

ASSOCIATION GÉNÉRALE DES AMICALES DE SOUS-MARINIERS



PLONGÉE



Hors-série 70 - 2002

70 ème anniversaire année 2002

Fin janvier 2021, pour marquer les 70 ans de notre association, nous vous avons présenté un numéro hors-série sur l'année 1951, année de naissance de l'AGASM.

Devant le succès rencontré par cette compilation, nous vous présenterons régulièrement les « Hors-Série » qui couvriront les 70 ans de notre existence.

Bons souvenirs pour certains.

Bonnes découvertes pour d'autres.

Bonne lecture à tous.



Les anciens du *Casabianca* retrouvent avec beaucoup de bonheur l'équipage actuel du sous-marin.

On repartirait demain

Document sous copyright AGASM 2022

2002

Cols Bleus n° 2599 05 janvier 2002



Les anciens du croiseur léger et les jeunes du SNLE *Le Triomphant* ont tenu leur assemblée générale à Brest. Le nouveau président, M. Lemaître, a accueilli les participants et a ouvert les débats. Le bilan financier de M. Le Lièvre a été adopté et un nouveau tré-

sorier a été nommé : M. Bruno Trévot. La secrétaire, M^{me} Jeannine Donard, a fait part de son intention de quitter le poste qu'elle occupe depuis la création de l'amicale. L'an prochain, le 10^e anniversaire de l'amicale devrait être célébré à Cherbourg. ● M. Trottier

SOUS-MARINS

LES CAPITAINES DE VAISSEAU :

BOUVY (ABJ) ; GUILLAUME (L-MJ) ;
SCHERER (EAD).

LE CAPITAINE DE FRÉGATE INSCRIT

AU TABLEAU D'AVANCEMENT :
LARNAUDIE-EIFFEL (VHP).

LE CAPITAINE DE FRÉGATE :

SAVY (FCMP).

LES CAPITAINES DE CORVETTE INSCRITS

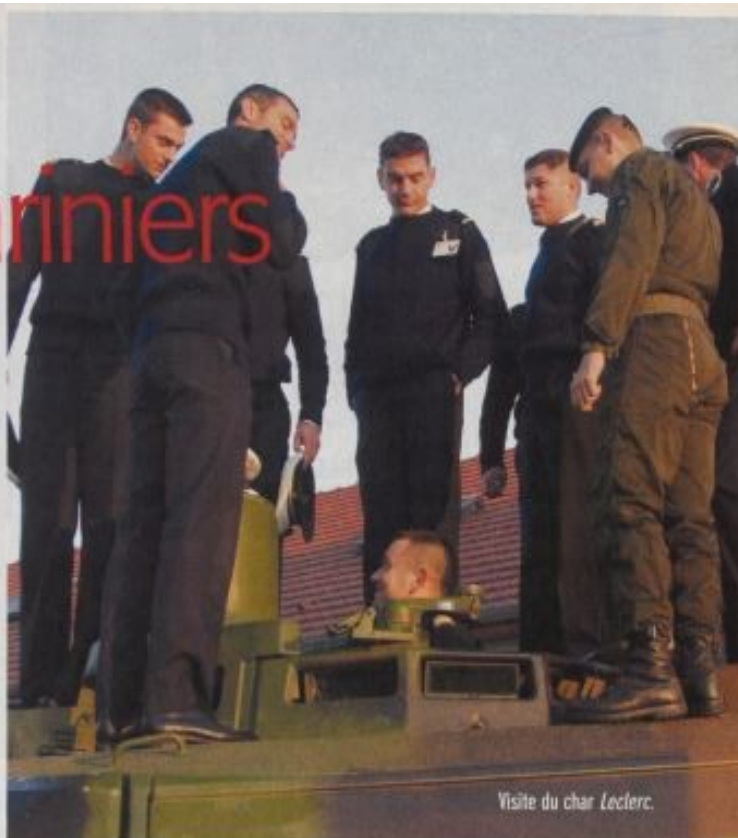
AU TABLEAU D'AVANCEMENT :
DELORME (MMA) ; ESTRANGIN
(CRM) ; MALETERRE (DJA).

Cols bleus

PORTS ET BASES
BREST

Des sous-mariniers chez les "as"

Dès 1671, *Le Téméraire* désigne un vaisseau de la Marine française. Ensuite, plusieurs vaisseaux de ligne porteront son nom. L'ironie du sort voudra même que l'un d'eux, capturé par les Anglais, serve dans la Royal Navy comme *HMS Temeraire*. Il désigne aujourd'hui le deuxième SNLE de la nouvelle génération. Il s'agit aussi du nom du char *Leclerc* du 501/503^e régiment de chars de combat (RCC) basé à Mourmelon. Cette similitude d'appellation a été le prétexte pour organiser le jumelage entre le SNLE et "les as de Champagne", surnom du régiment.

Visite du char *Leclerc*.

Une délégation de sous-mariniers autour de leur commandant s'est rendue en Champagne. Nos hôtes cavaliers nous ont présenté leur régiment et son matériel, dont le char *Leclerc*. La principale mission du 501/503^e RCC est de fournir au général commandant la 1^{re} brigade mécanisée, les moyens de choc pour bousculer les lignes adverses et obtenir un avantage décisif sur le champ de bataille. Comme tous les régiments de l'armée de Terre, le 501/503^e RCC participe également

à différentes missions de service public ou de maintien de la paix.

Des marins dans le *Leclerc*

Après une formation accélérée sur simulateur, voilà nos marins dans les chars à la place du tireur pour une démonstration dynamique sur le terrain de manœuvre. Les obstacles du terrain n'arrêtent pas le monstre d'acier. C'est une réminiscence du golfe de Gascogne par mer 6 et la ligne de visée gyrostabilisée ne par-

ticipe pas au confort de l'estomac... Nos marins, un peu blêmes mais dignes, seront revigorés par le repas de corps clôturant cette première rencontre.

Une semaine plus tard, une délégation du 501/503^e RCC autour du colonel Houssay, arrive à Brest. Comment faire comprendre à nos invités toute la diversité de nos métiers et la vie à bord d'un SNLE alors que *Le Téméraire* est immobilisé en période d'entretien de longue durée ?

Du simulateur à la réalité

Les simulateurs du centre de préparation des équipages à Brest sont mis à contribution pour permettre à nos invités de comprendre la complexité de la mise en œuvre d'un SNLE avant la visite du bord prévue le lendemain. Ambiance studieuse du PC "propulsion", d'où est contrôlée la chaufferie nucléaire, des locaux "tube lance-missile" et "missile stratégique". Ambiance électrique au CO où l'équipe de quart engage fictivement une force de surface avec missiles SM 39 et torpilles F7. Ambiance plus ludique au poste de pilotage où nos

invités prennent successivement place pour manœuvrer les 14 000 t du sous-marin en plongée.

Le lendemain, nos amis cavaliers se sont rendus à l'île Longue. Outre les visites du poste de commandement de l'île Longue, du centre d'entraînement au sauvetage individuel et du centre de traitement des blessés radiocontaminés, nos visiteurs découvrent *Le Téméraire* en entretien. Impressionnés par la taille du bâtiment posé sur sa ligne de tirs, ils le sont ensuite par le haut niveau de technicité des installations et le peu d'espace disponible pour l'équipage confiné à bord pendant les 70 jours de la patrouille.

Parrainage signé

Les deux parties ayant fait connaissance, l'acte de jumelage est signé par les deux chefs de corps. Un repas de cohésion vient conclure cette visite. Avant de retraverser la rade, marins et cavaliers se promettent de se revoir au gré des activités des uns et des autres, forts de puissantes impressions échangées et d'une camaraderie naissante. ●

CC Laurent Hermann



La signature de la charte de jumelage.

Photos : DR

LATITUDES

HISTOIRE

PAR FRÉDÉRIC PATARD

La France aura un

L'arme sous-marine est aujourd'hui le fer de lance de la stratégie de défense des grandes nations. En France, les SNLE comme *Le Téméraire* symbolisent la parfaite maîtrise de la haute technologie appliquée aux sous-marins. La poursuite d'une audacieuse aventure sous la mer laborieusement entreprise il y a un peu plus d'un siècle seulement. Du *Goubet* au *Narval*, premiers pas de la sous-marine française.



Ci-dessus, Claude Goubet (1857-1905), passionné qui laissera sa fortune et sa vie à ses recherches. À gauche, de 1889 à 1891, Claude-Désiré Goubet se livre à d'innombrables démonstrations publiques pour prouver les compétences du *Goubet I*.

Si Bonaparte ne s'est pas laissé convaincre par un prototype de sous-marin, de nombreux projets ont fait surface par la suite. Et en 1901, la France possédera son premier submersible.

Et en la matière, c'est probablement de l'Américain David Bushneil qu'est venue l'impulsion définitive. Lors du siège de New York par les Anglais en 1776, celui-ci a réussi à faire décamper la flotte ennemie grâce à son submersible *Turtle* : l'arme sous-marine était née. Pendant les cent années qui vont suivre, une kyrielle d'inventeurs n'aura de cesse de se pencher sur le problème et d'y apporter diverses solutions.

Et la France, dans cette course folle à l'invention, où se situe-t-elle ? Plutôt dans le peloton des trainards. L'Américain francophile Robert Fulton a eu beau rester

immergé cinq heures en rade de Brest à bord de son *Nautilus*, en 1801, Bonaparte n'a pas cru au projet. Et depuis, rien ou presque. Dessiné par le capitaine de vaisseau Siméon Bourgeois, le sous-marin en fer de 42 mètres *Le Plongeur* a fait ses premiers essais à Rochefort en 1863. Mais le manque de stabilité du bateau et ses difficultés à se maintenir en immersion, ont fait stopper net le projet.

Sécateur, avirons et mini-ventouse

C'est aux lendemains (tardifs) de la défaite de 1870, que l'on voit émerger à nouveau l'idée d'un sous-marin "à la française". Dans les milieux politiques, un débat s'est engagé pour tenter de dessiner un nouvel avenir à la marine de guerre. Clemenceau, Deschanel, tenants de la jeune école, dénoncent les cuirassés,

trop lourds, trop chers et trop vulnérables, et ne jurent plus que par les torpilleurs et la guerre de course. Et, début 1886, c'est justement un partisan de la jeune école, l'amiral Aube, qui est nommé ministre de la Marine.

À peine installé rue Royale, Aube voit arriver sur son bureau deux projets de sous-marins. Le premier est l'œuvre de Gustave Zédé, ancien directeur des constructions navales (*voir plus loin*). La seconde proposition émane d'un certain Claude-Désiré Goubet. Qui est-il, ce Goubet ? Un inventeur, passionné de sous-marins. Il présente à Aube les plans d'un sous-marin ovoïde, long de 5,60 m, muni d'une petite tourelle équipée de hublots. La propulsion est assurée par un petit moteur électrique alimenté par des accumulateurs au bisulfate de mercure, le tout entraînant une hélice. À l'avant, un séca-

sous-marin !

teur pour couper les filets métalliques posés à l'entrée des ports. À l'approche des bateaux ennemis, on arrête le moteur... et on rame avec des avirons sortant de la coque par des manchons étanches. Comble du perfectionnement, une mini-ventouse permet de coller une charge explosive à retardement à la coque des navires adverses (pourquoi pas ?).

Médiatique, mais...

Le 12 septembre 1886, un contrat est donc signé, portant sur la construction d'un prototype. Après de nombreux essais infructueux dans les bassins de l'arsenal de Cherbourg, Goubet réussit à améliorer les performances de son engin et demande alors une faveur. Celle de faire évoluer son bâtiment dans le bassin du Commerce, au beau milieu de la ville ! Un appel à la *vox populi* assimilable à un coup publicitaire de génie car, évidemment, les innombrables démonstrations publiques auxquelles Goubet va se livrer, de 1889 à 1891, pour prouver les capacités du *Goubet 1*, vont être suivies par une foule de curieux de plus en plus nombreux et enthousiastes. Et par une presse locale et nationale, pour le moins dithyrambique. Dans son édition du 21 juin 1891, *Le Nouvelliste de Cherbourg* relate ainsi l'expérience suivante : "Le *Goubet*, immergé mais tenant son tube optique hors de l'eau pour pouvoir inspecter la rade, s'est dirigé vers le *Requin*, puis vers le *Marengo* qu'il

a contourné en entier en le serrant d'extrêmement près. De là, il a gagné le *Furieux* dont il a également fait le tour, puis il a mis le cap sur le croiseur grec *Psara*. Arrivé à 200 m de ce navire, le *Goubet* a fait demi-tour, traversé la rade presque en son entier à toute vitesse - 5 nœuds environ - et disparu soudain à l'arrière du stationnaire le *Solide* pour réparaître à 5 mètres environ de son avant. C'a été un plongeur merveilleux. Il faudrait l'avoir vu comme je l'ai vu pour se faire une idée exacte de l'impression, de la stupeur que l'on peut ressentir devant pareil spectacle."

Qu'attend donc le ministère pour passer commande ? C'est que du côté de la rue Royale, on est beaucoup plus circonspect. En juin 1891, la commission présidée

Gravure du XIX^e siècle. Intérieur du *Nautilus*.



Gustave Zédé (1825-1891) en tenue de polytechnicien. Il sera l'auteur des plans du *Gymnote*.

par l'amiral Gervais pour examiner le *Goubet 1*, a rendu son rapport. En voici les conclusions : "L'habitabilité du bâtiment est assurée. L'immersion à volonté et à la profondeur voulue au repos est un fait acquis. Le bâtiment naviguant presque immergé à la surface, se dirige assez bien le jour, par beau temps. Il possède une vitesse de 3 à 4 nœuds et semble bien évoluer à la volonté de son équipage. Mais jusqu'à présent, ce bâtiment n'a jamais pu, devant la commission, naviguer entre deux eaux, et dès qu'on arrive à cette partie du programme, les manœuvres deviennent plus qu'incertaines."

Mauvaise querelle

Quelle version accréditer ? Celle des journaux ou celle de la commission Gervais ? Celle des profanes ou celle des hommes de l'art ? On touche là au ➤



En 1894, le Gustave Zédé est mis à l'eau à Toulon.

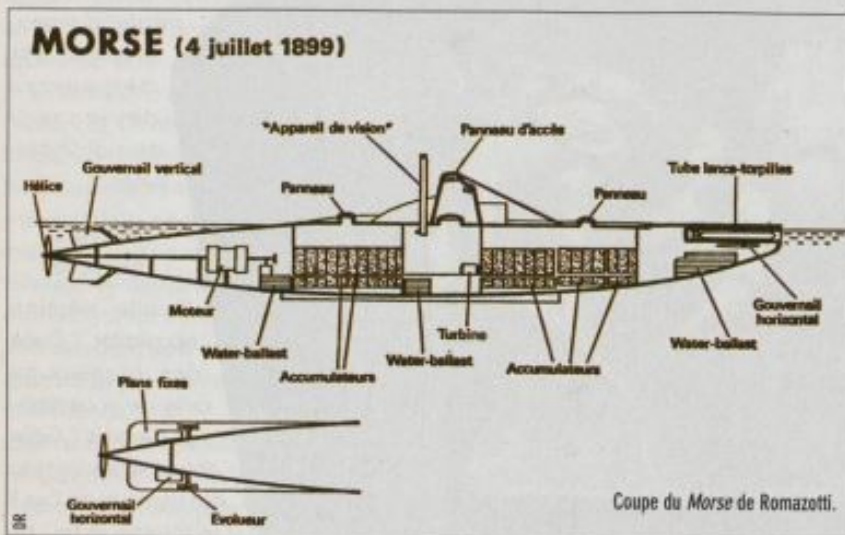
■ nœud du problème. D'un côté, un inventeur, Claude-Désiré Goubet, qui a certainement de bonnes idées (1) et qui tient sans aucun doute à en faire profiter sa patrie. Il croit tellement en son idée qu'il ne néglige rien pour en faire la publicité. Dans les journaux, on voit à plusieurs reprises des personnalités en haut-de-forme ou des élégantes en grande toilette, participer aux plongées du *Goubet 1* à Argenteuil ou à Villeneuve-Saint-Georges. De l'autre côté, les ingénieurs des arsenaux, qui voient d'un mauvais œil ces parties de canotage ! Des militaires, vexés qu'un civil puisse leur en remonter. En janvier 1891, un rapport n'est-il pas arrivé sur le bureau du ministre, affirmant qu'à part son habitabilité, le *Goubet 1* ne valait rien ! Mais pas une seule mention des expériences publiques menées depuis 1889. Pas un mot sur le fait qu'aucun ingénieur n'a daigné participer à une seule plongée du *Goubet*... Peut-on croire à une simple querelle de jalousie, d'amour-propre ? Non. Le problème est encore politique.

Dans une France toujours meurtrie par la défaite de 1870 mais revancharde, il ne fait pas bon piétiner les plates-bandes d'une armée qui reste l'un des piliers d'une III^e République encore jeune et fragile. Dans ce contexte, la violente campagne menée à l'automne 1891 par certains journaux partisans du Goubet tombe mal. Dans un recueil d'articles (2) rappelant d'abord le succès des expériences de Cherbourg, fustigeant ensuite la commission Gervais, accusant enfin le ministère de la Marine de "s'enfermer dans ses rites, ses formules et ses traditions comme dans une tour d'ivoire où nul n'aurait le droit de voir clair", le journaliste Émile Gautier (du *Figaro*) met le feu aux poudres. Mais, en braquant définitivement le ministère et la Marine contre Goubet, Gautier ruine par là même les derniers espoirs de son protégé.

Les hommes du sérail

Et puis, il y a surtout le fait que les ingénieurs des arsenaux n'ont pas attendu Goubet pour, eux aussi, mettre la main à

la pâte. Depuis les essais du *Plongeur* en 1863, la recherche menée par les hommes du sérail n'a en fait jamais cessé. À Dupuy de Lôme, qui a repris les plans du *Plongeur* pour en tirer les éléments positifs, ont succédé Gustave Zédé puis Gaston Romazotti, qui ont remis sur le tapis les problèmes de vitesse, de consommation d'air ou de propulsion électrique. Entre les premiers essais du *Plongeur* et le lancement du *Gymnote* à Toulon le 24 septembre 1888, il s'est écoulé 25 ans de réflexion et d'essais. Le mouvement est indubitablement lancé. En 1894, le *Gustave Zédé* est mis à l'eau à Toulon. En 1899, le *Morse* est lancé à Cherbourg. Certes, tout n'est pas parfait : le *Gymnote* refuse de s'immerger quand la mer est un peu formée, et le premier commandant du *Morse* est obligé de faire une escale au Havre pour se ravitailler en électricité auprès de l'usine des tramways ! Mais dans la partie qu'ils disputent face à Goubet, les pères fondateurs de la sous-marine française ont pour eux plusieurs atouts importants : de l'ar-



Coupe du Morse de Romazotti.

Le Gymnote avant sa mise à l'eau en 1888.



Au cours de ses essais en 1901, le *Narval* réussit à rallier Cherbourg depuis Saint-Malo par une mer difficile, puis à forcer le goulet de Brest et tirer 4 torpilles. L'exercice est probant du point de vue militaire.



gent, des moyens techniques et humains, et surtout du temps. Le temps de tester, d'essayer, en cette époque où la connaissance scientifique tient encore, pour une part importante, de l'empirisme. Jusqu'en 1907, le *Gymnote* effectuera 2 000 plongées.

CQFD

Jusqu'alors, on a donc surtout cherché à résoudre les problèmes techniques. Le concours d'idées lancé en 1896 par Lockroy, le ministre de la Marine, pour mettre au point et construire un torpilleur sous-marin, va permettre le lancement d'un nouveau concept. N'ayant, de son propre aveu, jamais vu un sous-marin, Maxime Laubeuf remporte le concours en imposant une idée maîtresse (3) : un bon submersible doit être capable de naviguer longuement et correctement en surface, avant de plonger rapidement en vue de l'ennemi pour lui envoyer des torpilles. Submersible, et non plus sous-marin. Le mot est lancé. Et la technique suit pour se

mettre au service de cette nouvelle stratégie. Lancé à l'arsenal de Cherbourg en octobre 1899, le *Narval* dispose de deux moteurs – un électrique pour la plongée, un autre à vapeur pour la navigation en surface. Quand le bâtiment est en surface, ses batteries se rechargent avec une dynamo attelée à la machine à vapeur autonome, le *Narval* peut donc envisager de s'éloigner de sa base. Enfin, Laubeuf a placé sa coque épaisse au centre des ballasts qui forment une enveloppe extérieure. Les ballasts vidés, le bâtiment a une grande stabilité qui assure sa tenue à la mer. La capacité des ballasts n'étant plus limitée par le volume intérieur de la coque épaisse, le rapport ballast/coque devient important et assure une très bonne flottabilité : le *Narval* est un submersible, plus un sous-marin. CQFD. Au cours de ses essais en 1901, le *Narval* réussit à relier Cherbourg à Saint-Malo par une mer difficile, puis à forcer le goulet de Brest et tirer ses 4 torpilles. L'exercice est probant du point de vue

militaire. Dès lors, la sous-marine française prend définitivement son envol.

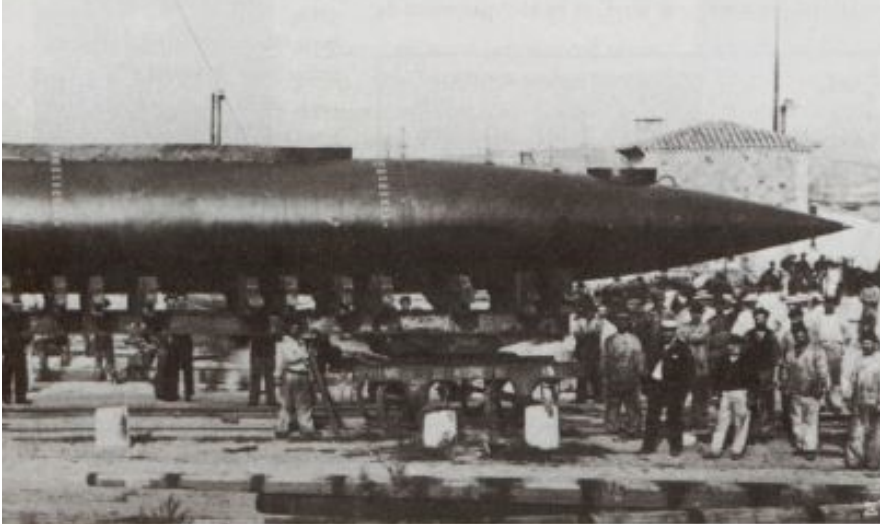
Sur le lac de Genève...

