer dans l'espace océanique pendant environ dix semaines et veiller la fréquence dédiée… en restant toujours prêt à exécuter l'ordre de tir qui viendrait de la présidence.

PRÉLUDE

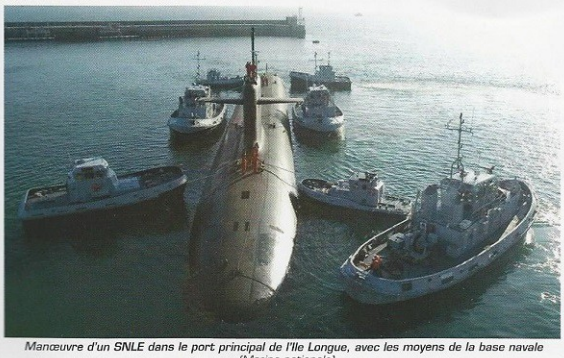
L'appareillage n'est que la suite d'une aventure commencée cinq mois plus tôt. La relève du cycle a vu l'arrivée de 35 nouveaux marins qui se sont joints aux 79 qui ont fait la patrouille précédente. L'entraînement à terre leur a permis d'atteindre un niveau opérationnel suffisant avant de prendre en charge le sous-marin. Individuellement mais aussi en équipe, il leur a fallu acquérir les connaissances nécessaires et démontrer leur capacité à affronter ensemble toutes les situations. En effet, si qualifications techniques et expérience professionnelle garantissent la valeur individuelle de ces marins, c'est seule l'agrégation des compétences de 114 d'entre eux (hommes et bientôt femmes), d'origine et de niveaux très divers, qui va permettre de relever le défi que représentent plus de deux mois de navigation sous-marine.

L'entraînement est aussi le moment où se crée la cohésion intime d'un nouvel équipage. On y apprend à se connaître, à optimiser le travail en groupe et on s'y prépare à vivre ensemble les prochains mois. Maintenir cette cohésion sera l'objet de toutes les attentions du commandant.

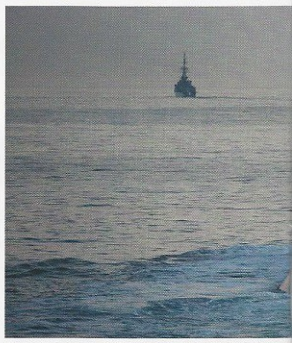


Branchement des câbles d'alimentation électrique sur un SNLE au bassin de l'Ile Longue *(Marine nationale)*

Le premier défi que doit relever collectivement l'équipage est celui de l'entretien du sous-marin. Près de deux mois seront nécessaires pour remettre en état ses installations et préparer le prochain déploiement. Pas une minute ne peut être perdue à l'Île longue. La coordination des travaux et la réussite d'un chantier aussi complexe sont un challenge industriel impressionnant. Différents corps de métiers et plusieurs entreprises doivent intervenir à bord pour redonner à chaque équipement suffisamment de potentiel pour les quatre mois suivants. Aucune impasse et aucun retard ne peuvent être acceptés.



Manœuvre d'un SNLE dans le port principal de l'Ile Longue, avec les moyens de la base navale (Marine nationale)



SNLE en mer d'Iroise, escorté

Au final, un galop d'essais aura lieu en mer pour vérifier que tout fonctionne correctement et compléter l'entraînement des hommes. Le SNLE sera alors fin prêt pour sa patrouille.

DERNIERS PRÉPARATIFS

Une des particularités du sous-marinier est qu'il doit rejoindre son unité la veille de l'appareillage pour y être consigné et passer la nuit complète à bord, au quart « *comme à la mer* », afin de vérifier une dernière fois que tout est prêt pour le grand départ. Le rangement de ses affaires personnelles et la préparation de son poste de quart lui permettent de quitter progressivement le confort terrestre, de se plonger psychologiquement dans l'ambiance opérationnelle et de partir pleinement mobilisé vers un seul objectif : réussir la mission en toute sécurité.

À l'arrière du bateau, les mécaniciens et électriciens chargés de « l'allumage » (un drôle de terme qui signifie qu'on va alimenter en vapeur des turbines qui permettront de fournir l'énergie du SNLE) sont arrivés plusieurs heures avant le reste du personnel. L'équipe de quart au poste de conduite propulsion (PCP) s'active à effectuer les contrôles préalables à la divergence, c'est-à-dire au démarrage du réacteur. Les visages sont concentrés et les gestes sûrs. Pour arriver là, les opérateurs ont suivi deux années de formation et de sélection sévères.

« *Début de divergence* » annonce l'ingénieur de quart (IQ) sur la diffusion générale.

À ce moment, un opérateur commence à monter les croix de contrôle [1] du réacteur : des centaines de capteurs y relèvent différents paramètres que l'équipe de quart doit analyser. Les yeux sont rivés sur les écrans et les galvanomètres. La chaufferie se réveille et la réaction en chaîne est initiée. Les atomes d'uranium en se cassant libèrent de la chaleur et des neutrons qui à leur tour vont percuter d'autres atomes d'uranium et entretiennent le processus. Tout est normal, il n'y a plus qu'à réchauffer les canalisations qui conduiront la vapeur produite dans l'échangeur vers les turbines.

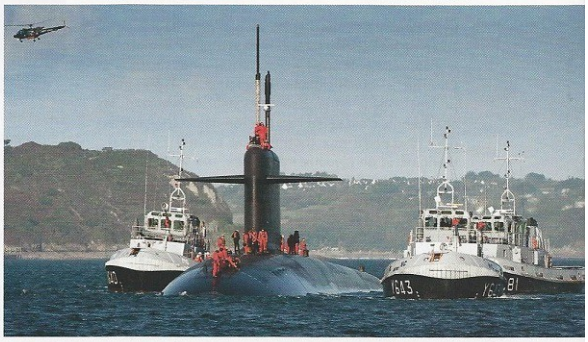
VERS LA PLONGÉE

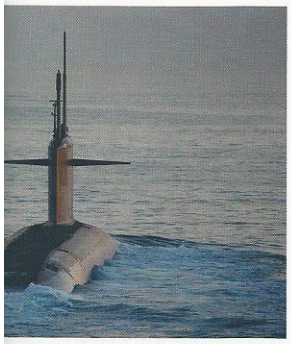
J 1, premier jour de la patrouille

Quarante-cinq minutes avant le départ, la diffusion de l'ordre « *Au poste de manœuvre général* » lance le rappel des troupes. L'appareillage du bateau de 140 mètres de long et 14 000 tonnes [2] mobilise tout l'équipage. Les postes de quart, la passerelle et les plages avant et arrière sont armés par des personnes clairement identifiées et entraînées. Les spécialistes sont aux postes clés, les hommes en rouge ont revêtu une tenue de mer qui leur permet d'affronter le mauvais temps à l'extérieur. Les équipes de pompiers sont habillées et déroulent préventivement les lances à incendie. Les transmetteurs testent tous les réseaux de communications. L'organisation mise en place, assure une grande sûreté d'exécution des ordres, même en cas d'avarie ou d'incendie, tout en libérant du personnel pour armer les équipes de pont.

Pas moins de trois gros remorqueurs et quatre pousseurs, mis à disposition par la base navale de Brest, seront nécessaires

Appareillage : le SNLE et ses trois remorqueurs (Marine nationale)





ne frégate (Marine nationale)

pour arracher le bateau du quai et l'aider à sortir du port de l'Île Longue.

L'ensemble des opérations va être coordonné par un pilote de la base navale. Quelques minutes avant le départ, le commandant prend la manœuvre en passerelle. Les dernières aussières sont larguées et l'annonce « *Largué, appareillé* » sur la diffusion générale informe tout l'équipage que la patrouille a commencé.

Une fois sorti du port, il restera au bateau à filer l'antenne linéaire remorquée qui améliore la détection sous-marine en plongée.

Le transit surface qui commence, peut paraître anodin pour un tel engin de guerre ; il n'en est rien !

Les exigences de discrétion en plongée ont, en effet, conduit les ingénieurs à optimiser sa forme hydrodynamique et à en rendre parfaitement lisse la carène : tout est arrondi, rien ne dépasse. N'ayant pas de véritable quille, un sous-marin roule dès que la houle se lève.

Aucune barrière ou bastingage n'existant sur le pont, le port d'équipements de protection et de harnais y est indispensable. Et comme la passerelle doit résister aux assauts de l'eau de mer en plongée, aucun équipement électronique n'y a été installé : l'abri de navigation est totalement ouvert et en prise directe sur les éléments.

Même si leurs périodes en surface sont aujourd'hui de courte durée, les sous-mariniers restent des marins : un œil pour surveiller la vague qui va déferler ou faire rouler le bateau, une main pour travailler et l'autre pour se tenir !

Après le transit en surface, plus ou moins calme, chacun attend avec impatience l'ordre de « *prendre la tenue de veille* ». La diffusion générale en déclenche le processus, déjà répété de nombreuses fois pour certains et pour d'autres, inédit. Il provoque toujours un peu de tension, car rien n'est insignifiant quand il s'agit de faire plonger un sous-marin qui contient 16 missiles balistiques et une chaufferie nucléaire : chaque détail compte.

Les purges sont déclavetées, la passerelle dégrée, les rondes effectuées. Un geste du commandant et le chef de quart ordonne « *Alerte !* ». Trois coups de klaxon accompagnent l'ordre de plongée. Chacun sait ce qu'il a à faire et reste concentré. Les opérateurs surveillent leur pupitre à la recherche de la moindre anomalie et les rondiers vérifient l'absence d'eau au niveau des panneaux d'accès. Au central, la voix du maître de central annonce mètre par mètre l'immersion et l'assiette du bateau. Le périscope est hissé et le chef de quart informe : « *Top la vue ! Un tour effectué, rien de proche.* » Le CO s'active pour établir et tenir à jour la situation des bateaux situés dans la zone environnante : le sous-marin à l'immersion périscopique est particulièrement vulnérable face à un bateau de surface qui ne le verrait pas.

Au bout de quelques minutes, chaque poste rend compte : « *Clair panneaux et brèches* ». La première partie de la prise de plongée est réussie. Il faut maintenant vérifier la parfaite étanchéité du sous-marin : tout doit être contrôlé et le moindre passage de coque (il y a environ 1 000 ouvertures répertoriées sur un SNLE...) fait l'objet d'une attention particulière.

« Zone milieu étanche ! » - « Zone avant inférieure étanche ! » - « Zone avant supérieure étanche ! » - « Goutte à goutte fonctionnel sur le presse-étoupe de ligne d'arbres, zone arrière étanche par ailleurs ! »

L'aventure peut continuer et le bateau gagner les profondeurs. La tension redescend, les hommes des renforts de quart quittent leur poste pour aller se reposer quelques heures, jusqu'à la prochaine relève.