Goubet, pendant ce temps-là, ne s'est pas découragé pour autant. En novembre 1895, il a mis à l'eau à Toulon un deuxième sous-marin, le *Goubet 2*. Lui aussi va faire l'objet d'essais aussi concluants que ceux effectués à Cherbourg. Mais la partie est déjà perdue. Un troisième projet de sous-marin restera à l'état de mort-né à l'automne 1902. Au même moment, un syndicat genevois rachètera le *Goubet 2* pour le transformer en sous-marin de plaisance. 25 F la place pour une promenade de 25 km. "Les voyageurs recevront en prenant leur place, une police d'assurance gratuite de 2 500 F", indique *Le Réveil de Cherbourg* (édition du 1^{er} octobre 1902). Triste épitaphe pour un inventeur qui mourra en janvier 1903, criblé de dettes. ●

(1) Mais aussi quelques idées farfelues comme, entre autres, celle de tendre un câble entre Cherbourg et Le Havre, pour aider le sous-marin à maintenir son cap...

(2) La navigation sous-marine. Le *Goubet* devant l'opinion publique, octobre 1888-juin 1891, préfacé par Émile Gautier, librairie Léon Vanier, 1891.

(3) Une idée soufflée par les conceptions stratégiques émises par le lieutenant de vaisseau Baudry de la Lacantinerie, premier commandant du *Gymnote*, dans le Bulletin des travaux des officiers de 1895.



À LIRE

- Jean Lavalley, *Un siècle de construction de sous-marins à l'arsenal de Cherbourg*, éditions Isoète, 164 pages.
- Pierre Froger, *Réflexions sur le Goubet*, *Neptunia* n° 120, 4^e trimestre 1975. ●



DU RUBIS

Sil le programme du *Rubis* prévoyait une patrouille en Méditerranée, son équipage s'est finalement retrouvé (en) plongé(e) au cœur de l'actualité en étant intégré au sein du groupe aéronaval constitué autour du *Charles de Gaulle*. Sortant d'une période d'entraînement intensif, c'est par fort vent et belle mer, comme encouragé par les zéphirs, que le *Rubis* a quitté Toulon en compagnie du *La Motte-Picquet*. Cap sur de nouveaux espaces encore inconnus de l'ainé des sous-marins nucléaires d'attaque français. Pour de nombreux sous-mariniers, le dépaysement commence par le passage du canal de Suez. Le souvenir de l'air sec et chaud qui entoure le bateau naviguant au milieu des dunes de sable risque de donner des airs quelque peu ternes aux traditionnels retours du zonex dans la brume et le froid matinal...

Arrivé dans les eaux profondes du golfe de Suez le bateau noir se fait secret dans la mer Rouge qu'il traverse en plongée avant de reprendre la vue, juste le temps de franchir le détroit de Bab el-Mandeb réputé pour ses pirates, sous le regard attentif du *La Motte-Picquet*. Après une nouvelle plongée et un dernier transit, le *Rubis* a atteint sa zone

de patrouille le 19 décembre pour s'intégrer au sein de l'armada de la coalition et s'engager dans la mission de surveillance du trafic maritime dans la région. Désignées missions LIO (*Lea-*

dership Interdiction Operation), ces missions visent notamment à assurer la prévention des exfiltrations de terroristes d'Al Qaida par la voie maritime. La vocation d'un SNA au sein d'un groupe aéronaval est bien évidemment d'assurer la protection globale de la force. En l'absence actuelle d'une menace sous-marine avérée, le *Rubis* a donc été engagé dans les missions de LIO. Jusqu'à la fin de l'année, il est resté le seul sous-marin à assurer ces missions dans la région, avant d'être rejoint par un autre sous-marin de la coalition. Le *Rubis* participe à la surveillance du trafic maritime le long des côtes nord de la mer d'Arabie. La consigne de l'opération *Enduring Freedom* est connue de tous: "Keep pressure on bad guys!" (la chasse est ouverte).

Le *Rubis* réalise ainsi des actions complémentaires à celles de bâtiments de surface. Ses moyens de détection et d'observation particulièrement discrets, lui permettent de s'approcher, d'observer et photographier des bâtiments suspects, en restant en immersion, c'est-à-dire sans se faire remarquer par l'équipage du bateau suspect. Pendant vingt-deux jours consécutifs, les patrouilles à l'immersion périscopique se succèdent, jour et nuit, et permettent d'approcher en toute discrétion cent quarante bâtiments.



Le cent quarante et unième contact ne sera autre que le *Charles de Gaulle* accompagné par le *Jean Bart*, retrouvé au large du Pakistan, le temps de recevoir à bord le contre-amiral François Cluzel, commandant la TF 473, de réaliser une photo souvenir avant de prendre la route du Golfe pour une relâche bien méritée de quelques jours à Dubaï. ●

EV1 Olivier



Le CEMM à bord de la *Perle*

Accompagné du VA Edouard Scott de Martinville, commandant des Forces sous-marines et de la Fost, l'amiral Jean-Louis Battet, CEMM, a embarqué sur la *Perle*, le 18 janvier dernier, lors d'une période d'exercices avant le départ du sous-marin en Atlantique. Au cours de sa visite à bord, le CEMM a apprécié les qualités opérationnelles qui permettent au sous-marin de répondre à la demande croissante de coopération navale et aéro-navale. Il a rappelé que l'endurance et la souplesse du SNA en font une composante fondamentale du succès des missions actuelles. Mais cette journée a surtout permis au CEMM de rencontrer l'équipage et de lui présenter les principales évolutions que connaît la Marine actuellement. ●



Marine nationale

Cols bleus

ÉVÈNEMENT

SOUVENIR

Un sous-marin met les voiles

Le 27 novembre 1942, le sous-marin *Casabianca*, commandé par le CC Jean L'Herminier, s'échappait de Toulon à la barbe de l'armée allemande au cours de la nuit du sabordage de la flotte. C'est avec ce premier fait de guerre que débute alors pour les cinquante hommes du premier sous-marin *Casabianca*, une fantastique aventure humaine et guerrière qui vaudra à ce glorieux équipage d'être cité sept fois à l'ordre de l'armée de Mer. 59 ans après, les marins de l'actuel *Casabianca* ont décidé de commémorer cet événement en organisant un raid à la voile entre Toulon et Ajaccio.

Pour marquer l'anniversaire, pendant l'Ipér du SNA, il fallait un projet digne de cet événement historique. En relisant les grandes lignes des campagnes menées par leurs illustres prédécesseurs, les marins du *Casabianca* ont noté que le terrain de chasse privilégié des Casa était la Méditerranée et plus particulièrement avec le sous-marin du commandant L'Herminier, les côtes de Provence et de la Corse. C'est en effet principalement par sept missions de guerre au large de ces côtes que s'est illustré le plus glorieux de leurs anciens alors qu'il était basé à Alger sous les ordres du général Giraud (voir encadré). Chacune de ces missions mérite à elle seule la rédaction d'un livre et on doit encore leur ajouter les actions d'éclat des autres campagnes du *Casabianca* en Méditerranée avec plusieurs bateaux coulés, de nom-

breuses patrouilles de renseignement et de mouillage de mines.

Un projet de mémoire

L'évasion du port de Toulon, les côtes de Provence, les côtes de la Corse et tout particulièrement la ville d'Ajaccio, l'équipage actuel du *Casabianca* tenait les grandes lignes géographiques de son projet de mémoire. Privé de bateau pour cause de travaux, il ne restait plus à ces marins passionnés qu'à en trouver un autre. La rencontre de Vincent Di Martino, ami de la Marine et directeur de la société Locasail à Bandol, a été déterminante pour l'organisation de ce challenge ambitieux. Séduit par ce projet de marins, il a tout de suite proposé à des conditions exceptionnelles la location de deux voiliers capables d'emporter sur les traces de leur histoire dix-huit des membres de l'équipage actuel du sous-marin. Avec les concours financiers de l'Asa, de l'ACPM, du service local des foyers et du foyer Le Nautilus, le projet devenait ainsi réalité : ramener sur les lieux de ses exploits le jolly roger, célèbre flamme de guerre du *Casabianca*, après un appareillage symbolique le 27 novembre 2001, soit 59 ans jour pour jour après l'héroïque évasion du port de Toulon. Au-delà du devoir de mémoire, ce

QUI ÉTAIT CASABIANCA ?

Le CV Luzio de Casabianca s'était illustré héroïquement, au cours de la campagne d'Égypte, en tombant au combat après une bataille acharnée l'opposant à l'illustre Nelson. Bonaparte rendra un vibrant hommage à sa vaillance dans une lettre au Directoire et c'est donc tout naturellement que la Marine souhaitera dès la même année honorer son nom en l'attribuant à un bâtiment militaire, donnant ainsi naissance à une lignée glorieuse. ●



Marius Pélissier



Le fanion du SNA, le jolly roger, et le drapeau de l'association à bord du voilier.

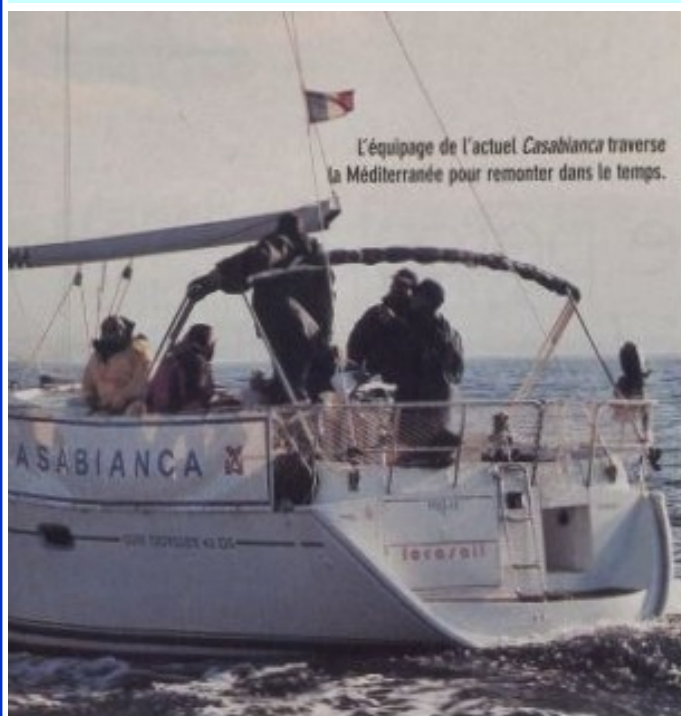
défi est aussi un projet de cohésion. Cohésion d'un équipage privé pour un temps de bateau à la mer et tout marin sait bien qu'un équipage ne gagne son âme qu'à la mer. Ils ne sont pas tous à bord puisque le nombre limité des places et surtout la nécessité de poursuivre les travaux de réparation en ont laissé cinquante à terre. Mais les dix-huit qui ont navigué étaient porteurs de "l'esprit" de tout l'équipage.

Cérémonies à Toulon et à Ajaccio

Préparés comme une mission opérationnelle de la plus haute importance, tous les objectifs visés ont été

atteints. La veille du départ a été consacrée à la préparation des voiliers. Le SAO de Toulon a mis pour cette mission, comme pour les autres, tout son savoir-faire et sa réputation au service des marins qui partent en mer.

Le départ des deux voiliers de l'escadrille des sous-marins d'attaque a eu lieu après une courte cérémonie rassemblant la grande famille des amis du *Casabianca*. De la direction nationale de l'Agaasm aux sections de Toulon et de Marseille, en passant par les sponsors et les sympathisants de ce projet, tous ont partagé l'émotion des quelques anciens équipiers du commandant L'Herminier.



L'équipage de l'actuel *Casabianca* traverse la Méditerranée pour remonter dans le temps.



Archives Cols Bleus

nier qui ont revécu ainsi ce fameux 27 novembre.

Après une traversée rapide, les deux voiliers ont passé 24 h à Ajaccio accostés au quai L'Herminier. L'accueil réservé aux deux équipages a permis, grâce à une organisation de Marine Ajaccio, la réalisation en un temps record de deux conférences de présentation des forces sous-marines, d'une cérémonie commémorative à la stèle du commandant L'Herminier, d'un dîner avec les anciens marins, d'une réception à la mairie et d'un déjeuner à la base navale d'Aspretto.

Après un retour agité, nos dix-huit équipiers ont retrouvé, la tête pleine de souvenirs forts, le quotidien d'une

lper dont ils attendent désormais avec impatience la fin pour retrouver à nouveau toutes leurs sensations de sous-mariniens.

Repartir l'an prochain

59^e anniversaire, cela ne tombe pas assez rond pour que l'envie de renouveler l'opération à l'occasion du 60^e ne germe pas bien vite dans ces esprits de marins. Certes, d'ici là, le sous-marin aura retrouvé les profondeurs des océans, mais si cela suffira à satisfaire les besoins de mer de ces marins pas comme les autres, l'envie de garder la mémoire des actions d'éclat de leurs anciens sera toujours forte, n'en doutons pas, alors... à l'année prochaine. ●

Les marins du *Casabianca* devant la stèle du commandant L'Herminier à Ajaccio.



DÉJÀ SIX CASABIANCA

Si le *Casabianca* du commandant L'Herminier (notre photo) est connu, il n'en demeure pas moins qu'il n'était que le 4^e bâtiment porteur du nom puisque, avant lui, s'étaient déjà illustrés trois avisos sous ce même nom (1798, 1858-1876, 1893-1915), dont un avec autant de gloire grâce à une participation héroïque à l'expédition des Dardanelles. Sa perte au combat vaudra à son équipage une première citation. De 1954 à 1984, c'est à un escorteur d'escadre qu'il appartiendra de porter avec honneur le nom de *Casabianca* avant qu'il ne soit repris trois ans plus tard par le troisième de la série des sous-marins d'attaque de type *Rubis*. ●

7 DATES : AJACCIO LIBÉRÉE

14 décembre 1942 : débarquement des premiers agents de renseignement en Corse.

5 février 1943 : débarquement d'agents en baie de Bon-Porte (région du cap Camarat) suivi d'un débarquement d'agents et de matériel en baie d'Arone du 5 au 7 février 1943.

Nuit du 10 au 11 mars 1943 : débarquement et récupération d'agents dans l'anse de Canelle.

Nuit du 1^{er} au 2 juillet 1943 : débarquement de 8 tonnes de matériel près de la pointe de Curza.

Nuits du 1^{er} et du 2 août 1943 : débarquement de 17 tonnes de matériel en baie de Curza après avoir essuyé le feu de l'ennemi à l'occasion d'une première tentative dans le golfe de Porto.

Nuit du 6 septembre 1943 : débarquement d'agents et de matériel dans les parages du cap Feno.

Nuit du 12 au 13 septembre 1943 : débarquement de 109 hommes du bataillon de choc à Ajaccio. ●

Les escadres de l'océan Indien

Les attentats du 11 septembre et les opérations qui ont suivi orientent tous les projecteurs sur l'océan Indien où croisent les forces navales alliées à partir desquelles sont lancées les missions aériennes sur l'Afghanistan. La France entretient depuis plus de 25 ans une force navale permanente dans cette région du monde. L'état-major Alindien, rejoint en décembre dernier par le groupe aéronaval, propose aux lecteurs de *Cols Bleus* un tour d'horizon dans cette zone de tous les dangers.



Le sous-marin nucléaire d'attaque *Rubis* fait surface à quelques encablures du porte-avions *Charles de Gaulle* et de la frégate anti-aérienne *Jean Bart*.

Marie-Laurence MP Foyezard

De la mer Rouge à la mer de Chine orientale, en passant par le golfe d'Aden, la mer d'Arabie, le Golfe, les côtes indo-pakistanaïses, le golfe du Bengale, la péninsule malaise, le golfe du Siam, les îles et les détroits indonésiens, le nord de la zone est un "arc de crise", où les tensions de toutes natures sont toujours sous-jacentes et les passions exacerbées. Conflits inter ou intra-étatiques, différends ethniques, extrémisme religieux, enjeux pétroliers, importance des routes maritimes, pauvreté, piraterie, immigration et trafics illicites sont les ingrédients de cette mer-mite toujours plus ou moins en ébullition. Au sud, ce sont les immensités océaniques, battues par les vents, où notre pays est présent avec les terres Australes et Antarctiques françaises (enjeux scientifiques, préservation de la ressource halieutique et de l'environnement). Dans cet espace, La Réunion apparaît comme un îlot de stabilité et de prospérité, où la France entretient des moyens militaires propres à lui permettre d'assurer ses intérêts de souveraineté et de coopérer avec les États de la région. Elle donne à notre pays la qualité de puissance riveraine. À l'ouest, sur la côte africaine, on retrouve quelques-unes des caractéristiques du nord : querelles inter-étatiques ou ethniques, zones de non-droit, pauvreté, piraterie...

C'est dans cet ensemble, à la fois immense et complexe, que la France déploie couramment des forces navales et entretient depuis 1975 un commandement permanent embarqué qui côtoie les commandements des forces fran-



L'amiral Jean-Louis Battet, CEMM, s'est rendu à Dubaï, le 2 février dernier. Il s'entretient ici avec le CA Laurent Morer et des membres de l'équipage du Var.

çaises stationnées en République de Djibouti et, dans le sud, à La Réunion.

Accords de défense et de coopération

Au quotidien, ces forces navales, qui représentent en temps ordinaire une dizaine de bâtiments, sillonnent l'océan. Elles maintiennent un flux nourri de relations militaires avec les autres pays riverains et les forces alliées présentes dans la zone, notamment américaines, au travers d'échanges divers, de rencontres, d'exercices ou de travaux communs et elles donnent vie de façon très concrète et pragmatique aux accords de défense ou de coopération que la France a établis avec nombre de ces pays.

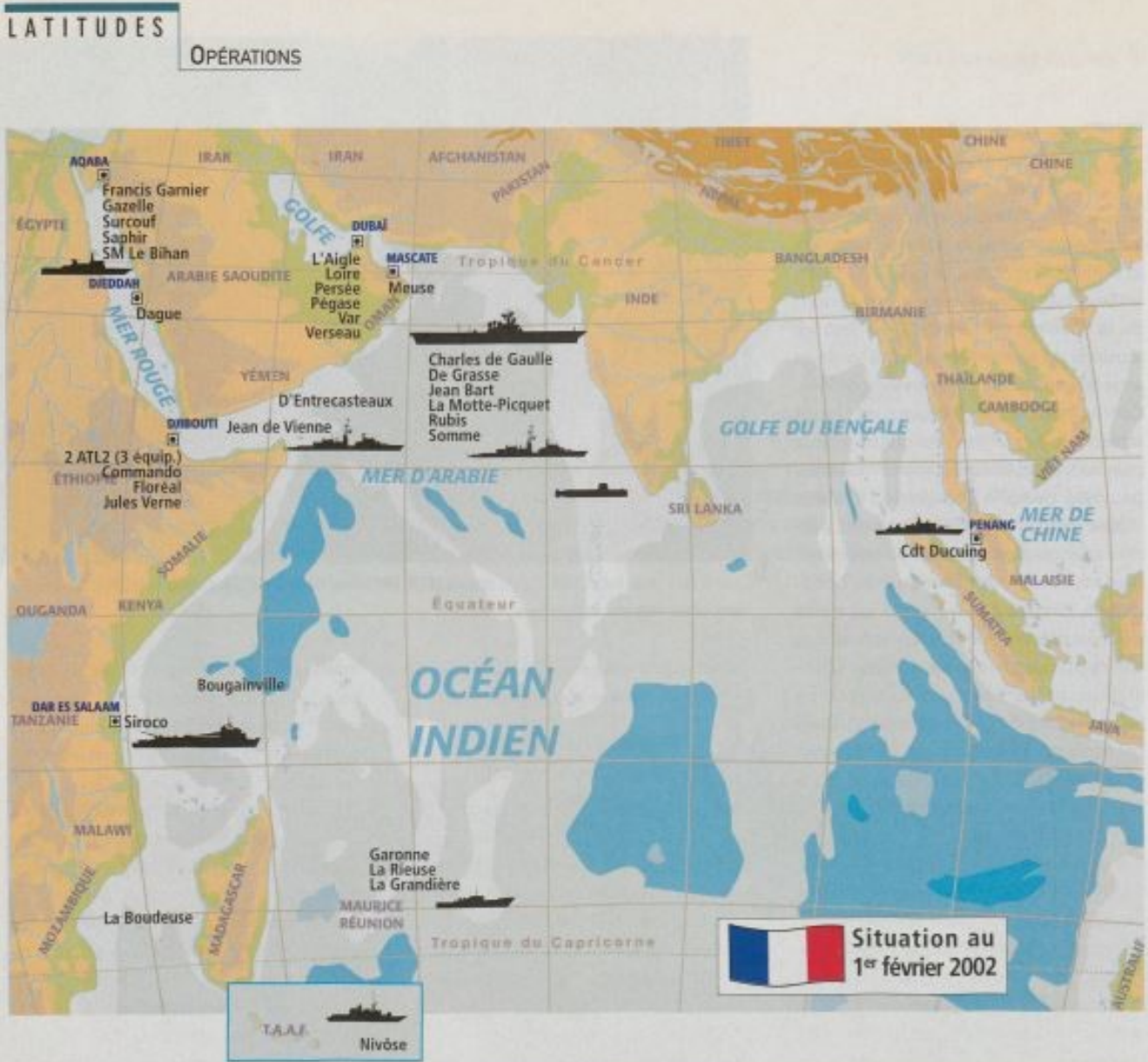
Elles acquièrent et entretiennent ainsi au fil du temps une excellente connaissance de l'ensemble du théâtre, des divers

interlocuteurs et des partenaires potentiels, en relations très étroites avec nos autorités diplomatiques nationales et les représentations militaires dans les différents pays.

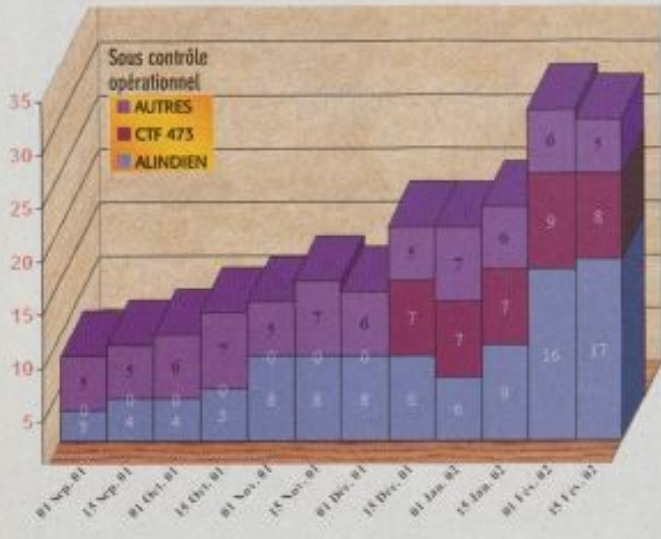
Si d'aventure la tension monte ici ou là, s'il survient un incident, une fortune de mer ou une catastrophe naturelle, nos unités ne sont jamais bien loin et peuvent se porter rapidement sur les lieux pour un constat, une première intervention, une négociation, une mission de renseignement ou d'information des autorités, selon la posture décidée par notre pays. Bien sûr, elles ne sont pas dimensionnées pour une action de grande envergure mais elles représentent toujours le premier échelon, immédiatement disponible et très rapidement sur place, susceptible d'être renforcé par des unités venant de métropole si la décision en est prise. ■

Cinq porte-avions et leur escorte sont réunis sur cette photo réalisée le 1^{er} février 2002 en océan Indien. Sur le tribord du *Charles de Gaulle* on reconnaît le porte-aéronefs *Illustrious* (GB) et plus loin, le porte-avions nucléaire *John C. Stennis* (ÉU). Sur l'arrière bâbord du porte-avions français, le porte-aéronefs *Giuseppe Garibaldi* (I) et le porte-avions nucléaire *Theodore Roosevelt* (ÉU).

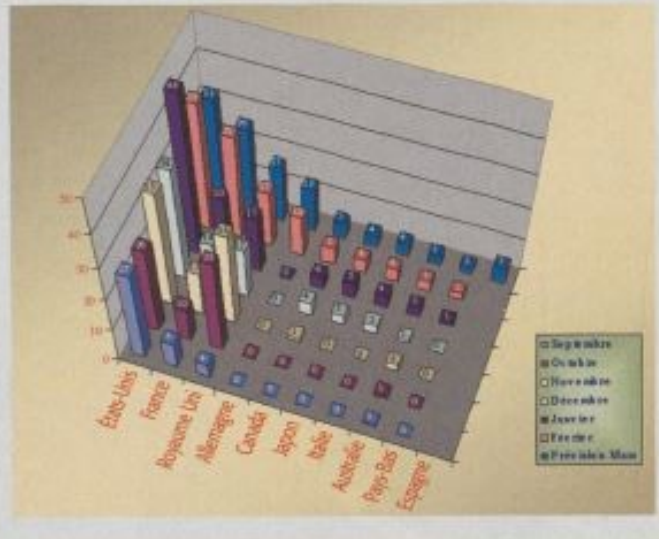




BÂTIMENTS FRANÇAIS EN OCÉAN INDIEN



PRÉSENCE NAVALE INTERNATIONALE EN OCÉAN INDIEN





Le *Charles de Gaulle* à l'approche de Djibouti où, du 6 au 11 février, le porte-avions français vient de faire sa première escale technique depuis son appareillage pour l'océan Indien le 1^{er} décembre dernier.

Maitre maritime AFP Daily

» En quelque sorte, elles informent et ouvrent la voie.

30 bâtiments présents actuellement

L'observation du théâtre en février 2002 est exemplaire de cette situation et de cette organisation alors que près de trente bâtiments y sont présents, qu'ils soient déployés, en transit ou stationnés. Le plus à l'est, l'avisos *Commandant Ducuing* assure une présence dans le

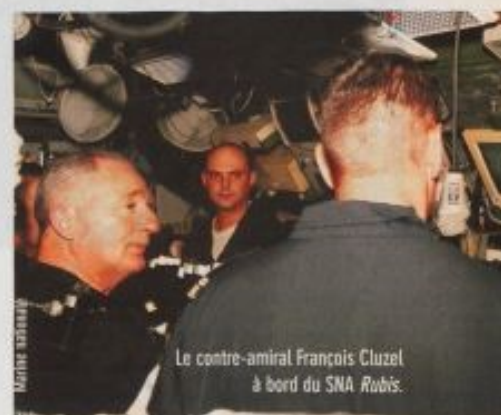
golfe du Bengale et le long des côtes malaises ; il croisera dans quelques jours dans le détroit de Malacca.

Dans le grand sud, sous contrôle opérationnel du commandant de la Marine à La Réunion, la frégate de surveillance *Nivôse* patrouille autour des terres Australes et Antarctiques françaises pour s'opposer à la pêche illicite et surveiller l'environnement marin, tandis qu'autour des îles Mascareignes, la *Garonne*, le *La Grandière* et les patrouilleurs *La Boudeuse* et

La Rieuse viennent d'apporter leur assistance après le passage du cyclone Dina, le plus violent enregistré dans la zone depuis bien longtemps.

Le bâtiment amphibie *Sirocco* longe la côte africaine, en route vers la Tanzanie pour un important exercice interarmées et international, dans le cadre du concept de Renforcement des capacités africaines de maintien de la paix (Recamp) développé par la France et qui fédère aujourd'hui de très nombreuses nations.

Dans cette même zone, un peu plus au nord, le *Floréal* vient de participer au dénouement d'un



Le contre-amiral François Cluzel à bord du SNA *Rubis*.

acte de brigandage qui avait vu le cargo libanais *Princess Sarah* investi par des malfaiteurs venant des côtes somaliennes. Dans cette région, de tels actes se multiplient. Depuis le début décembre, un dispositif d'avions de patrouille maritime a été mis en place et surveille quotidiennement le trafic maritime, du sud de la mer Rouge à la corne de l'Afrique. C'est au cours de l'une de ses patrouilles qu'un *Atlantique* avait découvert cette affaire quelques jours auparavant ; des patrouilles ultérieures avaient permis d'en suivre l'évolution jusqu'à l'arrivée du *Floréal*. Le *Bougainville* est également en océan Indien où il a effectué une

LA MOITIÉ DE NOTRE FLOTTE EN OCÉAN INDIEN

L'analyse des chiffres est toujours un exercice périlleux et sujet à interprétations diverses, mais au moins peuvent-ils indiquer sans grand risque d'erreur les tendances lourdes.

À cet égard, il est intéressant de remarquer qu'à la date du 1^{er} février 2002, plus de cinquante pour cent du tonnage de la flotte française (hors SNLE) se trouvent déployés en océan Indien ; ce chiffre s'élève à plus de soixante pour cent si l'on considère les bâtiments disponibles hors périodes d'entretien.

Certes, la zone maritime est vaste et les missions des unités qui y sont actuellement présentes sont diverses mais le chiffre frappe par son importance et manifeste clairement l'intérêt stratégique de cette zone et l'attention que notre pays y porte actuellement. ●

L'ARMÉE NAVALE
LATITUDES

HÉRACLÈS

Deux mois déjà

Le 1^{er} décembre 2001, le groupe aéronaval constitué autour du porte-avions *Charles de Gaulle*, appareillait de Toulon. Dix-huit jours plus tard, la Task Force 473 était à pied d'œuvre en océan Indien. Bilan d'étape, en photos et en chiffres, d'une opération qui se poursuit en mer d'Arabie où la force navale commandée par le CA François Cluzel a repris sa mission après une courte escale technique à Djibouti.

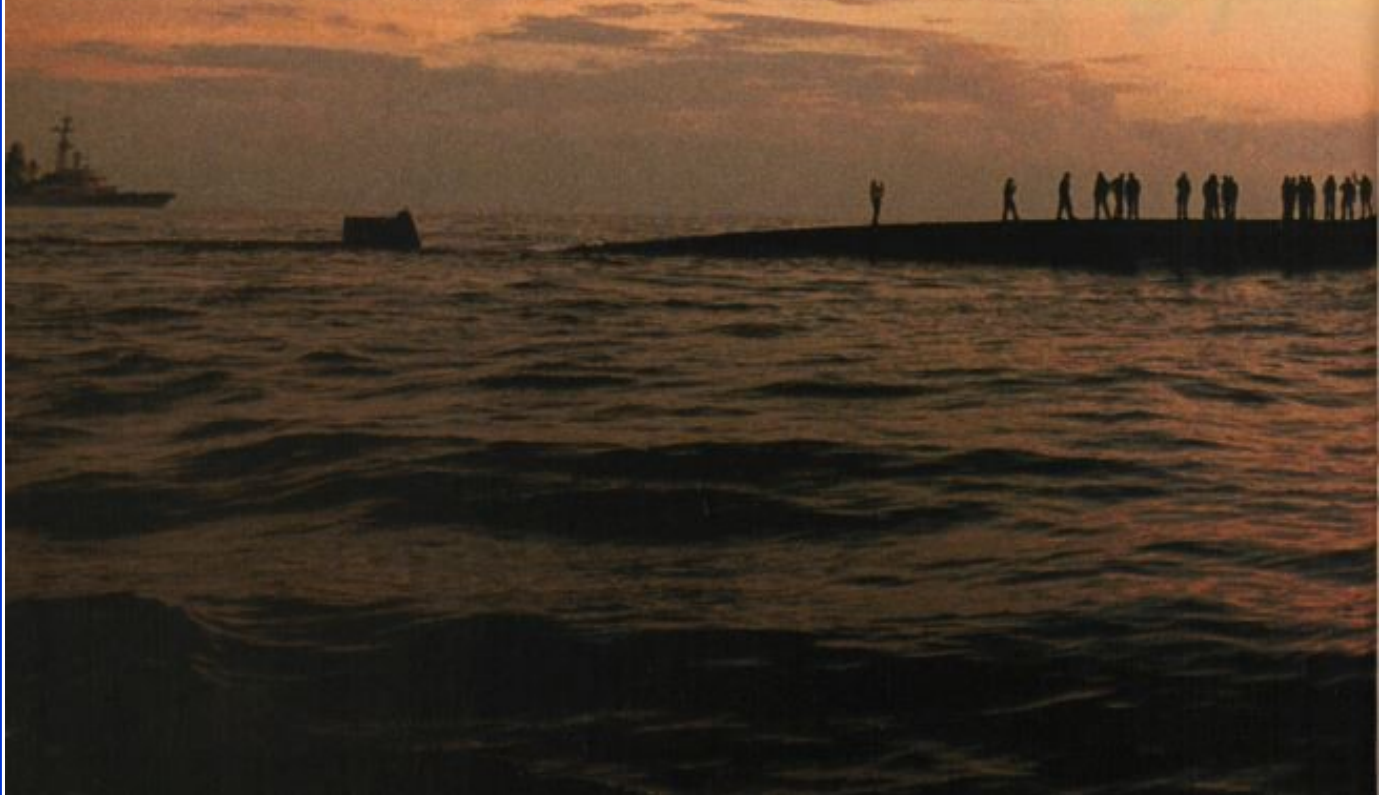
Début février 2002, quelques relèves sont intervenues dans le groupe aéronaval désormais composé du porte-avions *Charles de Gaulle*, de la frégate antiaérienne *Jean Bart*, des frégates anti-sous-marines *La Motte-Picquet* et *De Grasse*, des pétroliers ravitailleurs *Meuse* et *Somme*, du bâtiment atelier polyvalent *Jules Verne* et des deux sous-marins nucléaires d'attaque *Rubis* et *Saphir*. Le groupe aérien embarqué participe à des opérations de projection de puissance et de maîtrise de l'espace aéromaritime. Vingt-cinq

appareils de l'aviation navale sont mis en œuvre : seize *Super Étendard*, cinq *Rafale*, deux *Hawkeye* et deux *Dauphin*. Deux hélicoptères *Puma* de l'aviation légère de l'armée de Terre renforcent le dispositif.

La mission continue

La TF 473, intégrée dans le dispositif maritime de la coalition, évolue à 80 km du littoral pakistanais. Elle reste sous contrôle opérationnel français, le niveau de coopération avec la TF 50 américaine permettant à chacune des deux forces de prendre le contrôle tactique de certaines

unités de l'autre. C'est ainsi que les pétroliers ravitailleurs ou les frégates anti-sous-marines sont placés périodiquement sous le contrôle tactique de l'amiral américain. Par ailleurs, des échanges d'opérateurs et de pilotes des avions de guet *Hawkeye*, embarqués sur les porte-avions français et américains pour des missions au-dessus de l'Afghanistan, et entre les équipages des porte-avions pour la maintenance des aéronefs et l'entretien des catapultes, en particulier, illustrent l'interopérabilité des matériels et la qualité des relations entre les marins de la coalition. ●



VIGILANCE ANTITERRORISTES

Outre la permanence aérienne au-dessus du théâtre afghan, La prévention des exfiltrations de terroristes par la voie maritime constitue l'objectif principal de la mission confiée à la TF 473.



Deux frégates anti-sous-marines, le *La Motte-Picquet* (photo) et le *De Grasse* qui a relevé le *Jean de Vienne* de retour à Toulon, opèrent en étroite collaboration avec les autres bâtiments de la coalition engagés dans la mission LIO.



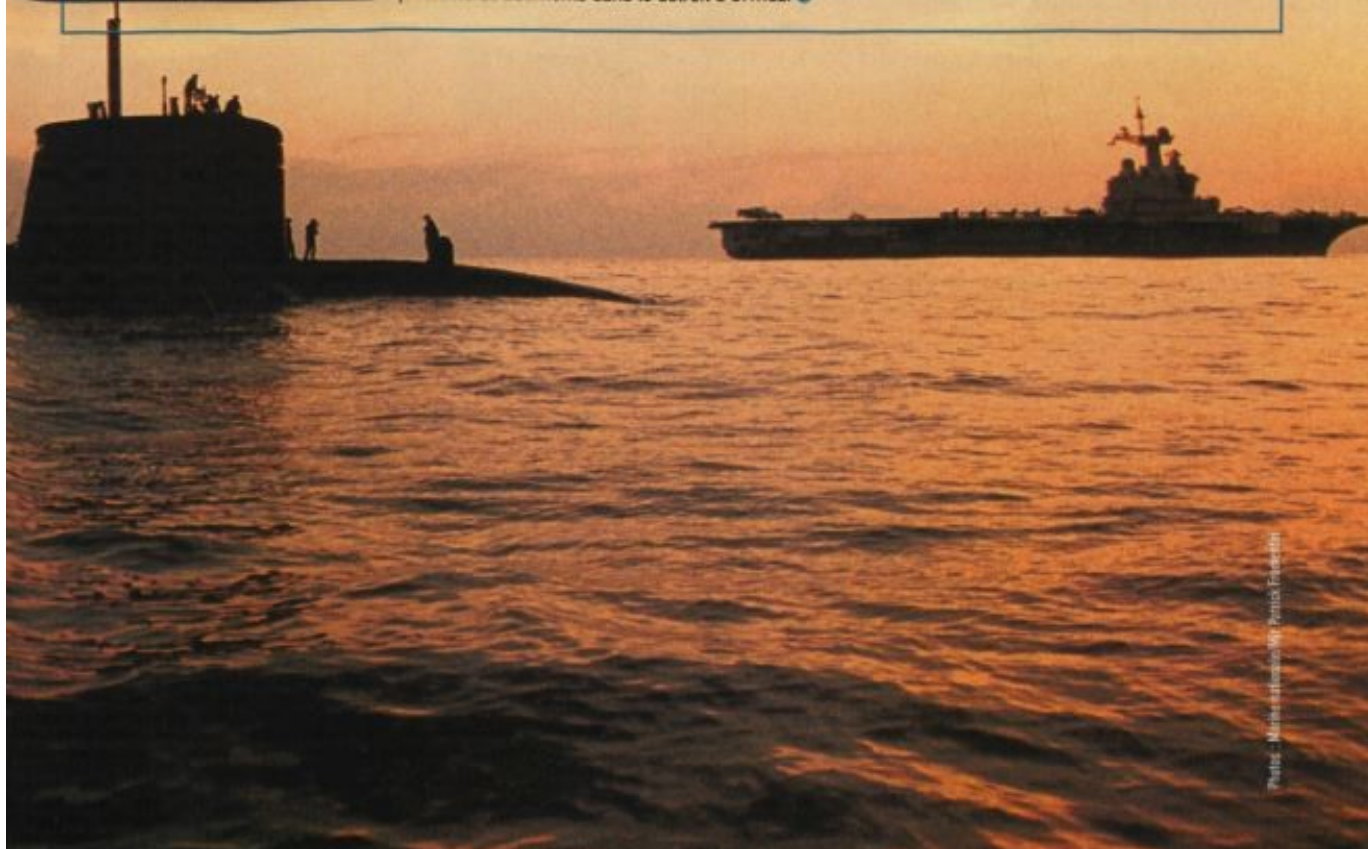
Le SNA *Rubis*, quand il est en immersion, peut observer et photographier les navires suspects en toute discrétion.

Depuis leur arrivée en mer d'Arabie, les frégates du groupe aéronaval français mènent des missions de surveillance visant à la prévention des exfiltrations de membres d'Al-Qaida. La frégate *La Motte-Picquet* et la frégate *De Grasse* n'opèrent d'ailleurs pas forcément dans la proximité immédiate du porte-avions mais travaillent en étroite collaboration avec les autres bâtiments de la coalition engagés dans la mission de *Leadership Interdiction Operation* (LIO).

Jusqu'à présent, aucune menace sous-marine n'ayant été vérifiée, le SNA *Rubis* se consacre, au côté d'un autre sous-marin de la coalition, aux missions de LIO. Il assure la surveillance du trafic maritime sur le littoral nord de la mer d'Arabie et complète l'action des bâtiments de surface. Ses moyens de détection et d'observation, forcément discrets, lui permettent de s'approcher, d'observer et de photographier les navires suspects, en restant en immersion, sans se faire remarquer par l'équipage des bateaux douteux.

Mi-février, le *Rubis* totalisait 42 jours de patrouille en mission LIO au cours desquelles il a "reporté" quelque 330 navires. Présent sur le théâtre dès le 19 décembre, il va être relevé par le *Saphir*.

Les frégates ASM totalisent quant à elles 54 jours de mission sous contrôle tactique américain. Elles ont interrogé plus de 640 bâtiments de commerce et ont contrôlé plusieurs boutres et embarcations, escortant une quinzaine de bâtiments dans le détroit d'Ormuz. ●



FORCES NAVALES

HÉRACLÈS Photos Num.



Lors du passage de Suez



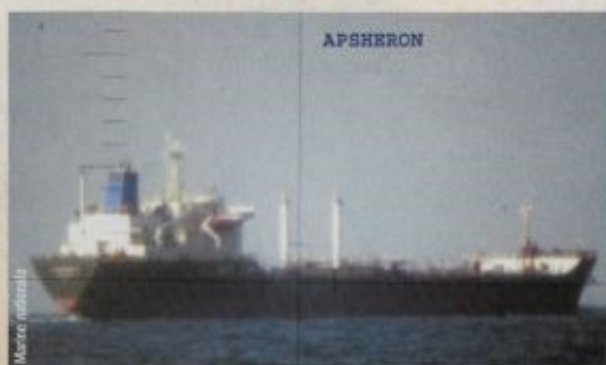
Océan Indien. Février 2002. Situation inédite : deux sous-marins nucléaires d'attaque français évoluent dans la zone. Le *Saphir* va relever le *Rubis* dans le dispositif Héraclès et dans sa mission de traque des terroristes d'Al Qaida. Après deux mois de patrouille, le *Rubis* relâchera quelques jours à Djibouti avant de rejoindre Toulon. Auparavant, les deux sous-marins vont se livrer à un exercice franco-français sans précédent sous ces latitudes. *Rubis* contre *Saphir* dans l'écrin de la mer d'Arabie.

Joyaux



immergés

Il doit être là, quelque part probablement au nord-est de notre position. Il rôde tout comme nous à quelques profondeurs. Il est ici, certainement. Là, peut-être lui... "Possub O"... Non, on déclassifie. On peut le pressentir sans pour autant l'entendre formellement. Il se dissimule dans ce monde du silence... Cette attente délicieusement angoissante avant la faute, avant la confrontation. Dans le CO du *Saphir*, tous, silencieux, ont les yeux figés sur les écrans sonar. Plus personne ne parle. L'engagement est imminent. L'équipage rouge du SNA *Saphir* guette sa proie. Le SNA *Rubis* ne va pas tarder à démasquer. Mais son



équipage doit être, lui aussi, alerté. Il faut utiliser au mieux l'élément liquide. Lequel de ces deux seigneurs des mers va surprendre l'autre ? Nul ne peut le prédire mais ce sera très rapide et très fugace. Il n'y aura pas

droit à l'erreur. Le mieux positionné pourra décocher sa torpille... fictive bien sûr ! Une ombre passe, un bruit d'écoulement d'eau dans l'eau ! Un bruit métallique, une trace apparaît au sonar... "C'est lui !" crie l'analyste

(plus communément appelé "oreilles d'or"). "Possub 3", il est classifié, c'est lui ! Nous sommes en acquisition de tir... Il semble qu'il ne nous ait pas entendus ! "Lancez !" annonce le commandant... Le *Saphir* lance fictivement sa torpille. À ce jeu qui ne relève pas que du hasard, le résultat est "rouge et gagne". Le *Rubis* a perdu cette fois-ci, à charge de revanche...