À chaque départ en patrouille, l'amiral commandant les forces sous-marines (ALFOST), souvent accompagné de VIP, vient partager quelques jours de navigation avec l'équipage. Le départ en hélicoptère de ces invités est un moment de tension notable : le vol stationnaire à

Hélitreuillage de l'Amiral (Marine nationale)

quelques mètres au-dessus du SNLE et le treuillage de ces personnels n'ont, en effet, rien de routinier.

EN PATROUILLE

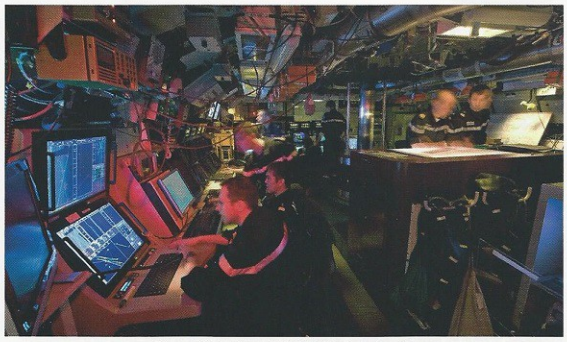
À bord d'un SNLE les activités principales sont de conduire le bateau, d'entretenir le matériel et d'assurer la sécurité. Les

Barreur au poste de pilotage du SNLE (Marine nationale)

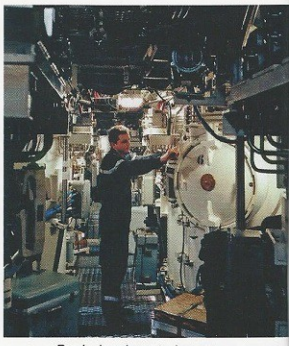
quarts y structurent et rythment la vie. Comme on est privé de la ligne d'horizon visuelle, les yeux n'y portent jamais à l'infini et l'accommodation ne se fait qu'à quelques mètres. L'ambiance générale est très technique, baignée par de la lumière artificielle et un air conditionné qui tourne en circuit fermé.

L'activité physiologique humaine est formellement rythmée par deux types d'éclairages : lumière blanche pour le jour, lumière rouge pour la nuit.

Pour assurer la continuité du fonctionnement du sous-marin, de nombreux postes sont actifs 24h sur 24 : le poste de conduite navigation-opérations (PCNO), le poste de commande propulsion



Central Opérations du SNLE (Marine nationale)



Ronde dans la soute à armes stratégiques (Marine nationale)

(PCP), le poste de contrôle de la zone milieu et des soutes des missiles (PCM) et le poste de commande des diesels-générateurs (PCDG). Ce dernier porte mal son nom, car il s'occupe avant tout de la surveillance de l'atmosphère et des servitudes des locaux-vie.

Le maître mot du quart est « vigilance ». L'avarie, l'incendie ou la détection d'un contact sous-marin inconnu peuvent survenir à tout instant. Les hommes doivent donc garder en permanence un esprit alerté, et détecter le moindre signe précurseur d'un événement grave, afin de réagir rapidement et d'une manière adéquate.

Le « quart » correspond au travail en « 3/8 » dans une entreprise. Chaque équipe de marins effectue entre 7 et 10 heures de quart par jour et enchaîne un nouveau cycle tous les 3 jours. Cela permet de dégager du temps pour la formation du personnel et l'entretien du bâtiment, tout en limitant la fatigue par l'octroi de périodes suffisantes pour le sommeil et la détente.

En fonction des circonstances et de l'activité, des renforts d'effectifs peuvent devenir nécessaires à certains postes. Le régime du quart n'est plus alors le « tiers » mais devient la « bordée ». Et dans ce cas, les marins effectuent entre 12 et 14 heures de service posté par jour.

J8, J14, J22, J25, la patrouille s'écoule...

« *Pilou, Pilou, Pilou, Pilou,... Au poste de combat, rappel au poste de combat !* » ordonne la diffusion générale. Quel combat ? Le lancement de missiles intercontinentaux qui est la raison d'être du SNLE.

Même si l'adversaire potentiel se trouve à plusieurs milliers de kilomètres du bateau, l'action qui se prépare marque la volonté politique de la France de contrer un ennemi qui s'attaquerait à ses intérêts vitaux. À bord, le combat ne se résume donc pas à une simple procédure technique de lancement de missiles intercontinentaux : chaque sous-marinier y prend, en conscience, sa part de responsabilité dans la mise en œuvre de l'Arme.

Aujourd'hui - comme tous les x jours depuis plus de quarante ans ! - le rappel au poste de combat se fait « pour exercice », afin d'entraîner les missiliers et l'ensemble de l'équipage par l'exécution d'un lancement fictif. Une annonce le précise : « *Initialisation du système d'armes pour un lancement fictif sur tous les ensembles* ».

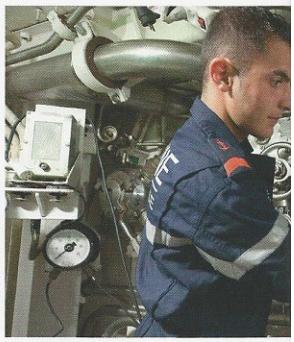
Et la séquence de lancement débute, qui ne s'achèvera qu'après le départ simulé du dernier engin. Silence et concentration ont envahi le poste de conduite missile (PCM), centre névralgique du sous-marin à partir duquel elle est suivie et où se tient, notamment, le commandant en second.