Très légère mauvaise foi

À la fin de la passe d'armes venant mettre un terme à l'exercice, le téléphone sous-marin permet d'entendre des voix amicales bien connues. Pour la première fois, deux comman-



FORCES NAVALES

HÉRACLÈS

▀▀▀ dants de SNA s'échangent quelques mots dans les profondeurs de l'océan Indien. Quelques mots simples, traduisant toute l'amitié et le respect qui lient les frères d'armes. "Bon vent et bonne mer", nous souhaite le *Rubis*. Nous leur souhaitons un bon retour dans leurs foyers, et leur donnons rendez-vous à l'escadrille d'ici... quelques mois. Nous pourrions échanger nos expériences acquises sur zone et, bien sûr, nous débrièferons la passe d'armes au carré avec la très légère mauvaise foi habituelle.

"Tropicaliser"
le sous-marin

Parti le 23 janvier 2002 de Toulon, le *Saphir* a traversé la mer Méditerranée. Le bâtiment de soutien *Gazelle*, la frégate furtive *Surcouf* et le bâtiment de transport léger *Francis Garnier* l'ont accompagné lors du franchissement du canal de Suez. Ce passage entre les dunes de sable nous a permis de croiser aussi bien des bâtiments de commerce gigantesques que des navires de croisière luxueux. Nous avons ensuite descendu la mer Rouge, où l'équipage a un peu souffert de la chaleur, puis franchi le détroit de Bab el-Mandeb



(la Porte des Larmes) que l'on sait très fréquenté par les pirates. Cette première étape de la navigation permet de "tropicaliser" le matériel, l'équipage et les esprits. Le sous-marin évolue désormais dans une mer plus chaude et moins salée. Il est donc indispensable d'effectuer quelques réglages pour tirer le meilleur parti

de la machine et des différents auxiliaires. Les hommes à bord s'accoutument peu à peu à la chaleur. Bref, l'équipage, comme le matériel, apprend à découvrir les contraintes liées à ces latitudes tropicales et à travailler dans cet environnement méconnu jusqu'alors. Bientôt nous atteindrons notre zone

de patrouille. Sous le commandement du CTF 473, embarqué sur le porte-avions *Charles de Gaulle*, la traque des membres d'Al Qaida va continuer. Le *Saphir* veut montrer qu'on peut compter sur lui... ●

CC Fabrice d'Ornano
Méd. des armées Jean-Maxime Broc
SNA *Saphir* - équipage rouge

LE *RUBIS* RENTRE
À TOULON

Depuis décembre 2001, le *Rubis* a participé à la prévention des exfiltrations par voie maritime de terroristes d'Al Qaida et assuré la protection globale de la TF 473. Relevé aujourd'hui sur zone par son cadet, le *Saphir*, l'aîné des SNA retrouve la métropole.

Ce déploiement dans un théâtre éloigné du port-base témoigne de la capacité du sous-marin nucléaire d'attaque à intégrer durablement un dispositif aéronaval. Dans le cas présent, le SNA aura apporté une fois de plus l'intérêt de sa contribution par son aptitude à recueillir discrètement et à diffuser en temps réel le renseignement nécessaire au commandement. ●



LINO VENTURA, SOUS-MARINIER

"Lino était un copain. Au cours d'un dîner à Enghien,

en évoquant mes reportages sur SNLE, il me confie que son rêve, depuis qu'il a tourné L'Armée des Ombres dont une séquence le montre dans un sous-marin de studio, était de plonger réellement. Écoute Lino, si tu veux, je pose la question à la Marine, on ne sait jamais... Cinq jours plus tard, la réponse tombait : accord.

Et on a plongé quatre jours sur Le Terrible. Lino était sur le cul ! Il a été très impressionné par la haute technicité du bord

et il s'est passionné pour les explications que lui a données le pacha, le commandant Legrix de La Salle. Mais l'émotion l'a submergé quand les officiers mariners lui ont remis une enveloppe contenant leurs dons pour l'association Perce Neige. Je l'entends encore me gueuler dans l'oreille, au moment où l'on nous hélitreuillait pour rentrer à Brest :

"Merci pour cette balade, je te la dois. Ce que je retiens surtout, c'est que mes petits-enfants peuvent dormir tranquilles, je viens de le comprendre."

C'était en 1987, il en a parlé à tous ses copains auxquels il montrait son insigne de sous-marinier dont j'étais un peu jaloux ! Il est mort six mois après." ●

Christian Brincourt



A bord du SNLE Le Terrible que commandait le CV Stéphane Legrix de La Salle, décédé le 14 novembre 2001.

Christian Brincourt



LATITUDES

PORTRAIT

PAR FRANÇOIS PUMMERET

Tournage pour l'émission Reportages à bord du SNLE Le Triomphant.

Cristobal Boscant

Photo Christian Vincouit

Baroudeur des profo

Cela fait des années qu'il gare son scooter rue Royale, entre Fred le joaillier et l'Hôtel de la Marine, quand il vient voir "ses" marins. Le casque l'a un peu décoiffé. Le cheveu se fait plus rare et la barbe a blanchi mais, à la soixantaine, il a gardé cette haute stature, cette puissance et cette assurance élégante qui lui ouvrent toutes les portes. La mer, les marins, l'état-major de la Marine, il connaît depuis longtemps. Son arrière-grand-père maternel s'appelait Guépratte, le héros des Dardanelles. Il en parle sans vanité en citant les répliques d'Audiard dans *Un singe en hiver*, quand le quartier-maître Jean Gabin, dans sa soliloquie de cinéma, évoque les ordres que lui donnait l'amiral Guépratte pour la remontée du Yang Tsé Kiang...

La mer a compté dans sa carrière de grand reporter, comme la montagne, son

autre passion. Mais, pour l'un et l'autre éléments, ce sont les extrêmes qui l'ont attiré : de nombreuses plongées en sous-marin dont une à 700 mètres de profondeur et, dans l'Himalaya, l'ascension de l'Everest à 8 000 mètres d'altitude. Tout ça avec une équipe réduite de reportage pour des émissions qui ont marqué l'histoire de la télévision française.

L'envie de raconter

La vocation - il n'emploie jamais ce mot - est venue tôt. Il situe ses premiers émois de journaliste en herbe à la période de l'occupation allemande. Sa mère, résistante, embarquée par la Gestapo, deux mois à Fresnes, torture... et puis sa libération annoncée en pleine classe par la maîtresse d'école qui lui demande de venir au tableau raconter à ses camarades la terrible histoire qu'il venait de vivre. Un peu plus tard, de la fenêtre de

l'appartement familial qui donne sur le pont de l'Alma, il assiste à l'interception de deux jeunes résistants qui tentaient, au volant d'une traction, de forcer un barrage allemand. Mitrailleuse, corps déchiquetés "et ma mère qui pressait sur ma tête pour que je ne voie pas cette horreur". L'envie de raconter, déjà. Ses deux premiers reportages.

Ses études, interrompues par la mort accidentelle de son père, l'amènent aux portes du baccalauréat mais il ne le passera jamais. Christian ne s'attarde pas sur sa première expérience professionnelle : apprenti mécano dans un garage. Il remonte les boulons à l'envers. Viré. Heureusement, il y avait la photo. Avec le Rolleiflex que sa mère lui a offert, il gagne ses premiers sous en faisant du photostop : "On photographie les gens dans la rue et on leur donne un ticket." Une formidable leçon d'humilité, "surtout quand

Grand reporter à la radio puis à la télévision, photographe inspiré. Christian Brincourt sait ce que signifie le service à la mer. Il est même titulaire d'un carnet de plongée témoignant de son embarquement sur presque tous les SNLE... Portrait d'un ami.

Christian Brincourt a traversé le Pacifique avec Éric Tabarly sur *Pen Duick VI*, en 1976.



ndeurs

la personne que l'on s'est efforcé de bien cadrer, dans la bonne lumière, déchire le ticket devant vous !" Cette expérience lui ouvre quand même la porte d'une jeune agence photo, celle de Louis Dalmas, qui le recrute comme stagiaire photographe. Il y passe quelque mois avant d'aller demander à son parrain, un administrateur de Radio Luxembourg, de lui donner sa chance dans la station.

L'enlèvement d'Éric Peugeot

Il y entre le 1^{er} janvier 1960 dans l'équipe de nuit pour trier les dépêches, et puis, occasion unique, il assiste un jour à une grosse colère du patron des infos, Armand Jammot, qui gueule dans la rédaction : "M..., m..., m..., j'ai personne sous la main. On vient d'enlever le fils Peugeot et j'ai pas un seul journaliste disponible !" À l'époque, tous les ténors de la presse étaient en Algérie. Vous devinez

la suite... Le gamin, avec le culot de ses 22 ans, convainc Jammot de le laisser couvrir l'événement. Il s'en sort plutôt bien grâce au contact privilégié qu'il établit avec Roland Peugeot. Un vrai scoop à l'époque. Il y gagne sa carte de presse et, quatre jours après les retrouvailles de l'enfant avec sa famille, il est envoyé spécial en Algérie. "Depuis, je n'ai pas arrêté et, même maintenant que je suis en retraite, je suis toujours à la recherche d'une histoire à raconter."

De feu et de sang

Les premières histoires qu'il raconte sur les ondes de Radio Luxembourg où il reste treize ans sont de feu et de sang. La guerre d'Algérie et celle du Vietnam l'ont mobilisé des mois entiers. Il a aussi connu le Biafra, les émeutes raciales de Little Rock... À Oran, il est blessé dans une escarmouche. Pas de séquelles, juste quelques bouts de ferraille restés dans le talon. "J'ai couvert le Vietnam pour la radio et la télé. On n'oublie jamais. À la bataille de Danang, il a plu des obus de 105 pendant sept jours. 10 000 obus. Mais mon principal souci, c'était de faire parvenir mes reportages à Paris." Christian Brincourt évoque alors les changements très importants intervenus dans le repor-

tage de guerre. "Pendant ces conflits, les journalistes allaient sur le champ de bataille. On nous laissait bosser à nos risques et périls. Aujourd'hui, on est bien encadré, on nous montre seulement ce qu'on veut qui soit montré. Il n'est plus imaginable de laisser les médias, comme pendant la guerre du Vietnam, influencer sans contrôle l'opinion publique et le moral des troupes." Il est quand même admiratif sur les progrès techniques qui permettent aujourd'hui à ses confrères d'intervenir en direct dans le journal télévisé depuis la Bosnie ou l'Afghanistan.

Les Ailes du Tigre

Des histoires, il en a consacré plusieurs à la Marine. Il ne se lasse pas d'en parler. La rencontre déterminante a lieu en 1975. Depuis 1971, Christian bosse à la télé, sur la première chaîne. Il propose un projet assez fou au patron du Sirpa/mer de l'époque, le commandant Pierre Bastard : un sujet sur le *Clemenceau* mais pas question de réaliser un film promotionnel de plus pour la Marine nationale. Ce que veut Brincourt, c'est montrer les marins, les hommes qui font tourner ces bateaux et voler les avions embarqués. Il doit se montrer convaincant car le CV Bastard le soutient à fond. Le tournage se passe ►►

Sur le tournage des *Ailes du Tigre*. Le LV Alain Witrand va entreprendre son dernier vol en qualité de commandant de la 11F aux commandes d'un *Crusader*.





SM Agosta

Coopération franco-russe

Le colonel Alexander Belikh, attaché de défense de la fédération de Russie en France, et le CC Vladimir Minkevitch, attaché naval adjoint, ont visité le Centre d'entraînement et de sauvetage individuel (CESI) pour le personnel sous-marinier situé à l'île Longue. Cette visite s'inscrit dans le cadre de la nouvelle coopération franco-russe dans le domaine du sauvetage de sous-mariniers. Elle avait pour but de préparer la visite au CESI d'une délégation plus importante de sous-mariniers russes et l'envoi en Russie d'une délégation française.

Le centre de traitement pour blessés radio-contaminés (CTBRC) a d'abord été présenté. Au sein de ce centre, la salle d'opération ultramoderne et son concept d'éléments techniques modulaires ont particulièrement retenu

l'attention des officiers étrangers. La visite s'est poursuivie par les installations d'entraînement à l'évacuation d'un sous-marin en détresse. Les principes retenus par la Marine pour préparer le personnel sous-marinier sont différents de ceux des Britanniques qui utilisent une tour de plusieurs dizaines de mètres pour recréer les conditions dans lesquelles se trouveraient des sous-mariniers naufragés. Le choix français est de limiter la hauteur d'eau (la colonne d'eau mesure 3,50 m) pour se concentrer sur l'accoutumance du personnel au matériel (combinaison, sas de sauvetage) et sur la manœuvre individuelle de sortie du sous-marin qu'il devra pratiquer dans des conditions extrêmes. Cette approche a vivement intéressé la délégation russe. ●





LATITUDES

EXPÉRIENCE

TEXTE ET PHOTOS DE NATACHA HOCHMAN



© Marina Mont

Seule femme à bord, Natacha Hochman a photographié pendant plusieurs années le monde secret des sous-marins. Une exposition du musée de la Marine présente actuellement à Lorient une cinquantaine de ses clichés. Toujours discrète, elle a su croquer des instants de vie de ces hommes confinés dans une coque épaisse, à l'écoute dans la nuit des océans.

La mission

Octobre 1998, *Le Téméraire*
quelque part dans l'Atlantique.

Au sud de la grande rade, l'appareillage était proche, l'équipage reprenait possession du bateau qui ne portait aucun nom sur la coque. La veille, déjà, une longue chaîne de marins se passait de main en main les cinquante tonnes de vivres qui allaient être remises dans la cambuse et la chambre froide. Des commentaires approbateurs soulignaient le passage de certains cartons. Dans l'aube froide, l'équipage, paquetage sur l'épaule, franchit alors l'échelle de coupée pour monter à bord du sous-marin. Sur le quai, une civile, habillée elle aussi de bleu marine, se tenait à l'écart, observait les hommes, allant parfois jusqu'à braquer timidement un objectif photo dans leur direction. Elle était impressionnée par leur démarche volontaire, leur regard d'initiés appartenant déjà au monde fermé qu'ils allaient retrouver pendant 70 jours. À son tour, d'un pas assuré, mais l'esprit en grand émoi, elle monta à bord.

Sortie furtive

Sur le pont, les hommes à la manœuvre, équipés d'une combinaison de survie rouge feu, libèrent

le bateau de ses aussières. L'aumônier qui, autrefois, embarquait avec eux, était immobile sur le bord du quai et leur dédiait par son regard chaleureux toute la fraternité du monde. Un à un, les marins saisirent les barreaux des échelles d'acier, s'engouffrèrent avec une agilité de félin dans les entrailles du bateau et disparurent, laissant derrière eux un ciel gris qu'ils ne reverraient pas avant de longues semaines. Le commandant, l'officier de quart, les hommes de veille étaient dans le massif à la passerelle. Ils échangèrent des saluts, ponctués par deux longs coups de sifflet, avec les bateaux croisés

dans la grande rade. Le sous-marin emprunta alors le goulet qui mène vers la haute mer. La frégate "chien de garde" escorta le bateau, lui ouvrant la route, faisant dégager les éventuels gêneurs. Au large, à l'abri de toute indiscretion, la "nouille" fut déroulée. Ce long câble noir de plusieurs tonnes mis à l'eau, remorqué comme un serpent de mer, allait servir de sonar d'écoute. Le sous-marin, furtif, n'émettant jamais... Dans la fosse de veille, deux marins armés de jumelles fouillaient l'horizon. En transit de surface, sa silhouette basse, son allure réduite, son écho radar faible, rendaient le bateau peu visible. Toute collision serait redoutable. L'interphone relié au central opération annonça :
 "Nouvel écho dans le 220, à 9 000 mètres."
 "Reçu !"
 Les jumelles confirmèrent. Un cargo passerait à tribord.

Clichés en contre-plongée

La mer grossissait, force 6. Des lames frappaient la coque d'acier. Des paquets de mer montaient le long du massif, s'abattaient sur les hommes de veille, sur la photographe aussi qui n'écoutait



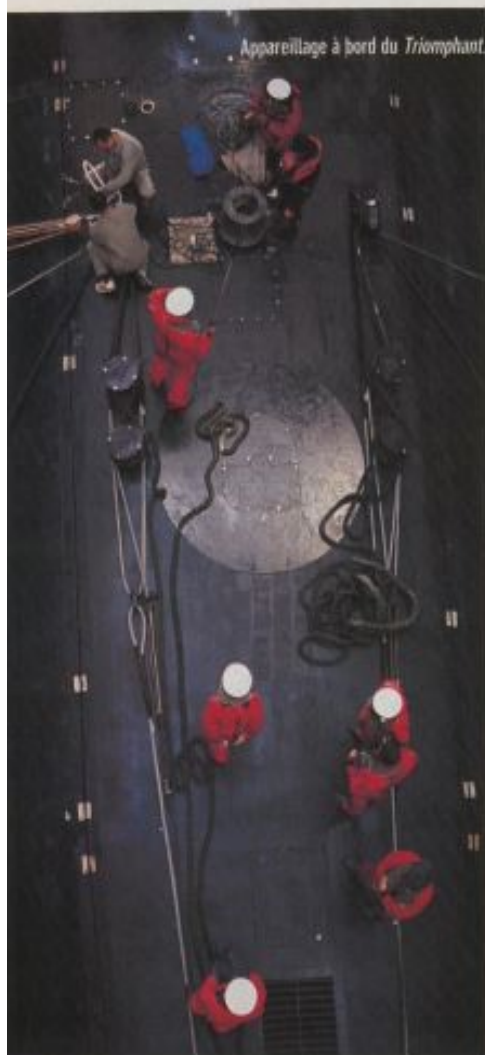
Les hommes de l'Agosta.



"Dans l'aube froide, l'équipage, paquetage sur l'épaule, franchit alors l'échelle de coupée pour monter à bord du sous-marin." Ici, à bord de l'Agosta.

LATITUDES

EXPÉRIENCE



Appareillage à bord du Triomphant.

« Le sous-marin est au sous-marinier ce que le véhicule spatial est à l'astronaute. Ils sont le rempart entre la fragilité humaine et l'extrême hostilité de la mer profonde ou du vide spatial. Ils sont notre cocon, notre protection, notre oasis dans cet univers capable de nous engloutir en une fraction de seconde. »
 Jean-Loup Chrétien, astronaute.
 (Préface *Des sous-marins et des hommes*, de Michel Picard, contre-amiral, et Natacha Hochman - Marines Édition).

*** guère que son enthousiasme ! L'état inquiétant de ses appareils photo eut néanmoins raison de son entêtement. Elle quitta la passerelle, ressemblant assez au chat rescapé d'une chute dans la baignoire, filmé par Walt Disney. En bas dans les coursives, des silhouettes à la démarche de canard se croisaient, crispées sous la menace d'être projetées contre les parois. Le bateau roulait d'un bord sur l'autre avec une gîte qui s'amplifiait. De longues heures de navigation éprouvantes allaient être nécessaires pour quitter le plateau continental et trouver les fonds suffisants pour plonger. Les marins retrouvaient leurs marques dans le

peu d'espace, au confort spartiate, qui leur était attribué. L'horizon se limitant à quelques mètres, on se plaquait pour laisser passer un autre marin, on baissait la tête au sommet d'une échelle. Les obstacles étaient partout... sauf derrière le rideau tiré de leur bannette. Une réglementation tacite : le repos de chacun était respecté. À pas de loup, muets comme des carpes, les hommes entraient et sortaient de la chambrée sans déplacer le moindre souffle d'air. Dans la coursive des officiers, les portes des chambres restaient ouvertes, indiquant ainsi leur disponibilité à toute intervention.

"Entrée dans le monde du silence"

"Passerelle de CO. Le commandant demande à prendre les dispositions pour plonger."

"Reçu !"

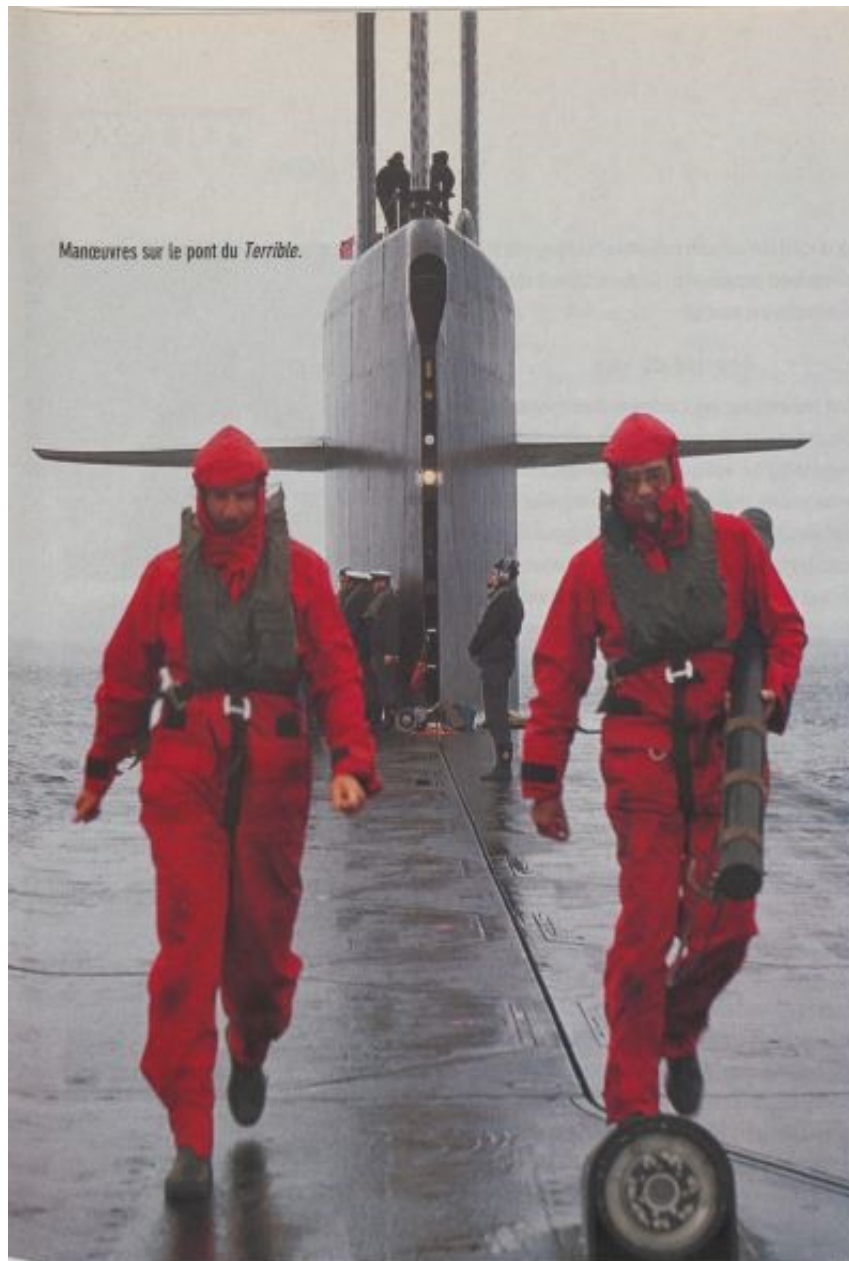
Le matériel de la fosse de veille fut déboulonné, descendu, les panneaux verrouillés. Dans leur combinaison encore ruisselante, les veilleurs descendirent les échelles jusqu'au poste central navigation opérations (PCNO). Ici, lieu de conduite, d'écoute, d'observation, de décision et d'action, la pénombre était permanente. Seuls les points lumineux rouges, blancs, verts, orangés des tableaux et consoles permettaient de distinguer les hommes en silhouette.



Ronde d'étanchéité à bord du Béziers.
 "La nuit à bord est simulée par un éclairage rouge."



"Elle était impressionnée par leur regard d'initiés appartenant déjà au monde fermé qu'ils allaient retrouver pendant 70 jours."



"Commandant, on est prêt à plonger",
annonça le chef de quart.

Coup de klaxon.

"Alerte ! Ouvrir les purges 1 et 6."

L'air s'échappa des ballasts. L'eau de mer
fut admise par tonnes.

"Moteur avant 2. Route au 1,7,4. Venir à
19 mètres."

Le barreur poussa le manche, le sous-
marin s'inclina et s'enfonça dans la mer.
L'aiguille du manomètre se mit en mou-
vement : 10, 12, 15, 19. Elle s'arrêta de
prendre des photos. Son cœur battait
très vite, les yeux fixés sur le manomètre.
Elle bloqua sa respiration et se mit par
instinct en apnée.

"Hissez le périscope. Stabilisez à
19 mètres. Ronde d'étanchéité."

Les zones à risques étaient contrôlées.

Un simple joint qui lâche et tout pouvait
dégénérer très vite.

"Venir à 55 mètres !"

Le bateau reprit sa course pour filer dans
la mer avec une aisance de cétaqué, ne
laissant au-dessus de lui qu'un mystérieux
frémissement d'écume. Au poste central
de propulsion, à l'arrière du navire, la vigi-
lance et l'attention étaient extrêmes.
Reliés par radio au PCNO, ces hommes
devaient pouvoir réagir dans l'instant,
changer d'allure, intensifier ou réduire la
fission nucléaire pour produire plus
d'énergie.

"Venir à 280 mètres. Moteur avant 4,"

"Bien !" punctua le commandant, se
réservant à tout moment le droit de sus-
pendre la manœuvre. L'annonce fut dif-
fusée dans tout le bord. Le bateau piqua,

QUELS SUBMERSIBLES ?

Natacha Hochman a embarqué à bord de
onze unités différentes.

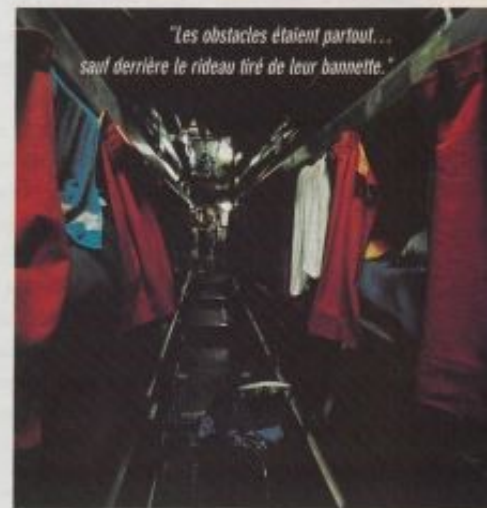
Deux sous-marins Diesel océaniques :
l'Agosta et le Bévèziers.

Des sous-marins à propulsion nucléaire
lanceurs d'engins (SNLE) :

Le Foudroyant, L'Inflexible.

L'Indomptable, Le Téméraire, Le Terrible
et Le Triomphant.

Des sous-marins d'attaque à propulsion
nucléaire (SNA) : le Casabianca, la Perle,
le Rubis. ●



la coque extérieure se contracta, émet-
tant des bruits plaintifs sous la pression
qui augmentait. Les hommes se calèrent
pour compenser une forte assiette néga-
tive. Ils avaient les yeux rivés sur les
écrans de commandes. Tous les voyants
de la sécurité plongée étaient en action.
Les oreilles en alerte, ils écoutaient, redou-
tant la moindre source de bruit anormal.
Elle se figea, silhouette parmi les sil-
houettes, dans l'obscurité. Elle vécut l'en-
trée dans le monde du silence comme
une initiation mystique.

Vie sous-marine

Sous la surface, la mer n'était plus hos-
tile, un silence unique s'installait. Le bateau
semblait arrêté dans un immobilisme
total. Aucune sensation d'avancée ■■■

LATITUDES

EXPÉRIENCE

ou de mouvement. Dans la cafétéria, les quatre officiers marinières reprirent leur partie de tarot. Le défilement du temps prenait un sens différent : on parlait en termes de quart. Matin, après-midi, soir étaient des mots qui n'avaient plus cours. Elle était venue sans agenda, prête à oublier le calendrier aussi longtemps que durerait ce semblant d'éternité. La nuit à bord simulée par un éclairage rouge, on savait alors que, là-haut, le soleil se couchait et que les hommes allaient bientôt fermer les volets de leur maison. On oubliait les journaux, la radio, la télévision... Ici, les seules nouvelles étaient les bruits de course : des ragots non caustiques qui faisaient le tour du bateau à toute allure. Le fil entre les sous-marinières n'était jamais rompu.

C'est au carré que se rejoignirent sans préséance le commandant et ses officiers. Ils ne portaient pas de galons sur leurs épaulettes, inutilement ostentatoires dans un sous-marin où chaque homme se connaît. Elle était un peu embarrassée pour les nommer selon leur grade. Pour limiter les risques, elle distribuait du "Monsieur" si des propos étaient échangés avec eux. Mais elle écoutait plus qu'elle ne parlait. Le nombre lumineux affiché sur l'indicateur d'immersion fut soudain impressionnant. Le feu lui monta aux joues, mélange de peur et de bonheur. Son regard se posa sur les structures métalliques de la coque épaisse, vivant rappel du lieu où l'on se trouvait. Les pois-

sons de l'aquarium trouvaient les grands fonds très reposants. Ils évoluaient dans leur bulle au ralenti.

Reprise de vue

Huit heures sur les cadrans des montres.

"Poste de propreté."

Le bateau fut astiqué dans ses moindres recoins. Les chiffons, les brosses passaient partout, même si la récolte de poussière restait maigre. Et d'ailleurs d'où serait-elle venue ? Le commandant en second faisait sa ronde habituelle. Il se dirigea vers la tranche missiles pour une inspection même si le secret espoir des missiles était de ne jamais s'en servir.

"Venir à l'immersion périscopique !"

Le cheminement de l'air dans les ballasts chuinta aux oreilles. Le bateau se cabra, les marins aussi. La coque se dilata au rythme de la pression décroissante. Les chiffres défilaient rapidement : ... 200, 90, 55... palier, contrôles... 55, 45, 30, 19...

"Top la vue !"

Le commandant posa un œil sur le périscope, fit un tour d'horizon. Rien en vue. La mer était grise, le ciel aussi. Le sous-marin pouvait faire surface. Dehors, un cormoran, témoin de la scène, crut voir un monstre marin crever les flots. Il plongea dans la mer. On pouvait débarquer la photographe sur une vedette de la gendarmerie maritime. Son regard s'attarda longtemps sur le bateau. Elle le vit disparaître. L'équipage reprenait sa mission, dans le silence complice de la mer. ●



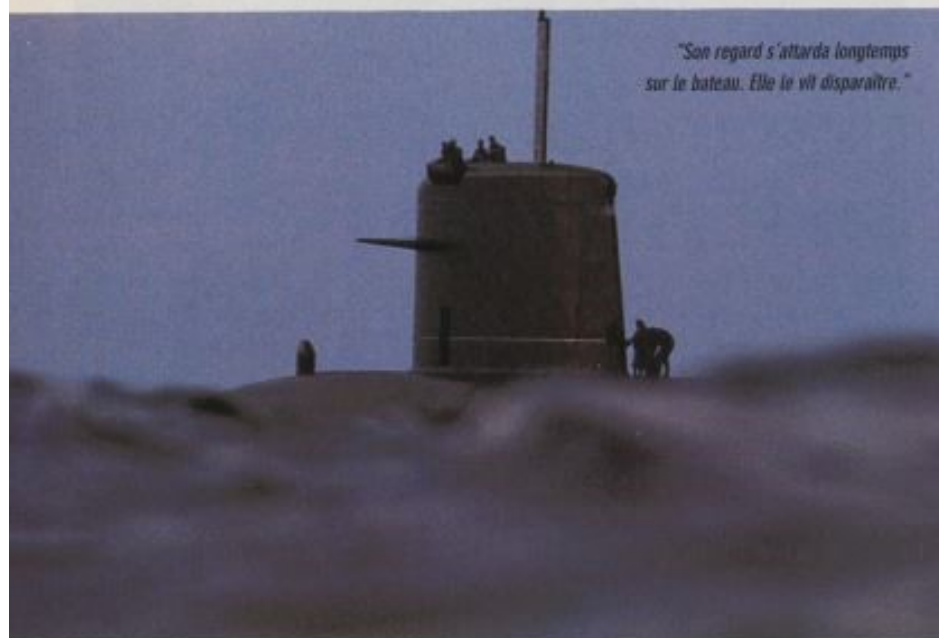
Natacha Hochman,
Des sous-marins
et des hommes.
Citadelle de Port-Louis,
du 15 mars
au 15 mai 2002.



Le Casablanca.
Caisse compartiment turbo-alternateurs.



Abdominaux à bord du Casablanca...



*"Son regard s'attarda longtemps
sur le bateau. Elle le vit disparaître."*

Cols Bleus n° 2612 06 avril 2002

Le CEMM à l'île Longue

Accueilli par le VA Edouard Scott de Martinville, Alfost, l'amiral Jean-Louis Battet, CEMM, s'est fait présenter le 15 mars, la base opérationnelle de l'île Longue, port base des SNLE, et a visité les installations de soutien et de remise en condition du matériel, mises en œuvre pour pouvoir maintenir deux SNLE à la mer, si nécessaire. Cette visite a également offert l'occasion au CEMM de s'adresser aux représentants des différentes catégories de personnel embarqué ou affecté à l'île Longue. L'amiral Battet a notamment souligné la qualité des efforts consentis par tous pour que la mission de dissuasion soit assurée sans faille. Il a également tenu à souligner l'impact des mesures d'amélioration de la condition militaire et l'important effort financier accordé, précisant par ailleurs que les attentes liées aux plans d'armement et à l'amélioration de l'entretien flotte sont deux dossiers qui mobilisent toute son attention. ●

Marine nationale



Cols Bleus n° 2614 20 avril 2002

Le Triomphant entre en grand carénage

L'équipage bleu du *Triomphant* s'est réuni une dernière fois, le 8 avril, pour la cérémonie des couleurs, avant de confier le bâtiment à DCN. Dès cet instant, *Le Triomphant* entre en grand carénage, une remise à neuf méritée après une période



opérationnelle bien remplie. En effet, *Le Triomphant* totalise, depuis son admission au service actif en mars 1997, pas moins de douze patrouilles opérationnelles. Durant ses cinq années de service, il a assuré la permanence de la dissuasion française et a ainsi contribué au maintien de l'intégrité du territoire national, à la protection des intérêts vitaux de la France, à la sécurité de la population française et à l'indépendance de décision de la France au niveau international. Cette Iper représente une nouveauté sur deux plans : première Iper d'un SNLE NG et première Iper de sous-marin nucléaire sous la direction de DCN. Pendant ce grand carénage, la Marine nationale met à la disposition de DCN une équipe d'exploitation qui sera chargée de la conduite des installations.

Cols Bleus n° 2615 27 avril 2002

LATITUDES HÉRACLÈS



Depuis 120 jours, au sein du dispositif interallié *Enduring Freedom*, la force navale articulée autour du porte-avions *Charles de Gaulle* évolue en mer d'Arabie au large du Pakistan, à portée d'avion du ciel d'Afghanistan où les *Super Étendard* de l'aviation navale poursuivent sans répit missions de reconnaissance et d'assaut. La mission Héracles n'a connu que de brèves pauses pour la relève et la détente des équipages comme pour l'entretien des bâtiments et des aéronefs. Bilan en chiffres au 16 avril 2002 des principales opérations menées dans le cadre de l'opération Héracles depuis décembre 2001.

Quatre mois d'opérations pour la TF 473





1 • Les sous-marins nucléaires d'attaque, en 80 jours de patrouille en mer d'Arabie, ont "raporté" quelque 500 navires.

2 • Les frégates de la TF 473 ont interrogé plus de 1 430 navires de commerce et effectué la reconnaissance de nombreux brouers et embarcations.

22 - COLS BLEUS - N° 2615 27 AVRIL 2002

23 - COLS BLEUS - N° 2615 27 AVRIL 2002

Cols Bleus n° 2617 18 mai 2002

Attentat de Karachi (lire page 6)

Soutien aux blessés et aux familles

Outre les mesures habituelles dont bénéficient les blessés et les familles de victimes d'actes de terrorisme, des mesures spécifiques de soutien social ont été mises en œuvre par le ministère de la Défense depuis le 8 mai et seront poursuivies dans la durée. Avec les assistantes sociales de DCN et de la Marine à Cherbourg, c'est l'ensemble du réseau social du ministère de la Défense qui s'est mobilisé dès l'annonce de l'attentat. Toutes les situations individuelles sont examinées pour déterminer les actions de soutien complémentaire nécessaires.

Dispositif de soutien social des familles dans la durée

Un dispositif centralisé de soutien social aux familles des victimes de l'attentat de Karachi est créé. Il viendra en appui de

l'action menée localement par DCN, dans la proximité des familles. Son animation est assurée par la Direction de la fonction militaire et du personnel civil. Il coordonnera l'action des assistantes sociales pour le suivi individuel de chaque famille en liaison avec DCN, la Direction du service de santé des Armées, la Direction des statuts des pensions et de la réinsertion sociale et le service des pensions des Armées.

Son objectif est de faciliter la prise en charge et le traitement rapide de chaque situation individuelle, notamment en aidant les familles dans leurs démarches administratives et en veillant à ce qu'elles n'aient pas de difficultés à faire valoir leurs droits. Les blessés et leur famille seront suivis par l'action sociale jusqu'à leur rétablissement. ●

Cols bleus

ACTUALITÉS

CÉRÉMONIE

Photos Nuno

L'hommage national aux victi

Onze hommes, salariés de DCN, en mission au Pakistan pour la construction d'un sous-marin, sont tombés à Karachi, le 8 mai 2002, victimes du terrorisme aveugle. Un hommage solennel leur a été rendu à Cherbourg, le lundi 13 mai, en présence des plus hautes autorités de l'État, devant une foule évaluée à 10 000 personnes.



Un portrait disposé sur chaque cercueil drapé aux couleurs nationales identifiait chacun des onze disparus.

Le temps d'une pesante et émouvante matinée, Cherbourg est devenue ville morte au lendemain de l'arrivée, à bord d'un C130 de l'armée de l'Air, le dimanche 12 mai, des dépouilles des onze ouvriers et techniciens de DCN morts au Pakistan le 8 mai. Écoles, entreprises et commerces ont fermé leurs portes, le temps de l'hommage républicain de la Nation rendu par le chef de l'État en

Le président de la République et le Premier ministre offrent leurs condoléances aux familles éprouvées.



L'INTERVENTION DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE

"La France est en deuil. Cherbourg est meurtrie. Des épouses, des enfants, des parents, des amis pleurent aujourd'hui des êtres chers. Je leur dis ma profonde solidarité. (...) Ils ont perdu la vie au service de la France, de l'État et de la Patrie. (...) Je m'incline devant nos morts, je rends hommage à leur courage, à leur dévouement et à leur compétence professionnelle exemplaires. Je leur exprime la reconnaissance de la Nation qui ne les oubliera pas. Ce crime est monstrueux. Ses auteurs seront punis. Il ne peut y avoir de sanctuaire pour les terroristes. Nous ne céderons ni à la menace ni au chantage. Ce combat est celui de la démocratie et de la liberté. C'est celui de la France, de l'Europe, des États-Unis et de leurs alliés. Sur notre territoire et partout dans le monde, nos armées, nos services de renseignement, notre police et notre gendarmerie sont mobilisés pour la sécurité de nos compatriotes. (...) La République honore la mémoire des victimes de ce drame. Elle sait ce qu'elle leur doit." ●



personne, entouré du Premier ministre, de la ministre de la Défense et du directeur des constructions navales, en présence de nombreuses personnalités parmi lesquelles le président de l'Assemblée nationale, la secrétaire d'État à la Mer, le chef d'état-major des Armées, le chef d'état-major de la Marine et de nombreux élus dont les autorités régionales et locales et plusieurs anciens ministres.

Un amiral représentant le Président de la République islamique du Pakistan et l'ambassadeur de ce pays en France assistaient également à la cérémonie.

À l'issue d'une veillée funèbre organisée dans la chapelle ardente dressée à l'hôpital régional des Armées, les onze cercueils, drapés de tricolore, ont été conduits jusqu'à la plage verte située au cœur de la ville, face à la rade, entre les nefs de l'arsenal où naissent les sous-marins et l'ancienne gare transatlantique devenue cité de la Mer et l'écrin du Redoutable.

Dès 9 h 30, quelque 3 000 personnels de DCN et des entreprises coopérantes avaient quitté en cortège l'arsenal voisin pour gagner le site de la cérémonie après avoir entendu le message de Jean-Marie Poimboeuf, leur directeur central.

Sous une pluie fine mais suffisante pour faire éclore des milliers de parapluies multicolores, l'émouvante *Marche lugubre* de Gossec a longuement retenti, interprétée par l'harmonie municipale, dans l'attente du convoi funèbre transportant les onze cercueils, placés à leur arrivée sur des reposeurs, face aux familles endeuillées et aux

mes de l'attentat de Karachi

Pendant l'intervention du chef de l'État. Au premier rang des personnalités, de gauche à droite, M. Cazeneuve, député-maire de Cherbourg-Octeville, M^{me} Alliot-Marie, ministre de la Défense et des Anciens Combattants, M. Raffarin, Premier ministre, M. Forni, président de l'Assemblée nationale, M^{me} Améline, secrétaire d'État à la Mer et l'IGA Poimboeuf, DCN.

Photos : Morier autoassocié



proches, chacun surmonté d'un portrait du cher disparu.

"La France est en deuil. Cherbourg est meurtrie"

Orchestré par les services de l'Élysée et de l'état-major du vice-amiral Hubert Pinon, commandant l'arrondissement maritime de Cherbourg, l'hommage de la Nation a débuté avec l'arrivée successive des autorités civiles et militaires locales, bientôt rejointes par Jacques Chirac, Jean-Pierre Raffarin et Michèle Alliot-Marie. À l'appel de l'ingénieur en chef Gérard Feuardent, Annick Godefroy, sa collaboratrice à DCN/DRH, a évoqué individuellement la mémoire de chacune des victimes de l'attentat de Karachi avant que le président de la République ne s'approche pour épingler sur chaque cercueil la croix de chevalier de la Légion d'honneur. Un silence d'une rare qualité d'émotion a accueilli les paroles fermes du président de la République, la sonnerie aux morts, la minute de silence et l'hymne national joué par la musique de division de la Région militaire de Rennes. Il n'a

LE MESSAGE DU DIRECTEUR DES CONSTRUCTIONS NAVALES

"Dans ce qu'il y a de plus odieux, le terrorisme a frappé DCN et ses partenaires au cœur même de ce qu'ils ont de plus précieux : les hommes. Le cœur de onze d'entre eux s'est arrêté de battre et chacun d'entre nous est profondément meurtri.

C'est un hommage unanime qui monte de notre gorge serrée, et qui résonne dans chacun de nos établissements : Cherbourg, Ruelle, Toulon, Lorient, Nantes-Indret, Saint-Tropez, Le Mourillon, Papeete, Paris. Nous nous inclinons respectueusement, affectueusement devant eux et devant vous : leur épouse, leurs parents, leurs enfants, leurs amis.

Face à cette épreuve cruelle, nous voulons vous témoigner de notre profonde sympathie, de notre authentique compassion et de notre total soutien.

Devant votre infinie douleur, nous venons, avec beaucoup d'humilité, vous exprimer notre profond désarroi et notre immense tristesse.