L'annonce de ses étapes successives par l'officier de tir qui se trouve au central opérations, en présence du commandant, la ponctue jusqu'au : « *Fin de salve, retrait des énergies* », qui signale que les missiles sont fictivement partis.

Si l'équipage peut rompre du poste de combat à partir de ce moment, le travail des missiliers n'est pas terminé et il se poursuivra tout au long de la patrouille avec la surveillance continue et l'entretien des fusées, pour garantir à tout moment la totale disponibilité de l'outil de dissuasion.

Tir d'expérimentation d'un missile balistique (DGA)

Opération de maintenance cou



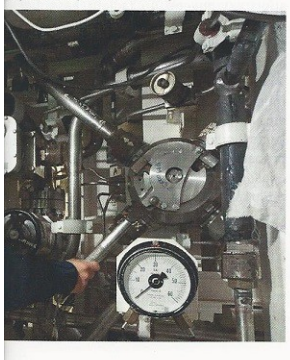
Durer à la mer impose de maintenir au plus haut niveau la disponibilité du sous-marin tout au long de la patrouille. Une des préoccupations principales de l'équipage est donc d'entretenir les installations qui contribuent au succès de la mission et aussi à la sécurité du bateau. Le poste d'entretien est un moment privilégié pour vérifier l'état du matériel et effectuer les actions de maintenance courantes. Le nettoyage des filtres, le contrôle des moteurs électriques, la permutation des auxiliaires, le graissage des organes sensibles, sont autant d'opérations que les spécialistes effectuent selon un échéancier précis.

La particularité du poste d'entretien est que les opérations sont conduites alors que le sous-marin poursuit sa mission dans un environnement toujours hostile. Il n'y a ni repos dominical, ni « *No fly day* » pour le matériel, comme pour les hommes qui le servent. Et cette spécificité ne tolère aucune impasse ou négligence : la « rigueur sous-marine » y trouve toute sa justification. Mieux vaut prévenir que guérir !

La diffusion annonce : « *Odeur de chaud en H1BO, au poste de sécurité !* » et le klaxon retentit dans tout le bord. Les rideaux des bannettes s'ouvrent brusquement et les marins jaillissent de leurs couchettes superposées. « *Mes chaussures, ma KV, vite !* » Le temps semble bien long et tout à l'air d'aller au ralenti. Au « gymnase », un espace de 10 m² situé entre les deux soutes à missiles, deux personnes ont déjà récupéré les équipements de pompiers. Les bottes, le pantalon, la veste, 250 bars de pression dans les bouteilles de l'appareil respiratoire individuel (ARI). Les réflexes acquis pendant la période d'entraînement font toute la différence et en arrivant sur le lieu du sinistre, les esprits sont pleinement éveillés. Car tout le monde sait qu'il ne s'agit pas, cette fois, d'un des nombreux exercices habituellement déclenchés par le commandant en second, pour entretenir l'aptitude de l'équipage à réagir face à un problème de sécurité. La lance à incendie est délovée et la liaison téléphonique SILEC branchée sur la prise devant l'infirmerie.

Au poste de sécurité : les pompiers à s'équiper pour intervention immédiate ! (Marine nationale)

en patrouille (Marine nationale)



L'équipe de pompiers légers est déjà à pied d'œuvre et recherche, à l'aide d'une caméra thermique, la présence éventuelle d'un point chaud dans les armoires d'instrumentation. L'action des hommes est « mécanique ». À force d'entraînement, leurs premiers gestes sont devenus des réflexes. De son côté, la cellule de réflexion rassemble des éléments d'information, analyse chaque communication reçue et élabore des solutions aux problèmes posés. Les regards sont concentrés, pas question en l'occurrence de faire appel à une aide extérieure. L'équipage doit affronter le sinistre tout seul et la mission de dissuasion doit se poursuivre coûte que coûte.

« *Absence de point chaud. Rompre du poste de sécurité !* ». Finalement, ce n'était qu'une carte électronique qui commençait à se détériorer... Une simple odeur anormale a donc suffi pour déclencher le rappel d'une organisation comptant une centaine de personnes. Mais malgré cette disproportion, il y a peu de commentaires dans les équipes d'intervention et le soulagement n'est pas feint chez les pompiers qui s'équipaient pour aller relever leurs camarades sur zone.

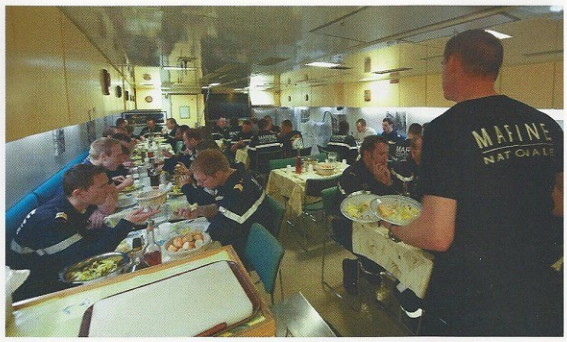
Il est 2 heures du matin. Après un rapide débriefing, le personnel non de quart va pouvoir aller se recoucher. Entre le rappel au poste de sécurité et la fin de l'intervention d'une dizaine de pompiers, il ne s'est pas passé plus de 10 minutes.