Nous garderons et entretiendrons vivant le souvenir de ceux qui, mari, père ou enfant, nous ont quittés si brutalement et si tragiquement." ●

été rompu que par les condoléances de la Nation apportées à chaque famille en deuil par MM. Chirac et Raffarin et M^{me} Alliot-Marie et Améline, puis par la lecture d'un texte de

remerciements par l'ingénieur en chef François Pepers, directeur adjoint de l'arsenal. Rédigé par l'ensemble des familles des disparus et blessés hospitalisés, ces remerciements ont été

IN MEMORIAM

- Cédric Bled, 27 ans, ouvrier électricien de DCN Cherbourg
- Jean-Michel Chevassut, 42 ans, ouvrier tuyauteur de DCN Cherbourg
- Jean-Pierre Delavie, 34 ans, ouvrier mécanicien monteur à DCN Ruelle
- Thierry Donnart, 38 ans, technicien méthodes Technopro
- Claude Drouet, 51 ans, chef d'équipe, charpentier tôlier à DCN Cherbourg
- Bernard Dupont, 48 ans, chaudronnier tuyauteur à DCN Cherbourg
- Pascal Groux, 43 ans, ex-maître principal sous-marinier, cadre technique DCI Navico
- Daniel Lecarpentier, 51 ans, ouvrier mécanicien monteur à DCN Cherbourg
- Jacques Laurent, 52 ans, ex-maître principal sous-marinier, cadre technique d'Assystem
- Jean-Yves Leclerc, 51 ans, ouvrier mécanicien monteur à DCN Cherbourg
- Pascal Leconte, 39 ans, dessinateur mécanique à DCN Cherbourg ●

notamment adressés aux représentants de l'État français, de l'État pakistanais et de l'Union européenne, aux autorités civiles, militaires et religieuses "et à la Marine nationale et DCN pour avoir mobilisé dès les premières heures leurs ressources humaines et matérielles". ●

René Moirand

Cols Bleus n° 2618 25 mai 2002

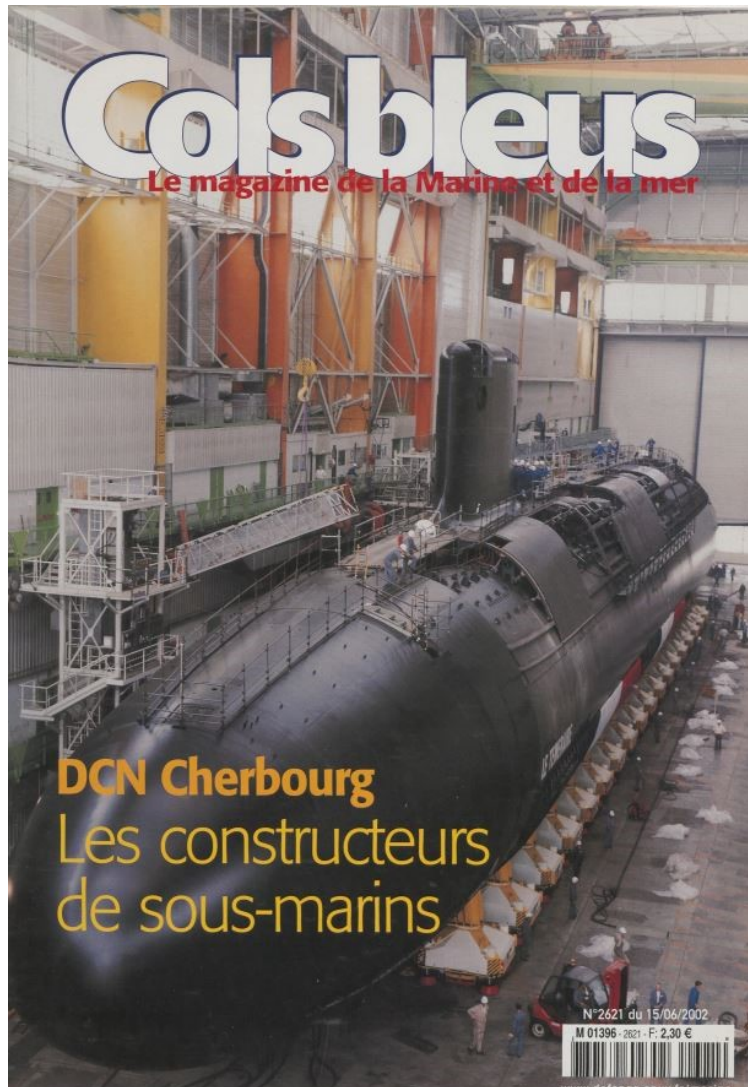
Exercice à l'île Longue

Un exercice programmé de type Montlouis (exercice périodique de sécurité nucléaire interne à un site) qui associe la Marine nationale et DCN a eu lieu sur le site de l'île Longue. L'exercice a pour thème une simulation de radiocontamination accidentelle sur le sous-marin nucléaire lanceur d'engins (SNLE) *Le Triomphant*, dans le cadre de

laquelle tous les moyens réels sont mis en œuvre. Cette simulation vise à valider les nouveaux plans d'urgence interne concernant le sous-marin, l'atelier réacteur et le site de l'île Longue. Elle permet de tester l'application des procédures prévues en cas d'incident, notamment le dispositif d'évacuation du personnel de la zone bassin qui concerne près de 500 personnes (DCN, sous-traitants, marins d'État).

Cols bleus

Cols Bleus n° 2621 15 juin 2002



DÉFENSE

CB
INTERARMÉES

Héritier du nom d'une longue lignée de bâtiments, le SNLE *L'Indomptable* a perpétué les liens d'amitié entre le sous-marin et le 2^e REI de la Légion étrangère à l'occasion de la fête de Camerone.



La délégation du SNLE et les personnalités présentes à la cérémonie

Photos : DE

La Légion indomptable



Échange de cadeaux entre le colonel Philippe Bras et le CV Dominique Lefler.

et que la grenade à sept flammes figurait sur l'insigne du navire. À son tour héritier des traditions de ses prédéces-

Héritier du nom d'un vaisseau de ligne construit en 1790, d'une canonnière du Premier Empire, d'un cuirassé garde-côte armé en 1885, le contre-torpilleur *L'Indomptable*, lancé en 1934, a porté comme insigne la grenade de la Légion étrangère. Son commandant, le CF Battet, avait demandé au général Rollet de prendre la Légion étrangère comme marraine de son bâtiment. *"Depuis plus d'un siècle, écrivait-il, la Légion étrangère lutte, non pas seulement en terre française, mais comme nous autres marins, à travers le monde, pour l'honneur et la gloire de notre drapeau."*

Une marraine de renom

C'est pour cette raison que le fanion de *L'Indomptable* de 1934 était aux couleurs vert et rouge de la Légion et que la volée de ses canons portait les noms bien connus de Magenta, Camerone, Tuyen-Quanq et Laffaux,

seurs, le sous-marin nucléaire lanceur d'engins *L'Indomptable* porte les couleurs de la Légion étrangère sur son fanion et entretient des liens étroits avec l'un des plus prestigieux régi-

ments de la Légion, le 2^e régiment étranger d'infanterie basé à Nîmes. Une délégation de *L'Indomptable* était présente le 30 avril lors de la commémoration du combat de Camerone, fête emblématique de la Légion étrangère, pour perpétuer et renforcer les liens unissant les deux unités. Au cours des deux journées passées dans le quartier, les représentants de l'équipage du sous-marin ont été chaleureusement reçus par les légionnaires et ont participé à l'ensemble des manifestations organisées : veillée de Camerone avec film, chant et prestation de la musique principale de la Légion étrangère, prise d'armes avec évocation du combat de Camerone et

soirée organisée par les légionnaires avec en point d'orgue l'élection de miss Képi blanc 2002.

Deux unités prestigieuses

Cette participation a certainement permis de renforcer les liens entre les deux unités et, aux marins de *L'Indomptable*, de découvrir un monde particulier qui est celui des grandes unités de l'armée de Terre, de pouvoir goûter l'hospitalité des légionnaires et d'apprécier la force de leur engagement, sachant que, dès le lendemain des festivités, le régiment partait au Kosovo. ●

CV Dominique Lefler
commandant *L'Indomptable*, équipage bleu

L'HISTOIRE DU 2^E REI

Créé en 1841 pour combattre en Algérie, le 2^e régiment étranger d'infanterie est une grande unité moderne d'infanterie blindée comptant 49 officiers, 182 sous-officiers et 990 caporaux-chefs, caporaux, clairons et légionnaires. Le régiment est organisé en 5 compagnies possédant chacune une compétence particulière au service de l'ensemble du régiment ou de la 5^e brigade légère blindée à laquelle cette unité est intégrée.

La compagnie de commandement et logistique regroupe les services administratifs, techniques et de santé à la disposition du chef de corps et de son état-major, et assure le soutien logistique nécessaire à la compagnie d'éclairage et d'appui et aux compagnies de combat.

Environ 70 nationalités sont représentées au sein du régiment sans pour autant constituer une immense tour de Babel. Les légionnaires non francophones sont "binômés" avec un francophone pour faciliter l'intégration dans l'unité et la compréhension des ordres. ●



Le fanion de *L'Indomptable* avec la grenade de la Légion sur les couleurs du 2^e REI.

LATITUDES

HOMMAGE

Le terrorisme a récemment frappé DCN Cherbourg, ôtant la vie à onze de ses salariés en mission au Pakistan pour la construction d'un sous-marin. *Cols Bleus* s'associe à l'hommage national qui leur a été rendu en retraçant l'histoire de ces chantiers pour lesquels ils travaillaient.

A peine créé sur décision de Bonaparte, l'arsenal de Cherbourg doit se lancer comme les autres établissements du pays dans une déchirante reconversion : abandonner progressivement les méthodes de construction traditionnelles du temps de la Marine à voile pour s'équiper de hangars et de machines capables de travailler le fer et adopter les techniques de la construction navale à vapeur. Contemporains du *Suffren*, deux vapeurs sortent ainsi des cales napoléoniennes, les remorqueurs de rade *Nageur* et *Siffleur*, suivis par les avisos et les premières frégates à roues commandés par la Marine. Plus tard, une étrange machine flottante y est mise en construction, la *Dévastation*. Dotée d'une ceinture cuirassée en fer, elle sera remorquée jusqu'en Crimée pour y réduire les forts russes, une retentissante première mondiale pour le port de Cherbourg. Le dernier-né des arsenaux réalisera ensuite des prototypes à hélice et des plates-formes de combat de plus en plus grosses jusqu'au cuirassé *Henri IV*, un monitor de 108 m et 8 000 tonnes suivi par le *Jules Ferry*, 148 m et 12 500 tonnes, et par la refonte des premiers torpilleurs de la Marine. Sa population a triplé mais n'a pas encore conscience de sa future vocation...

Les premiers sous-marins

Un événement important survient toutefois au début des années 1880, dans cet établissement qui emploie désormais 3 000 spécialistes fiers de travailler sous la direction de grands noms de la construction navale, tels le baron Sané ou l'ingénieur Louis-Émile Bertin. À cheval sur deux techniques (le bois et le fer), bien enga-

DCN Cherbourg

La tradition d

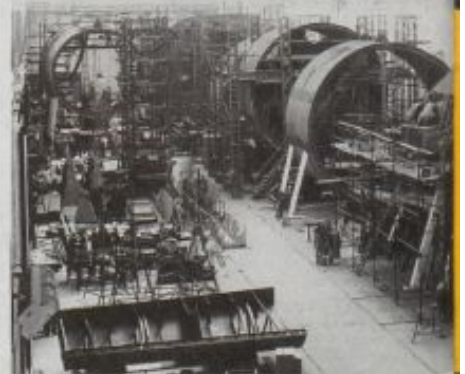
PAR RENÉ MOIRAND

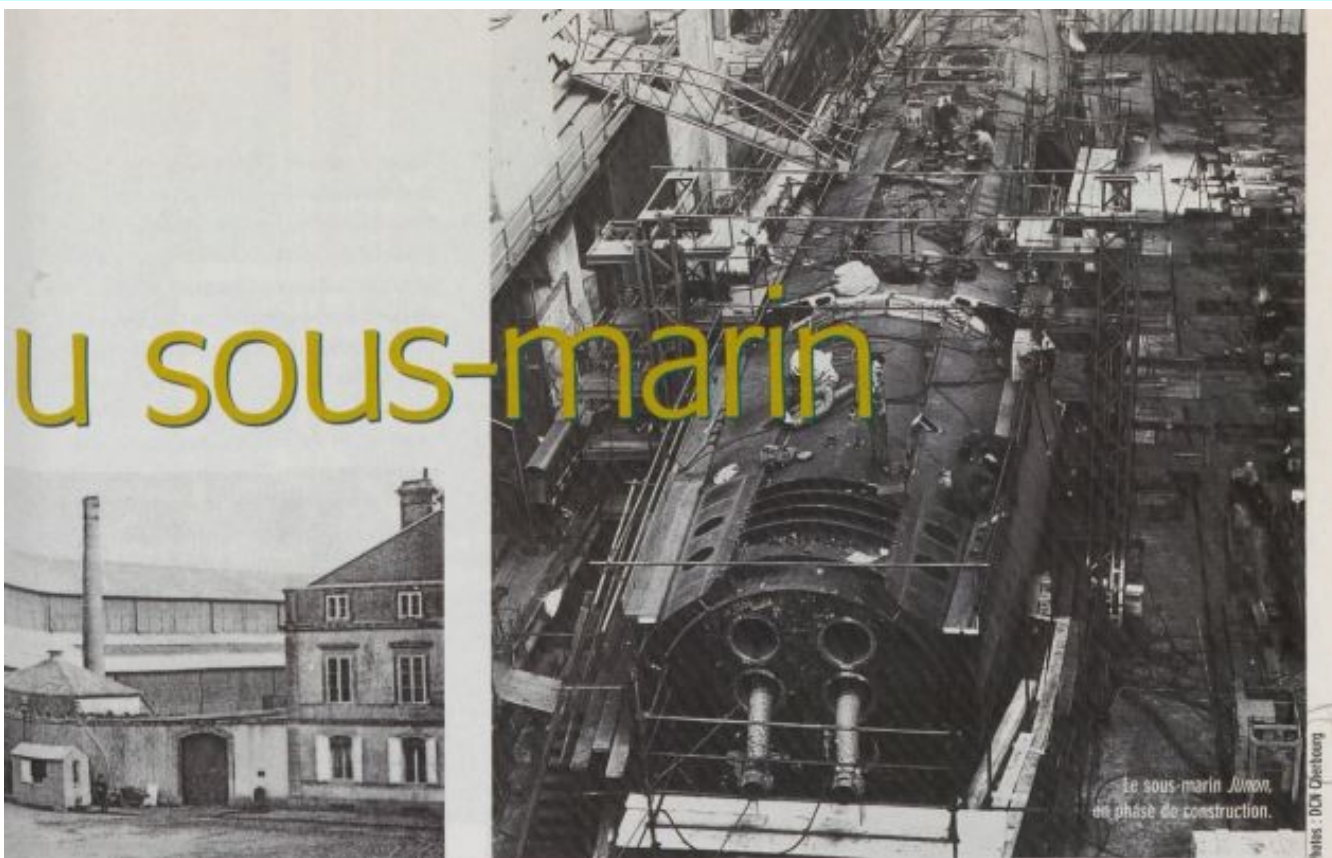
La place Bruat au début du XX^e siècle, par où entrent et sortent les ouvriers de l'arsenal de Cherbourg.



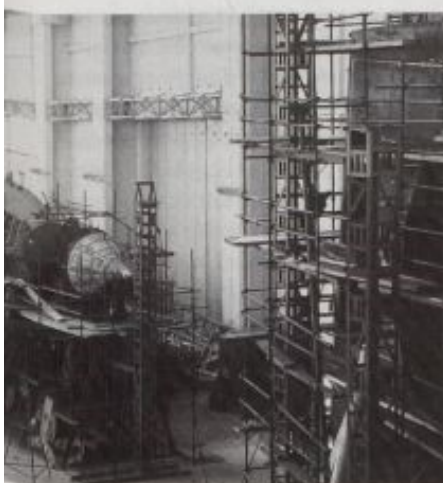
gés dans la refonte et l'armement de ces torpilleurs alors au plus fort de leur vogue, ces ingénieurs, ouvriers et marins se voient en effet confier la tâche de qualifier le premier sous-marin d'un ingénieur des Arts et métiers parisien qui n'a encore testé son engin que dans la Seine, très précisément sous le pont d'Auteuil. Les essais du *Goubet* sont ainsi organisés dans le port militaire, puis dans les bassins du port de commerce où la presse sera même conviée à les suivre en 1889. Les marins s'y associent sans enthousiasme et n'en ressortent pas convaincus. Mais plusieurs ingénieurs de l'arsenal se prennent de passion pour cette problématique

Le O 244, dont la construction fut arrêtée et la coque récupérée un peu plus tard pour construire le *Gymnote*.





u sous-marin



nouvelle et quelques années plus tard, deux d'entre eux seront lauréats du concours ouvert à tous par la Marine. En cette année 1896, le ministre a déjà commandé trois sous-marins : deux à Toulon, le *Q 1 Gymnote*, étudié par Dupuy de Lôme et son adjoint Gustave Zédé, et le *Q 2 Sirène*, rebaptisé Gustave Zédé à la mort de cet ingénieur, remplacé par Gaston Romazotti. Le troisième prototype commandé est le *Q 3 Morse* du même Romazotti, nommé directeur de l'arsenal de Cherbourg juste avant d'obtenir la médaille d'or du concours au même titre que Maxime Laubeuf, son adjoint à Cherbourg, à qui le ministre commande illico un *Q 4* : le *Narval*. Une troisième médaille d'or a été attribuée à Maugas pour un projet baptisé *Farfadet* confié à Rochefort.

La compétition des genres

La compétition est ouverte entre ces brillants cerveaux qui s'y engagent en ordre dispersé, sans liaison d'un port à l'autre ni entre eux. La décision de faire construire à Cherbourg le prototype Romazotti a été prise en 1892, mais sa mise sur cale n'aura lieu qu'avec l'arrivée

de l'inventeur, un an seulement avant la pose de la quille du *Narval* dans la cale adjacente. Les *Q 1*, *Q 2* et *Q 3* sont des sous-marins "purs", le *Q 4* sera un submersible. "Le projet très complet de Monsieur Laubeuf apporte une idée nouvelle, la seule pour ainsi dire" a noté le conseil des travaux chargé d'évaluer les 45 projets mis en concours. "C'est l'invention du water-ballast annulaire et du principe de double coque, la coque intérieure, continue, étant seule soumise aux efforts d'écrasement, la coque extérieure en étant soustraite."

Rondement menée, la construction du *Narval* permet à Cherbourg de battre ses premiers records. Le "torpilleur submersible" est mis à l'eau moins d'un an après sa mise sur cale. Il arme pour essais 5 jours après son lancement et prend la mer avant le *Morse*, le 11 décembre 1899. Sa première plongée en haute mer a lieu le 3 février 1900. Il tire sa première torpille le 12 mars. Deux raids éclairs sur Saint-Malo et Brest confirment ses bonnes dispositions. Le sous-marin à coque unique gardera ses partisans mais la supériorité du submersible ira s'affirmant, le talent de Laubeuf faisant de Cherbourg l'arsenal concep- ■■■

LATITUDES

HOMMAGE

leur attiré des futurs prototypes de la Marine. C'est bien cette "idée nouvelle de Monsieur Laubeuf" qui donne naissance à un arsenal dédié, et l'on comprend pourquoi DCN, au tournant du nouveau millénaire, a décidé de donner son nom aux nefs de montage des sous-marins stratégiques de nouvelle génération.

La succession des programmes

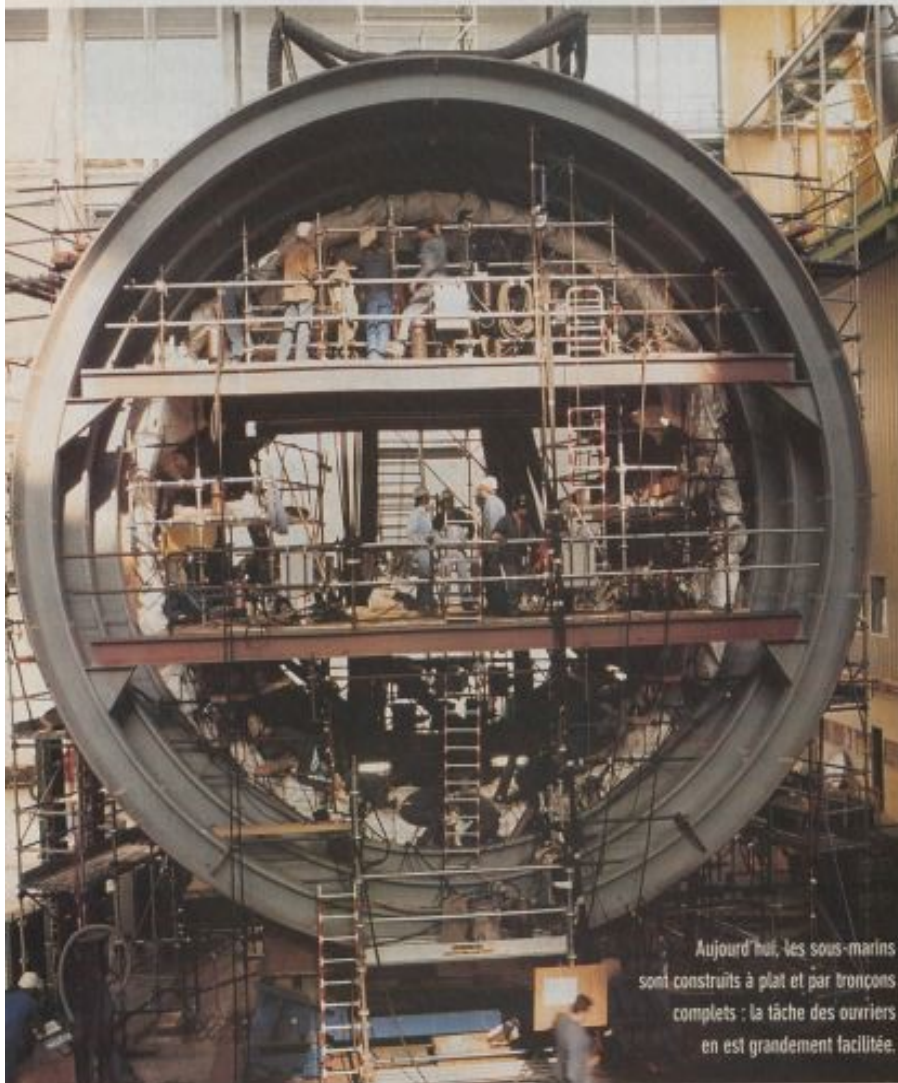
Une soixantaine de sous-marins seront ainsi construits à Cherbourg au cours de la première moitié du XX^e siècle, et presque autant depuis les années 1950. Au programme 1900 (*Naiade*) s'ajoutent les programmes ou concours de 1905 (*Pluviôse* et *Archimède*), 1912 (*Ariane*), 1922 (*Requin*), les sous-marins

de 1500 tonnes du type *Le Redoutable* et le croiseur sous-marin *Surcouf* (1), qui dans les années 1930, permettra à l'arsenal de battre un nouveau record avec un tonnage qui préfigure celui des futurs SNLE. En 1900 pourtant, les adeptes du sous-marin à coque unique ne rendent pas les armes. C'est ainsi que le petit prototype *Naiade*, sur plans Romazotti, sera construit à une vingtaine d'exemplaires. Le surnom de "friture" attribué à ces sous-marins de seulement 68 tonnes fait le tour des arsenaux. Mais le nombre de prototypes mis à l'eau à Cherbourg, Toulon et Rochefort au début du siècle est proprement époustouffiant. En 1905, la Marine dispose d'une quarantaine de sous-marins dont seize de types différents !