LA VIE DOMESTIQUE

Manger, se former, entretenir sa condition physique, pouvoir se distraire et en cas de besoin, être soigné, la vie domestique sur le bateau, a les mêmes nécessités que celle de la terre.

Les plages de repos et de détente y sont cependant rares et programmées. Elles préservent quand même le dimanche et certains jours fériés. Quelques grandes fêtes ponctuent chaque patrouille, la plus importante étant « la cabane » (basculement en langage nautique) qui

Corvée de vivres frais avant l'appareillage (Marine nationale)



***Repas dans la cafétéria du SNLE** (Marine nationale)*

a lieu à la moitié de celle-ci et célèbre le début du retour vers le port-base. C'est l'occasion d'organiser une petite kermesse et de la clore par…un grand buffet qui rassemble l'ensemble de l'équipage en cafétéria ! Ces « ruptures » sont des repères psychologiquement importants. Ils permettent de lutter contre le danger de l'habitude et contribuent à maintenir la vigilance des hommes qui ont, grâce à eux, des jalons réguliers tout au long de la mission.

L'intendance du sous-marin prépare et sert 230 repas par jour. Les menus sont établis par avance pour toute la patrouille. Avant l'appareillage, plus de 20 tonnes de vivres, dont 2 tonnes de farine destinée au boulanger, ont été embarquées. Le commis passe ses commandes plusieurs semaines avant le départ. Il doit approvisionner de quoi nourrir l'équipage pendant plus de trois mois, si besoin était, et ne connaît pas la durée réelle de la patrouille. Après l'appareillage, il gère son stock en fonction des dates de péremption des denrées et des capacités de stockage des deux chambres froides du bord. Malheur à lui, s'il a oublié un condiment ou la pâte à tartiner du petit-déjeuner ! Si les produits frais qui ont été embarqués sont de bonne qualité, il parviendra à proposer quelques fruits ou légumes jusqu'au 40e jour de patrouille. Au-delà, on devra se contenter de produits congelés, de boîtes de conserve ou de denrées à longue conservation. Mais il n'y a aucun risque de souffrir du scorbut !

Le matin, le petit-déjeuner est servi de 07h00 à 08h30. Le midi, il faut déjeuner en fonction de son rythme de quart, soit au premier service à 10h50, soit au second à 12h15. Le dîner a lieu à 18h50 et 20h15. Un soir par semaine, afin de rompre la monotonie, un repas à thème est organisé : tacos mexicains, pizza italiennes et autres currys indiens, sont servis par des maîtres d'hôtel déguisés selon le thème. La décoration et la musique de la cafétéria pourraient alors presque faire croire à une véritable escale dans le pays exotique concerné…

Le dimanche à midi, la tradition française est soigneusement respectée avec un repas « bien de chez nous ». Les cuisiniers mitonnent de bons plats et en soignent la présentation. À défaut d'un jour chômé à la maison, ce repas apporte un moment de convivialité pour tous les marins. Et comme il se doit sur un bateau, un repas amélioré s'accompagne toujours de chants de marins !

À la mer, la cafétéria se transforme tous les après-midi en salle de classe, elle deviendra aussi salle d'examen en fin de patrouille. La formation continue est, en effet, une des préoccupations permanentes du personnel des forces sous-marines. La complexité des outils et des installations liés à la sécurité de la plongée, à la propulsion et aux opérations, rendent nécessaire une progression séquentielle des connaissances du personnel et une remise en question régulière des compétences acquises. Cela se traduit par des cours, des mentions professionnelles ou des certificats, qui jalonnent la carrière standard d'un sous-marinier. Elles sont autant d'occasions de se spécialiser en complétant ses connaissances, de se diversifier en en acquérant de nouvelles, ou encore de profiter de l'ascenseur social que lui propose la marine, en changeant de corps via les concours d'officiers ou de majors.

Parmi les jalons de cette carrière, il en est deux qui occupent une place particulière : les certificats élémentaires (CE) et supérieurs (CS) de sous-marinier. Ceux qui les détiennent sont reconnaissables à leur insigne de poitrine qui attestent du travail important qu'ils ont fourni pour acquérir et maîtriser les connaissances de base du métier, dans tous les domaines : opérations, véhicule sous-marin, sécurité à la mer et au mouillage. Les jeunes sous-mariniers, quel que soit leur grade, préparent le CE pendant leur première patrouille, grâce à des cours qui leur sont dispensés par les plus anciens. Ils apprennent ainsi progressivement le fonctionnement général des installations du bateau de manière théorique, puis se rendent dans les compartiments pour en acquérir la connaissance pratique. À ces cours assistent également des sous-mariniers un peu plus anciens, qui préparent le CS. Eux, ont déjà effectué au moins 3 patrouilles et forts des connaissances acquises, s'attachent à comprendre les choix technologiques qui président à la conception des sous-marins. Plus tard, dans une sorte de compagnonnage, ils seront amenés à former à leur tour de jeunes sous-mariniers.

La dépense physique naturelle d'un sous-marinier est réduite à sa plus simple expression. En effet, il ne faut pas parcourir plus de quelques dizaines de mètres par jour pour aller de sa couchette à la cafétéria puis à son poste de quart. Même si la valeur calorique des repas est sérieusement contrôlée par le médecin et le commis, la tendance à prendre du poids peut vite devenir excessive, si l'on n'y prend pas garde. À bord, le sport est devenu un facteur essentiel d'équilibre, psychologique autant que physique. Dès que possible, le gymnase est ouvert en libre-service : rameurs, vélos d'appartement, elliptique, banc de musculation, sac de frappe permettent aux uns de se défouler, aux autres d'affiner leur silhouette et aux plus aguerris de se préparer pour le prochain marathon ou challenge auquel ils vont s'inscrire au retour à quai.