Après le *Narval*, Cherbourg reçoit commande de cinq autres torpilleurs sous-marins à la grande satisfaction des premiers sous-marins français, qui participent d'ailleurs activement à l'effort de recherche et d'innovation de Laubeuf et de ses adjoints techniques, notamment les pachas armant les unités. Le programme 1905 est celui du triomphe de Laubeuf et de son arsenal, choisi pour mettre au point la série des *Pluviôse* (18 exemplaires dont le *Brumaire*, premier à adopter le moteur diesel). Il marque le point de départ d'une spécialisation dans l'étude des submersibles et la sortie de nombreux prototypes.

Le plus grand sous-marin du monde

Au fur et à mesure de leur mise sur cale, les bateaux noirs sont dotés de nouveaux aménagements, confirmation des compétences professionnelles et des savoir-faire acquis grâce à cette spécialisation poussée. Passant de la vapeur au diesel, une partie de leurs ballasts est reconvertie en soute à pétrole. Sur le pont, on protège l'officier de quart dans une "baignoire" qui remplace la passerelle des débuts. Dans les années 1920, Cherbourg reçoit la dépêche de mise en chantier d'un sous-marin de 1 100 tonnes dessiné par Léon Roquebert. Longtemps affecté à la section des constructions neuves où il a vu monter les sous-marins du programme 1905, c'est cet ingénieur qui marquera désormais de son influence les constructions de l'entre-deux-guerres, ces sous-marins de première classe de grande patrouille à double coque du type *Requin*, puis du type *Le Redoutable*, dont certains, tel le *Casabianca*, se couvriront de gloire pendant la Deuxième Guerre mondiale. La dépêche de mise en chantier du sous-marin de croisière *Q 5* arrive à Cherbourg le 31 décembre 1926. Le personnel s'étonne car le précédent bâtiment mis sur cale était le *Q 137*. Mais il s'agit cette fois d'un croiseur submersible exceptionnel, qui porte un numéro de projet, pas un numéro de coque. Avec ses 110 m et 4 218 tonnes de déplacement en plongée, le *Surcouf* sera



Aujourd'hui, les sous-marins sont construits à plat et par tronçons complets : la tâche des ouvriers en est grandement facilitée.



Ci-dessus, *Le Triomphant* en phase d'assemblage final dans la nef Maxime Laubeuf.

le plus grand sous-marin du monde et l'une des plus belles réussites de la construction navale française, le seul à se voir doté d'une tourelle double de 203 mm et d'un hangar à hydravion d'observation.

Le temps de la spécialisation

En 1940, les trois sous-marins en construction à Cherbourg seront sabordés sur cale pour éviter de les voir tomber aux mains de l'ennemi et, pendant quelques années, l'arsenal cessera de construire des navires. Mais en 1946, il est choisi pour renouveler la flottille du Rhin avec la commande de 25 remorqueurs et 19 bâtiments automoteurs fluviaux. Progressivement, l'établissement retrouve son potentiel humain d'avant-guerre, soit environ 4 000 ouvriers et chefs d'équipe. Il construit alors des engins d'assaut destinés aux opérations d'Indochine, puis des dragueurs de mines au titre d'un programme OTAN financé par les États-Unis, ce qui lui permet de faire la soudure avec le lancement des programmes des sous-marins de 1 200 tonnes *Narval* et de 400 tonnes *Aréthuse*, dont les premiers lancements ont lieu en 1954 et 1957. Ce sera ensuite la série des sous-marins de

Ci-dessous, le kiosque de *Triomphant*.



Photos : DCN Cherbourg

800 tonnes *Daphné*, dont la réalisation du prototype est toutefois confiée aux chantiers Dubigeon. En 1956, c'est dans un certain secret que Cherbourg se voit commander la réalisation de la coque du premier sous-marin atomique de la Marine, le *Q 244*, un projet étudié depuis 1954 à partir des connaissances du CEA en matière de nucléaire. La France n'a pas encore la bombe, ni les moyens d'enrichir l'uranium. Les Américains refusent de céder ce type de combustible à

leurs alliés. Le projet français de réacteur naval porte donc sur un réacteur à uranium naturel modéré par de l'eau lourde, qui, à l'usage, se révélera trop encombrant pour la coque construite à Cherbourg. En attendant de pouvoir disposer d'uranium très enrichi pour construire un réacteur naval miniaturisé, c'est une plate-forme expérimentale à propulsion classique que l'arsenal est invité à construire à partir des tronçons du *Q 244*. Ce sera le *Gymnote*, qui qualifiera le système de tir des futurs sous-marins stratégiques.

Le grand virage nucléaire

Avril 1963 : le Conseil de Défense présidé par le général de Gaulle décide la constitution d'une force océanique stratégique et confirme la vocation de l'arsenal de Cherbourg, chargé de la construction d'un nouveau type de sous-marin lanceur de missiles à propulsion nucléaire. Un programme qui va révolutionner les méthodes de construction de l'établissement. Rares sont les réalisations humaines à approcher le degré de complexité de cette opération baptisée *Cœlacanthe*, du nom d'un mystérieux poisson découvert au large de Madagascar. Construire et rendre opérationnel un tel sous-marin implique la maîtrise des technologies les plus avancées dans les domaines les plus variés de la science et de la technique : physique nucléaire, électronique, informatique, optique, chimie, thermodynamique, pyrotechnie, balistique, physiologie voire diététique...

C'est le défi que doit relever l'arsenal nucléaire, qui n'en continue pas moins de construire des sous-marins à propulsion diesel électrique, ne serait-ce que pour l'exportation comme c'est le cas aujourd'hui. Car la Marine nationale, après le programme Agosta des années 1973-1978, ne commandera plus que des SNLE ou des SNA. Avec l'appui de tous les cerveaux que compte DCN et ses coopérateurs, dont le CEA, et en activant ses propres écoles de formation technique et centres d'essais, l'établissement y parvient malgré l'inconfort que représente un

LATITUDES

HOMMAGE



» outil industriel conçu pour les vaisseaux de l'Ancien Régime. Un gros effort d'adaptation est demandé aux personnels qui procèdent à l'allongement de la première cale commandée par Napoléon, pour pouvoir construire *Le Redoutable*.

La modernisation des infrastructures

Pour les Anglo-Saxons, cette réalisation sans aide extérieure ni transfert de technologies a constitué un exploit dont le mérite revient aux quelque 8 000 ingénieurs, techniciens et ouvriers que DCN et ses coopérants ont pu lui affecter depuis les années 1960. Employant jusqu'à 6 000 personnes sur le seul site de Cherbourg, DCN y aura construit en moins de vingt ans six sous-marins lanceurs de missiles à propulsion nucléaire, plus un certain nombre de sous-marins nucléaires d'attaque du type *Rubis*, un programme qui s'est achevé au milieu des années 1990. Parallèlement, l'arsenal a engagé en 1982 une opération de refonte de ses infrastructures pour être au rendez-vous du programme SNLE/NG dont le prototype, *Le Triomphant*, a été admis au service actif en 1997. Le ministère de la Défense y a consacré un investissement de plus de un milliard et demi de francs. Au terme de deux grands chantiers successifs, Cherbourg s'est ainsi vu doté de la plus grosse surface d'atelier couvert de France. Construit sur un terre-plein de 55 000 m² repris sur la mer, cet atelier Coques a été inauguré en 1986. Puis ce fut la construction de deux nefs géantes et parallèles (190 m et 150 m de long pour 44 m et 36 m de large, 55 m et 50 m de haut). Le chantier Laubeuf a été conçu pour la préfabrication à plat d'éléments de coque très lourds et pour l'assemblage de sous-marins pouvant aller jusqu'à 13 000 tonnes et 150 m de long.

En haut, la pose des plaques légères qui forment une deuxième coque autour de la coque épaisse.

Ci-contre, à quelques heures du lancement...

À gauche, *Le Téméraire*, est posé sur des "marcheurs" qui permettent de le transférer jusqu'au dispositif de mise à l'eau.



Photos : DCN Cherbourg

Contrairement à leurs prédécesseurs, les bâtiments construits à Cherbourg ne sont plus lancés en effet sur des plans inclinés, mais mis à l'eau à l'aide d'un gigantesque ascenseur, une plate-forme qui permet de les descendre ou de les remonter avec le secours de "marcheurs" mécaniques géants.

Un nouveau schéma directeur industriel

Engagé pour permettre la réalisation de sous-marins de nouvelle génération au rythme d'un bâtiment tous les 24 mois, ce reformatage est intervenu avant le ralentissement des programmes stratégiques découlant de l'après-Guerre froide. Une contrainte pour DCN Cherbourg, qui se retrouve aujourd'hui à la tête de moyens surdimensionnés : il lui faut restructurer ses effectifs et son outil. Leader européen de la construction navale en matière de sous-marins, l'arsenal de Cherbourg emploie désormais 3 000 ingénieurs, techniciens et ouvriers dont une majorité pour les besoins de renouvellement du parc des sous-marins à propulsion nucléaire de la Marine nationale (poursuite du programme des SNLE-NG et lancement du programme des SNA de nouvelle génération). Le reste de ses effectifs se consacre aux programmes de sous-marins classiques à l'exportation (Pakistan, Chili et Malaisie). Son nouveau schéma directeur industriel prévoit un reformatage à la baisse des ateliers, bureaux d'étude et services sur environ 70 hectares d'un site qui en compte encore une centaine. Une restructuration conduite de pair avec Marine Cherbourg qui, à l'horizon 2005, occupera le nord-est du port militaire actuel, l'arsenal se reconcentrant autour de l'atelier Coques, du chantier Laubeuf et de la forme Cachin qui abrite le dispositif de mise à l'eau précité, libérant du même coup une trentaine d'hectares pour l'implantation d'éventuelles activités civiles au nord-ouest de l'actuelle enceinte militaire. ●

(1) Lancé en 1929 depuis la cale 3 de l'arsenal de Cherbourg, admis au service actif en 1933, le *Surcouf* a disparu corps et biens en mer des Antilles en février 1942.

"ARPÊTE" PUIS CHEF D'ÉQUIPE, CONTRÔLEUR OU INGÉNIEUR...

Comme les sous-mariniers, les constructeurs de sous-marins sont des spécialistes. Jusqu'à la fermeture récente et controversée des écoles de formation technique que les Constructions navales avaient créées dans chacun de leurs établissements, les ouvriers cherbourgeois sont passés par le Centre de formation technique de l'arsenal, qui les recrutait à l'issue d'un concours ouvert aux élèves de 3^e des collèges d'enseignement général. Les arpêtes en sortaient au bout de deux ans d'études pour intégrer directement les ateliers



Daniel Gouin et Jean-Marie Poulain entourés par Franck Chaulieu et Tony Lecarpentier.

de la Direction des constructions et armes navales (DCAN, aujourd'hui DCN). Certains ont même poursuivi leurs études par le biais de l'école technique supérieure de Brest, ce qui leur a permis d'accéder au corps des ingénieurs des études et techniques de l'armement, assistants directs des ingénieurs de l'armement, les polytechniciens cadres supérieurs des arsenaux. Prenons l'exemple de la spécialité Fer, première concernée par la construction d'un sous-marin. Jean-Marie Poulain, 45 ans, sorti du CFT en 1975, a été aussitôt affecté à un ouvrier plus ancien chargé de l'apprentissage de l'arpête qui devient dès lors matelot en pied. *"Le matelotage peut se prolonger quelques années : il permet d'assurer le transfert des compétences et des savoir-faire que tout charpentier fer doit obligatoirement maîtriser"* explique-t-il. Avec son matelot, Jean-Marie a connu l'atmosphère des cales datant du XIX^e siècle, la promiscuité des métiers et, pour certains, leurs bruits assourdissants, leurs fumées et poussières : *"J'ai été transféré en 1985 dans le tout nouvel atelier Coques, où j'ai formé à mon tour, dans des conditions bien améliorées, les arpêtes et ouvriers de l'industrie qui m'ont été confiés par la hiérarchie."* À peine plus âgé, son collègue chaudronnier fer Daniel Gouin a suivi la même filière dès 1972, année de son arrivée comme arpête dans les bâtiments en fer. *"Beaucoup de tôles de SNLE, à partir du Foudroyant, d'Agosta, de SNA et du Triomphant me sont passées entre les mains, un métier très physique."* Impossible à robotiser totalement, cette spécialité particulière oblige en effet les formeurs de tôles à utiliser plus souvent qu'ils ne le souhaitent une sorte de marteau : *"Il y a la Marotte de 5 kg, mais aussi la Marie-Louise, qui en pèse 10 !"*

Après avoir été 7 ans matelot en pied, Daniel a formé à son tour trois jeunes ouvriers avant de rejoindre l'atelier Coques où il est devenu chef d'équipe puis contrôleur d'atelier, ce qui l'a contraint à se familiariser avec l'ordinateur et à se former à l'audit qualité : *"On m'a aussi fait apprendre l'anglais, au cas où j'aurais souhaité participer aux programmes à l'export. Mais j'ai préféré revenir à la chaudronnerie où j'encadre une bordée, grosse équipe chargée de former par flot les tôles du 4^e SNG."* Quant à Franck Chaulieu, 31 ans et son "matelot" Tony Lecarpentier, 26 ans, ils n'ont jamais connu les bâtiments en fer, en activité jusqu'au milieu des années 80. Tony est l'un des derniers arpêtes de l'école. Son matelotage avec Franck lui permet de travailler actuellement sur la piscine du réacteur du *Vigilant*. ●

Pour exercice - pour exercice

La base navale de Toulon a été le théâtre d'une grande fiction. Au programme : un exercice d'accident nucléaire de type Montségur. À 9 h, l'alerte retentit à travers la base navale, un incendie s'est déclaré dans la chaufferie du SNA *Émeraude* : deux personnes sont brûlées par les vapeurs s'échappant du circuit et elles sont très certainement contaminées. La mise en œuvre des centres de décontamination est immédiate. S'ajoute alors une série de difficultés visant à compliquer la tâche des différents acteurs : rupture du circuit primaire de refroidissement, pompes à eau qui se grippent... Autant d'aléas orchestrés de main de maître par le CF Alain Marrast, conseiller en sécurité nucléaire à l'amirauté. L'objectif est d'entraîner et de vérifier le bon fonctionnement de toute la chaîne des différentes cellules à activer dans le cas d'un tel événement. L'accident simulé se limite au périmètre de la base navale, mais la préfecture du Var est venue participer en imaginant une aggravation de la situation qui occasionnerait le déclenchement du plan particulier d'intervention (PPI) relatif aux mesures communes à prendre dans le cas d'un tel accident. Une bonne occasion de travailler ensemble et de vérifier le bon fonctionnement des différentes chaînes mises en place : experts, services médicaux, communication et logistique. ●

Marine nationale



Cols bleus

Sous-marin nucléaire d'attaque *Casabianca*

Vient ensuite la compagnie du SNA *Casabianca*, sixième bâtiment portant le nom du CV Luzio de Casabianca mort au combat contre Nelson durant la campagne d'Égypte. Le SNA fait revivre le nom du célèbre *Casabianca* de la Seconde Guerre mondiale dont l'évasion du port de Toulon en 1942 et les campagnes victorieuses sous les ordres des commandants L'Herminier et Bellet sont restées célèbres. Son fanion est décoré de la croix de guerre avec six palmes et une étoile d'argent, qui lui donne le droit au port de la fourragère rouge de la Légion d'honneur. Il est également décoré de la rosette de la médaille de la Résistance française. Conçu pour naviguer en immersion totale 240 jours par an, il participe

aux missions de dissuasion, en assurant la sûreté des SNLE, aux missions de projection, en accompagnant systématiquement le porte-avions dans ses déplacements, et aux missions plus secrètes de prévention. ●



FORCES NAVALES

SOUTIEN DE LA FLOTTE

Le grand carénage du *Triomphant*



Pour la première fois, un sous-marin nucléaire lanceur d'engins de nouvelle génération, le premier de la série, entre en période de réparation majeure. Le SNLE *Le Triomphant*, fleuron de la flotte sous-marine française, merveille de technologie et d'innovation, navigue déjà depuis le mois de mai 1994, date à laquelle il a débuté une longue série d'essais conclue par son admission au service actif en mars 1997. Depuis cette date, il a effectué 12 patrouilles opérationnelles, représentant près de 20 000 heures de mer.

L'architecture des SNLE type *Le Triomphant* est très différente de celle des sous-marins des générations précédentes. Par son architecture d'ensemble, par sa forme de révolution, par chacune des installations doublement suspendues ou par son "usine électrique", tout est fait pour que ce navire soit l'un des plus silencieux au monde.

Les nouvelles technologies ne sont pas en reste et de nouveaux matériaux comme l'acier de nuance 100 HLES (acier à haute limite élastique soudable) pour la coque ou des alliages d'inconel et de titane pour les circuits soumis à la corrosion de l'eau de mer ont été utilisés.

L'arrêté exploitant

Cet "athlète de haut niveau" mérite donc une préparation soignée et une mise en condition des plus poussées en vue de la "compétition". C'est pourquoi DCN et la Marine préparent de longue date cette période d'entretien majeur.

À l'innovation technologique, il faut

ajouter l'innovation dans l'organisation du chantier. En effet, le 27 juillet dernier, le ministre de la Défense, exploitant des systèmes et installations nucléaires, prend un arrêté modifiant l'organisation de ceux-ci en matière de sécurité nucléaire.

Par cet arrêté, dit "arrêté exploitant", DCN se voit confier, pour les sous-marins, l'autorité de la mise en œuvre des chaufferies nucléaires au cours des opérations de maintenance majeure. DCN devient ainsi responsable de la conduite de la chaufferie, charge qui était jusqu'alors dévolue à l'équipage. "Un sous-marin sans équipage", me direz-vous ? C'est un peu vrai, mais nous n'en sommes pas à la fiction du livre de l'amiral Wassilief !

En effet, des marins de l'équipage quittant, au nombre de 40 dans la phase purement industrielle où le combustible nucléaire est déchargé et 75 au cours des déchargements et rechargements de ce combustible, sont mis à disposition de DCN, dans le cadre d'un protocole Marine-DCN. Le SSF voit lui aussi grossir ses rangs

d'une dizaine de marins qui seront chargés de veiller au contrôle qualité des opérations effectuées et de participer à l'acceptation de leurs essais.

Deux millions d'heures pour un entretien optimisé

Afin de maîtriser les coûts, naturellement dans le strict respect de la sécurité d'ensemble du bâtiment (nucléaire et classique), un énorme travail d'analyse de la maintenance préventive définie à l'origine a été conduit par les différents acteurs de l'entretien, en

concertation avec les concepteurs. La conjonction de la proximité d'une période d'entretien important qui s'est déroulée de novembre 1999 à juillet 2000 et du faible nombre d'heures de fonctionnement de la plupart des installations a favorisé l'optimisation des échéanciers d'entretien.

Le contrat de réalisation passé le 10 octobre 2001 à DCN Brest représente tout de même, pour le bassin breton, un plan de charge conséquent, avec plus de deux millions d'heures œuvrées, réparties sur plus de deux années.

Calendrier

Le SNLE *Le Triomphant* a débuté son grand carénage au début du mois d'avril de cette année. Un officier, responsable de l'exploitation devant le directeur de DCN, remplace le commandant du navire. Le sous-marin achève sa première phase à l'île Longue, au cours de laquelle son cœur nucléaire a été débarqué. L'épreuve de résistance permettant de garantir la bonne tenue des structures contenant l'eau du circuit primaire a été acquise fin juin. Le sous-marin termine ses préparatifs pour entamer la

traversée de la rade de Brest afin d'être échoué dans le bassin 8, qui, pour lui, s'est refait une beauté. Il y subira, pendant une année environ, les opérations industrielles qui lui rendront le potentiel nécessaire. Il effectuera ensuite le chemin du retour en vue de recharger son combustible nucléaire à l'île Longue. Après une série d'essais de toutes ses installations, à quai comme à la mer, il retrouvera le "giron" des sous-marins opérationnels en fin d'année 2004, avec un nouvel équipage, prêt à de nouvelles aventures. ● CF Didier Bacon

Le bassin 8 fait peau neuve

Afin de pouvoir accueillir, pour leur entretien de longue durée, la nouvelle génération de sous-marins nucléaires lanceurs d'engins, le bassin n° 8 et son environnement ont subi un profond changement : le montant de l'opération globale s'élève à 46 M€.