J 33, la patrouille du SNLE continue…

Aujourd'hui c'est dimanche, un de plus depuis le départ. Ce matin, le bateau s'est réveillé doucement : pas d'exercice

Prise en charge d'un blessé (fictif !) à l'infirmerie du SNLE (Marine nationale)

sécurité, pas d'instruction. À 11 heures, les marins disponibles se retrouvent autour d'un cocktail sans alcool au « gymnase », puis savourent leur repas amélioré. Ailleurs le quart continue et les équipes assurent la conduite des installations avec la même attention qu'un jour de semaine ordinaire.

L'après-midi, dans la cafétéria et les divers carrés, les préoccupations sont d'un autre ordre. Les tournois les plus divers y vont bon train. Mais on peut aussi voir, un peu à l'écart sur une table, un jeune marin silencieux : il prépare le CE qu'il passera en fin de patrouille.

Faut-il ajouter qu'il est exclu de fumer à bord ? C'est le règlement.

J 40, toujours en mer...

Pas de chance ! Trop occupé par sa tâche, un marin qui assurait son poste d'entretien dans une soute du SNLE, avec l'exiguïté de laquelle il compose pourtant tous les jours, n'a pas remarqué la grande caisse qui dépasse de la table attenante. Au moment où il relève la tête, c'est le choc et un cri : son crâne en a percuté violemment la charnière métallique et se met à saigner abondamment.

Les cours de secourisme dispensés pendant l'entraînement trouvent alors toute leur utilité : de manière quasi réflexe, son camarade vient comprimer la plaie du malheureux et alerte le PCM par interphone. En moins de 30 secondes, l'« Alarme blessé » est déclenchée, afin d'envoyer sur place au plus vite un infirmier et des brancardiers. Le blessé est rapidement pris en charge. Il n'a pas perdu connaissance et est évacué vers l'hôpital du bord où on l'installe sur la table d'examen. Sa plaie est désinfectée et examinée par le médecin. Ce n'est pas très grave mais il faut recoudre. Le matériel est préparé et le patient confortablement installé, rassuré est *monitoré* pour que soit assurée sa surveillance pendant les soins. Ses collègues s'agglutinent devant la porte de l'hôpital, d'abord inquiets puis rapidement rassurés : la situation est sous contrôle et tout va bien. Le médecin passe à l'action : anesthésie locale, suture, pansement occlusif. Au final, l'intéressé ne gardera de l'aventure qu'une légère cicatrice, souvenir parmi tant d'autres d'un périple sous-océanique.

Il aurait pu avoir moins de chance : en 40 ans et 475 patrouilles, les médecins embarqués sur les SNLE ont pratiqué plus de 80 anesthésies générales et traité 130 événements pathologiques graves. Leur présence à bord, ainsi que celle de deux infirmiers hautement qualifiés – dont un anesthésiste - a permis d'intervenir au plus vite, avec les meilleures chances de succès et d'apporter aux commandants une aide à la décision incomparable. Seules quelques situations où le pronostic vital était engagé, ont nécessité une évacuation sanitaire, limitant ainsi au strict minimum les cas de rupture de silence pendant les patrouilles.

LE LIEN FAMILIAL

Comme on peut le penser, c'est l'une des lourdes contraintes du métier de sous-marinier nucléaire.

Sur un SNLE les informations ne circulent que dans un sens, c'est-à-dire de la terre vers la mer. Pendant près de 10 semaines, aucun message n'est émis par le sous-marin, afin de préserver toute sa discrétion. Chacun peut toutefois consulter tous les jours une revue de presse (rédigée par les services de la FOST) et recevoir toutes les semaines des nouvelles de ses proches grâce aux « familigrammes », petits messages privés de 40 mots rédigés par les épouses ou d'autres parents proches et transmis au bateau par les services de l'escadrille des sous-marins nucléaires lanceurs d'engins (ESNLE). Un « famili » est lu et relu plusieurs fois à terre avant d'être transmis à bord et ne doit contenir que de bonnes nouvelles !

Certains marins embarquent aussi avec un petit paquet de lettres, prérédigées par l'être cher, qu'ils ouvrent au fur et à mesure que s'égrènent les jours. Des cadeaux peuvent également être embarqués à l'avance. La coupure avec la famille se vit donc de manière dissymétrique et... presque « égoïste », puisque les familles restées à terre ne reçoivent absolument aucune nouvelle récente. Dans cet isolement, chacun est de ce fait, d'autant plus sensible au trésor que représente son lien de 40 mots, amer personnel majeur de la semaine.

LE RETOUR

J 75, le sous-marin vient de faire surface...

Et déjà, on sent à bord, l'odeur iodée si caractéristique de la mer : un feu d'artifice pour l'odorat ! Dehors il fait nuit et en montant dans le massif on croise quelques fumeurs compulsifs, qui exultent de joie en déchirant le film plastique d'un paquet de cigarettes tout neuf, qu'ils avaient acheté 70 jours plus tôt. Un calme olympien règne en passerelle ; chacun apprécie ce moment en silence et les discussions restent feutrées. Dans le ciel, on voit toutes les étoiles qui brillent, c'est un spectacle enivrant lorsqu'on a été enfermé pendant plus de deux mois.

Ce n'est pourtant pas le moment de relâcher l'attention car le SNLE va traverser le rail d'Ouessant où les bateaux seront nombreux. Puis viendra le goulet de Brest, avec l'escorte des moyens militaires déployés par l'amiral, commandant en chef pour le théâtre atlantique (CECLANT), et ce sera, enfin, la manœuvre d'accostage dans le port de l'Île Longue.

Retour de mer : le SNLE dans le goulet de Brest *(Marine nationale)*

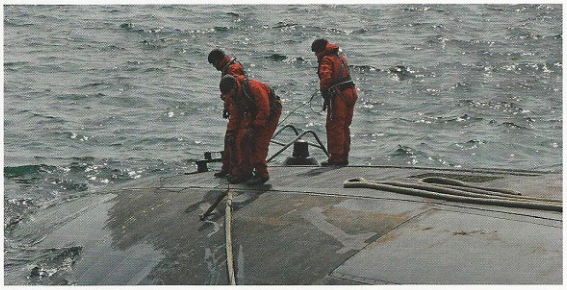
Sur le quai, l'équipage bis est là pour saluer les rentrants. Très vite des discussions techniques suivront les accolades amicales et les premiers ouvriers du chantier apparaîtront à bord : il s'agit de se passer la suite en moins de deux jours et de redonner un potentiel de navigation au SNLE le plus vite possible, afin de lui permettre de repartir à la mer si des contraintes opérationnelles l'exigeaient.

6h00 du matin, le lendemain du retour...

Le réveil est difficile, mais il faut encore retourner à bord pour finir la passation de suite et les différentes corvées. Encore un petit effort, le week-end long est heureusement proche. Il est cependant difficile de croire qu'après plus de deux mois d'absence, il faille immédiatement retourner au travail. La permanence de la dissuasion est pourtant à ce prix.

Viendra quand même, au final, l'annonce de la « *Prise en charge du bâtiment par l'équipage bis* ». Elle marque pour certains, leur débarquement pour partir en formation tandis que d'autres restent pour participer au prochain cycle. Et puis il y a ceux pour qui c'était la dernière patrouille : une page de leur vie se tourne.

Personnels parés au poste de manœuvre *(Marine nationale)*



L'émotion éprouvée à ce moment-là est intense et ce, quel que soit le grade de l'intéressé.

Chaque « revenant » aura encore besoin de quelques jours pour reprendre ses marques et retrouver sa place en famille, le temps de se réhabituer aux espaces et au confort de son foyer, comme aux devoirs parfois insolites qu'impose la vie dans une communauté de terriens !

Pour chacun de nous, la joie du retour au sein de notre famille s'associe alors à la fierté d'avoir accompli avec succès la plus importante des missions qui concourent à la défense de la France : ce sont les plus beaux cadeaux que nous pouvions recevoir.

Capitaine de vaisseau F.D.
Commandant de SNLE [3]

(1) les croix sont des barres absorbantes de neutrons qui permettent le pilotage du réacteur nucléaire. Elles peuvent, pour ce faire, être remontées ou descendues dans le cœur de celui-ci. Leur enfoncement complet permet d'y stopper presque instantanément la réaction en chaîne en cas d'incident.

(2) Deux fois plus long qu'un terrain de football et haut comme un immeuble de 8 étages

(3) Anonymat requis par les règles de la Défense

Réponse à quelques questions sur la Mission des SNLE, l'Organisation de leurs patrouilles et leurs Équipages

À quoi servent les SNLE ?

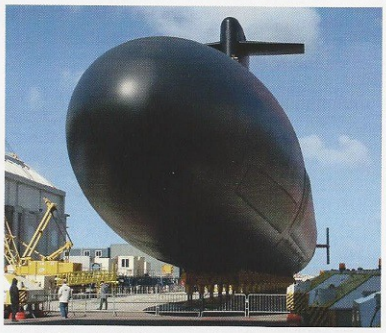
La mission des SNLE est d'assurer la dissuasion nucléaire. Dissuader vient du latin « persuader ». Donc, dissuader un individu dont on conteste le projet, c'est le persuader d'y renoncer, le convaincre de ne pas s'engager dans une aventure osée, insensée, voire suicidaire.

Dans notre contexte militaire, dissuader c'est créer, entretenir et faire connaître des moyens capables de faire renoncer à son projet une puissance étrangère – ou toute organisation équivalente – en passe d'attenter aux intérêts vitaux de la France, de peur de subir en retour des dommages inacceptables pour elle-même.

Quelles sont les conditions de crédibilité de la dissuasion ?

La crédibilité de la dissuasion s'acquiert en conjuguant une capacité, celle de frapper avec des armes nucléaires susceptibles d'infliger des dommages intolérables à l'adversaire, et une volonté, celle de déclencher effectivement la frappe si l'adversaire venait à menacer les intérêts indispensables à la survie de notre nation.

***Le SNLE* Le Téméraire** *(Marine nationale)*



Le SNLE* Le Terrible, *le jour de son lancement , remarquer les formes rondes de la coque *(Photo JMP)*

Le SNLE à la mer est crédité d'une totale invulnérabilité. Permanence, discrétion et dilution dans les profondeurs de l'océan, sont des atouts maîtres qui permettent de garantir le déclenchement de la frappe, même en second. Mais la crédibilité de la dissuasion repose également sur un soutien sans faille des services à terre et, en particulier, sur la fiabilité des liaisons qui sont indispensables pour transmettre au sous-marin l'ordre d'engagement que donnerait le Président de la République.

Quand a-t-on mis en place, en France, la composante navale de la force de dissuasion ?

C'est au début des années soixante qu'a été décidée la constitution d'une composante océanique de la force de dissuasion. Le premier sous-marin de la Force Océanique Stratégique (FOST), *Le Redoutable,* a appareillé pour sa première patrouille opérationnelle en 1972.

Combien de SNLE sont-ils actuellement en patrouille à ce titre ?

Alors que, pendant la guerre froide, la France possédait six SNLE, dont trois patrouillaient simultanément, l'évolution du contexte stratégique a conduit le Président de la République à réduire la FOST à quatre sous-marins, dont trois sont armés à deux équipages et insérés dans le cycle opérationnel pour garantir la permanence d'une unité à la mer. Ces bateaux – car l'usage veut qu'on les désigne ainsi ! - sont *Le Triomphant*, *Le Téméraire, Le Vigilant* et *Le Terrible*). Ils jaugent 12 600 tonnes en surface (14 300 tonnes en plongée), sont longs de 138 mètres et ont un diamètre d'environ 12,50 mètres. Ils peuvent descendre à une profondeur de l'ordre de 400 mètres et ont une puissance de

41 500 CV qui leur permet d'atteindre la vitesse de 25 nœuds en plongée.

Au terme de chaque patrouille, le SNLE rentre à l'île Longue, sa base opérationnelle située dans la rade de Brest, où s'effectue une relève d'équipage. Il est ensuite mis au bassin pour une période d'entretien de quelques semaines, à l'issue de laquelle il sera à nouveau apte à repartir en mer.

Comment est organisée la « rotation » des bateaux ?

Tandis qu'un SNLE assure la patrouille de dissuasion, un deuxième est paré (à quai ou à la mer, en essais ou en entraînement), afin de pallier le risque d'une avarie du premier ou pour renforcer la posture de dissuasion si le pouvoir politique le demande. Les deux derniers se trouvent en entretien : l'un de courte durée (avec la participation de ses deux équipages) assorti d'une condition de redémarrage rapide si le politique l'exige, l'autre de longue durée (sous la responsabilité d'une équipe de conduite de chantier).

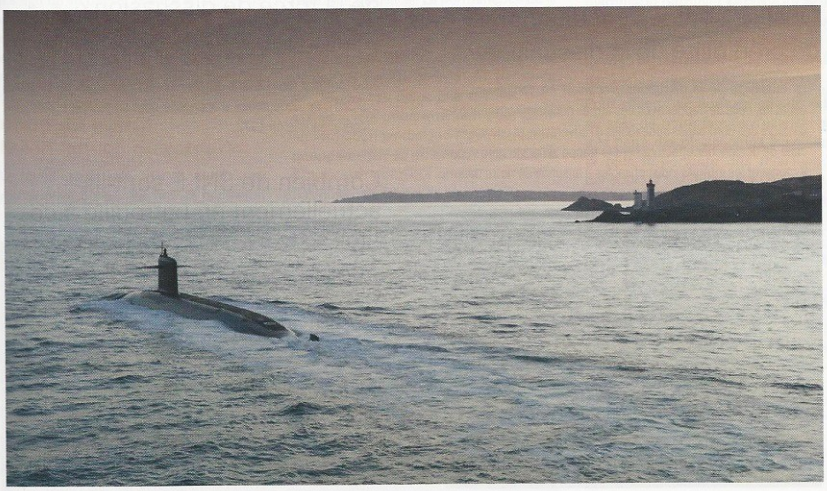
Que peut-on dire des équipages ?

C'est vraiment LA pièce maîtresse du dispositif, car le SNLE est une machine extrêmement complexe : une base de lancement de 16 fusées spatiales, propulsée par une centrale nucléaire, capable d'héberger une centaine d'hommes en « vase clos » pendant plusieurs mois et qui se déplace à plusieurs centaines de mètres de profondeur ! Sa bonne conduite est alors totalement dépendante de l'efficacité collective des hommes qui ont la charge d'opérer ce « système de systèmes ».

Rappelons que chaque SNLE est doté de 2 équipages (Bleu et Rouge) qui alternent les patrouilles à son bord.

Quelle est l'ambiance à bord d'un SNLE ?

Ce sont des sous-marins où l'esprit d'équipage est puissant et particulier. Deux raisons à cela : la promiscuité d'une part, qui exacerbe les rapports entre les hommes et impose à tous de faire encore plus d'efforts personnels pour s'adapter aux autres que sur un navire « ordinaire », et l'omniprésence d'un certain niveau de risque, d'autre part, qui oblige à une rigueur professionnelle exemplaire. Chacun doit se sentir responsable de la bonne marche du bateau et de la sécurité de l'ensemble de ses camarades. La vie de chacun dépend de l'autre.

De ce fait, si à bord, on apprécie la décontraction dans la forme (par exemple, le port des galons militaires est laissé à la libre appréciation du commandant), on ne pardonne pas le manque de rigueur sur le fond. Les rapports sont chaleureux à condition que chacun comprenne bien quelle est sa place. Ceux qui se laissent vivre, ne cherchent pas à se dépasser ou distillent un mauvais esprit n'ont clairement pas leur place dans cet univers.

SNLE en route vers sa patrouille *(Marine nationale)*