Maitre d'œuvre de la partie infrastructure de cette opération multifacette, la Direction des travaux maritimes de Brest est responsable, pour un montant de 25 M€, des réalisations suivantes :

- * construction d'une voie de grue de 200 m de long et d'une voie de roulement pour l'atelier mobile d'intervention ;
- * renforcement du bassin aux normes antisismiques (pose de tirants et injection d'une partie du remblai) ;
- * mise en place d'un système d'auscultation pour surveiller l'évolution du bassin dans le temps ;
- * adaptations diverses du bassin pour recevoir le sous-marin et le berceau (aplanissement du radier, adaptation des bajoyers) ;
- * construction d'un atelier pour le soutien des chaufferies, en collaboration étroite avec DCN (longueur 62 m, lar-



Le bassin 8.

geur 23 m, hauteur 20 m, épaisseur des parois 1 m) ;

- * construction d'un bâtiment ateliers bureaux vestiaires (4 600 m²) ;
- * sécurisation du site avec la construction d'une clôture entourant le bassin et d'un poste de contrôle protection. Cette opération a été conduite, notam-



Le poste de contrôle et de protection (PCP).



Le bâtiment "bureaux vestiaires ateliers" (BWA).

ment, sous le contrôle des instances indépendantes de sûreté nucléaire. Elle a nécessité des compétences diverses et complexes, une attention particulière à la maîtrise des délais (3 mois de décalage sur un planning de 5 ans). Le défi a été relevé avec succès. ●

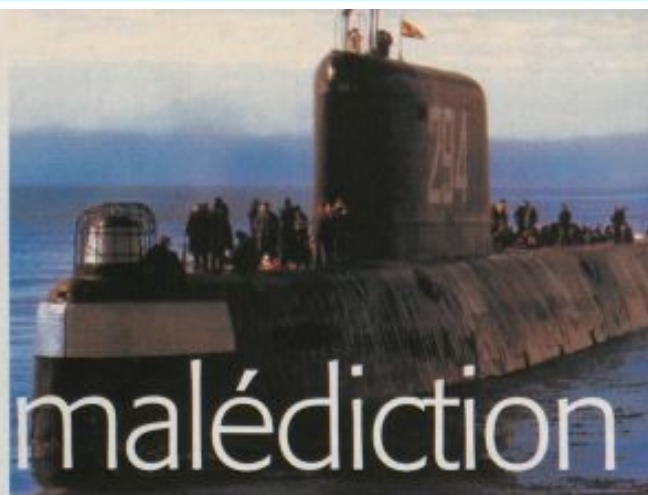
IETM Stéphanie Keller

MAGAZINE

HISTOIRE

K-19

Récit d'une malédiction



1961 deux empires se regardent dans le blanc des yeux, fascinés par leurs capacités de destruction. Une seule question, un seul doute : qui frappera le premier ? Les États-Unis viennent de mettre à la mer leur premier sous-marin armé de missiles Polaris, l'*USS George Washington*. Quasi indétectable, ce bâtiment est en mesure de longer les côtes russes pendant plusieurs mois. La riposte du Kremlin ne se fait pas attendre et Moscou décide hâtivement de mettre en service son premier submersible équipé de missiles balistiques. Son nom : le *K-19*, sous-marin damné, dont l'histoire n'est faite que d'avaries et de drames. Dès sa construction à Sévérodvinsk, le "faiseur de veuves" est le théâtre d'un grave incendie. Le feu se déclare alors que le *K-19* est encore sur cale, causant deux blessés graves. Après de multiples incidents, notamment lors de la première entrée en

Lassé de poursuivre les hommes, le malheur s'en prend parfois aux vaisseaux... Le K-19, premier sous-marin nucléaire soviétique lanceur de missiles balistiques, appartient à ces navires qui sont à jamais marqués par le sceau de la disgrâce. Au-delà de la superproduction hollywoodienne, une tragédie humaine méconnue.



divergence des réacteurs, le sous-marin appareille pour exercice en direction de la mer de Barents. Les pompes de circulation principales et secondaires du circuit primaire du réacteur bâbord lâchent. Le commandant Zateev et son second Vaganov ordonnent la poursuite de la manœuvre. Une réparation de fortune est tentée à la mer au lieu de faire surface et de rentrer à la base. L'affaire doit être étouffée. L'augmentation très rapide de la tempé-

rature sur le réacteur endommagé finit par causer un incendie dans le compartiment. L'ingénieur de bord et ses hommes doivent alors concevoir un système de refroidissement auxiliaire de fortune pour enrayer la hausse de la radioactivité. La majeure partie de l'équipage est irradiée. Bilan : sept morts. Le *K-19* reprend du service en 1964 mais l'accident a tellement marqué les esprits qu'il est surnommé "Hiroshima". Le sort continue de s'acharner sur le sous-marin qui

connaît son drame le plus meurtrier en février 1972. Au cours d'une patrouille en Atlantique Nord un grave incendie se déclare, causant la mort de nombreux membres de l'équipage. Les hommes rescapés ne sont pas transférés sur un autre bâtiment et continuent de servir à bord du *K-19* non sans certains problèmes psychologiques. Le sous-marin maudit aura au total pris la vie de plus de quarante marins. ●

Raphaël Ozier



K-19 : LE PIÈGE DES PROFONDEURS (K-19 : THE WIDOWMAKER)

Film de Kathryn Bigelow, avec Harrison Ford et Liam Neeson.
Ét. 2 h 18. En salle.

1961, en dépit d'une multitude d'incidents techniques, le *K-19* appareille en direction des côtes américaines...

Plongée en eaux troubles

C'est une première à Hollywood ! La guerre froide enfin filmée du point de vue russe. Sans bons ni méchants... Juste des hommes. Un réalisme à couper le souffle, pas de pudibonderie à l'américaine. Kathryn Bigelow (*Le poids de l'eau*) nous montre la souffrance à l'état brut, sans nuance. Mais voilà, à toute œuvre son écueil. Ici, la longueur. 2 h 20, c'est trop. Le film n'en finit pas de finir. On flirte parfois avec le superficiel. Dommage, l'essai était presque transformé. ●

Cols Bleus n° 2630 21 septembre 2002

Michèle Alliot-Marie en visite à la Fost

Le ministre de la Défense, Mme Michèle Alliot-Marie, a été reçu à Brest, à l'état-major des Forces sous-marines et de la Force océanique stratégique, le samedi 7 septembre dernier, par le VAE Édouard Scott de Martinville, quelques heures avant qu'il ne quitte les fonctions d'Alfost pour rejoindre le SGDN. Un bref exposé de la situation et de l'avenir de la force a été présenté au ministre en présence de M. Philippe Marland, son directeur de cabinet et de l'amiral Jean-Louis Battet, CEMM, avant une visite des bassins de la base opérationnelle. Hélitreuillée en fin de matinée à bord d'un SNLE, Michèle Alliot-Marie s'est adressée à l'équipage avant d'assister en plongée, à un exercice de mise en œuvre du système d'armes de dissuasion. Le ministre a rappelé la nécessité du format de la Force océanique stratégique. ●



Marine nationale/SM Lewinski

Cols Bleus n° 2631 28 septembre 2002

Sous-mariniers et sportifs

Le colonel Jean-Claude Diaz, commissaire aux sports militaires, a remis vendredi 20 septembre le prix du commissariat aux sports militaires pour la saison 2001 à la base des sous-marins de la Méditerranée et à ses unités rattachées. Ce prix récompense, chaque année, l'unité la plus méritante pour ses participations à de nombreuses manifestations sportives dans toutes les disciplines. Le colonel Jean-Claude Diaz a remis ce prix au CF Stéphane Declercq (*photo*), commandant la Basesoumed. EV1 Christelle Haar



Marine nationale/SM Perréon

Cols Bleus n° 2632 05 octobre 2002

Télex

DU SAPHIR

Avant de participer à l'exercice espagnol Neotapon 2002, le Saphir a fait une halte andalouse dans le port militaire de Rota. L'équipage y a découvert avec bonheur cette douceur de vivre qui imprègne la région de Cadix. Les marins ont profité de cette ambiance estivale typiquement espagnole qui anime les rues jusque tard dans la nuit. Certains ont sillonné les environs en passant par Tarifa, haut lieu des sports de glisse duquel on peut admirer le détroit et la terre africaine. D'autres ont eu l'occasion d'admirer Gibraltar, rocher mythique, source de convoitises historiques, Séville, ville vivante, capitale de la tradition équestre andalouse, ou encore Cadix, cité chargée d'histoire, française entre 1823 et 1828. Une partie de l'équipage est restée à Rota pour profiter des tapas, du gazpacho, du jerez mais aussi du flamenco. L'Andalousie, terre si lumineuse le jour et si vivante la nuit, est un alliage heureux de modernité et de tradition qui n'a pas laissé indifférents les voyageurs en quête d'exception que nous sommes. ●

Cols Bleus n° 2632 05 octobre 2002

Le VA Thierry d'Arbonneau, nouvel Alfost

À l'occasion d'une cérémonie militaire regroupant le personnel des forces sous-marines et des autorités civiles et militaires locales, le VA Thierry d'Arbonneau a succédé au VAE Édouard Scott de Martinville à la tête des forces sous-marines et de la force océanique stratégique, le 9 septembre dernier.

Entré au sein des forces sous-marines en 1971, le VA d'Arbonneau commande successivement le sous-marin *Sirène* (1980-1982), l'avisos escorteur *Amiral Charner* (1988-1989), le SNLE *Le Tonnant* (1989-1991) et la frégate *La Fayette* (1995-1997) dont il a conduit la fin de l'armement

et les premières activités opérationnelles. Ancien auditeur du Chem, sous-chef d'état-major "opérations" de la Fost (1991-1993), il prend les fonctions de chef de la division "Euratlantique" au sein de l'EMA (2000-2002) après en avoir dirigé le bureau "études et stratégie militaire générale" (1998-2000).

Le VAE Édouard Scott de Martinville occupe désormais les fonctions de secrétaire général adjoint de la Défense nationale. ●



LV Valérie Barbut

Cols Bleus n° 2634 19 octobre 2002

ACTUALITÉS

EN BREF

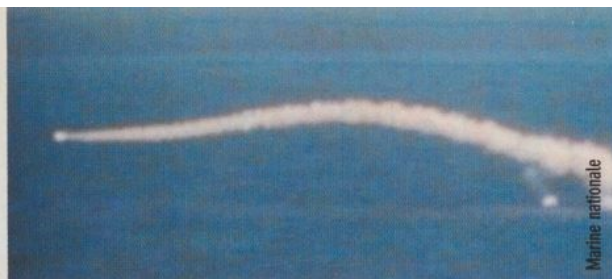
DOUBLÉ GAGNANT

La Marine, avec le concours du Centre d'essais de la Méditerranée, a procédé le 25 septembre à un tir en salve de deux missiles à changement de milieu SM 39, sur une cible télécommandée, depuis le SNA *Perle*, en position au large de l'île du Levant.

Si les tirs de missile en indépendant sont assez fréquents et démontrent la grande fiabilité du SM 39, l'organisation d'un tir en salve se révèle bien plus complexe et n'avait pas été programmée depuis 1986. De la préparation des missiles à la pyrotechnie Saint-Nicolas, au suivi simultané après lancement des trajectoires sous-marines et aériennes des deux armes, toutes les énergies des nombreux intervenants de la Marine et des industriels se sont mobilisées. Pas moins de 120 techniciens et ingénieurs du CEM armaient tous les moyens de l'île du Levant pour assurer la sécurité du tir. Lancés à quelque 10 s de vol de l'île, ils étaient ainsi prêts à télédestruire les armes au moindre écart dangereux de leur trajectoire. Après deux passes à blanc pour caler tous les dispositifs et blanchir la zone à l'aide d'un avion de patrouille maritime, le commandant de l'équipage rouge de la *Perle*, le CF Fabrice Legrand, identifie la cible au périscopie d'attaque et ordonne : "Tubes 3 et 4, Feu". Les deux missiles sont chassés presque simultanément des tubes lance-torpilles. Ils franchissent le dioptré de la surface et se précipitent au ras des vagues sur leur objectif. Attaquée des deux bords, la cible est atteinte moins d'une minute après l'ordre de feu.

Pour la Marine, ce tir a un double objectif : vérifier le comportement d'une arme en service dans un environnement réaliste et adapté au contexte actuel, et entraîner un équipage de sous-marin à un exercice peu fréquent. ●

LV Valérie Barbut



Cols Bleus n° 2635 26 octobre 2002

Le QM2 Zuppari, qualifié !

Embarqué sur le SNA *Perle* au sein du service "intendance-santé", le QM2 Zuppari s'est acquitté avec enthousiasme des tâches qui lui ont



été confiées pendant près de deux ans. Montrant une énergie sans faille, au prix d'un travail personnel soutenu, il a préparé et réussi l'examen de connaissance générale du sous-marin. Encouragé dans cet apprentissage par l'ensemble de l'équipage, il a été macaroné le 1^{er} octobre de l'insigne de sous-marinier. Premier EICD certifié sous-marinier, ce jeune quartier-maître poursuivra son chemin au CAT en fin d'année.

Cols bleus

Cols Bleus n° 2642 28 décembre 2002

FORCES NAVALES

MÉMOIRE

On repartirait demain...

Le 27 novembre 1942, le sous-marin *Casabianca*, commandé par le CC Jean L'Herminier, s'échappait de Toulon à la barbe de l'armée allemande au cours de la triste nuit du sabordage de la flotte. Commémoration.

Soixante ans plus tard, ils sont treize à répondre présents à l'appel de leur nom sur les quais de l'escadrille des sous-marins nucléaires d'attaque (Esna) à Toulon. Ils vont repartir en plongée sur le *Casabianca* pour une commémoration historique de leur exploit.

Les deux équipages actuels du *Casabianca* sont très fiers des relations qu'ils entretiennent avec ces anciens. Fiers aussi de ce glorieux équipage cité sept fois à l'ordre de l'armée de mer et qui porte la fourragère de la Légion d'honneur. Fiers enfin de ces hommes qui ont répondu

"Commandant, nous avons confiance, les hommes me chargent de vous dire que nous vous suivons" au commandant L'Herminier au moment de leur

évasion. Alors, pour associer plus encore le présent à ce moment de mémoire, trois jeunes étudiants de Moulins, la ville marraïne, ont été



Les anciens du *Casabianca* retrouvent avec beaucoup de bonheur l'équipage actuel du sous-marin.



Sur le bord !

associés à cette plongée symbolique. Un moment inoubliable qui leur a permis de découvrir l'histoire des sous-marins en compagnie de ceux qui en ont écrit les plus belles pages. L'équipage du *Casabianca* gardera en souvenir ces sourires et ces conversations entre initiés d'un autre monde, et aussi les regards éblouis de ces vieux messieurs sur le nouveau *Casabianca* dont ils regardent avec envie les performances de la propulsion nucléaire. "On repartirait demain", avoue simplement un ancien. La passion ne connaît pas l'âge. ●

EV1 Christelle Haar

Cols bleus

La couleur bleue du *Saphir*

Fin mars 2002, l'équipage bleu du SNA *Saphir* a rallié Djibouti pour y relever l'équipage rouge dans le cadre de la mission Héraclès. Le bateau, déjà présent en océan Indien depuis début février, reprend un nouveau cycle de trois mois en mer.

En mer d'Arabie, dans le kiosque du *Rubis* au tout début de l'opération Héraclès.



Si le changement d'équipage proprement dit s'est déroulé à Djibouti, une activité bouillonnante régnait depuis plusieurs semaines à Toulon dans les locaux de l'escadrille des SNA. Échanges par messages ou directement par mails entre l'équipage montant et l'équipage descendant, chacun savait ce qu'il allait trouver et a pu prévoir et planifier son emploi du temps.

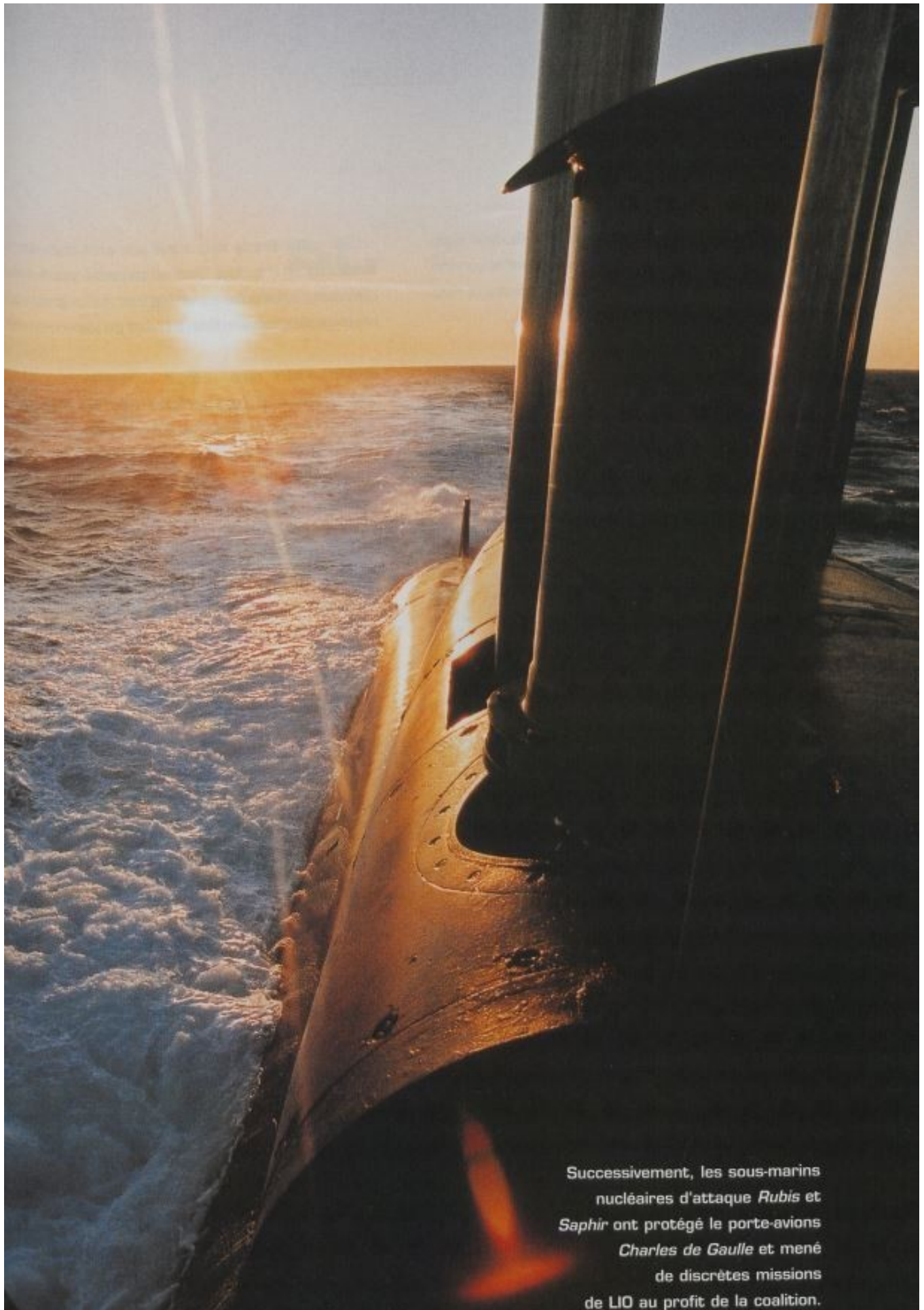
UN CHALLENGE DE DIX JOURS

J0 L'équipage bleu du *Saphir*, arrivé de France la veille au soir, assiste sous une chaleur écrasante à l'accostage du sous-marin dans le port de Djibouti. Débarquement des effets personnels, bilans techniques des installations et essais du matériel s'enchaînent alors jusqu'à tard dans la nuit.

J1 Dernières vérifications formelles : les documents centralisés et les traites sont dans les coffres, les armes sont vérifiées, les munitions sont comptées et inspectées. L'équipage bleu prend le *Saphir* en charge. Libérés, les rouges préparent leur retour vers la France alors que le complètement des stocks débute. Dans certains secteurs, le personnel effectue des opérations de maintenance jusqu'à 5 heures du matin. Il n'y a pas d'autre escale technique prévue avant trois mois.

J2 L'embarquement de vivres et de rechanges a commencé tôt ce matin. Une chaîne humaine de quarante personnes serpente du quai jusqu'aux soutes du sous-marin, entravant le pont et les coursives de l'avis

Cols Bleus Cols Bleus HS JUILLET 2002



Successivement, les sous-marins nucléaires d'attaque *Rubis* et *Saphir* ont protégé le porte-avions *Charles de Gaulle* et mené de discrètes missions de LIO au profit de la coalition.

- *Lieutenant de vaisseau Lavallée.* La bonne humeur règne, le soleil tape. Du quartier-maître au capitaine de corvette, tous participent à l'embarquement des quinze tonnes de matériel nécessaire pour le prochain cycle.

J3 L'heure est venue d'essayer les principales installations. On range, on nettoie. Ce n'est pas *Das Boot* mais ça y ressemble : plusieurs mètres de vivres encombrant encore la cafétéria. En fin d'après-midi, il faudra être prêt pour la divergence du réacteur. L'équipage est consigné à bord au quart comme à la mer. Les check-lists vitales sont révisées. Un barbecue est improvisé sur le quai. Chacun savoure son dernier instant de liberté et décompresse un peu. Ambiance studieuse au pont supérieur : le commandant prépare sa manœuvre, le second recalcule la pesée, le chef vérifie les paramètres du réacteur. Au cours de la nuit, la machine est allumée. Tout s'anime peu à peu.

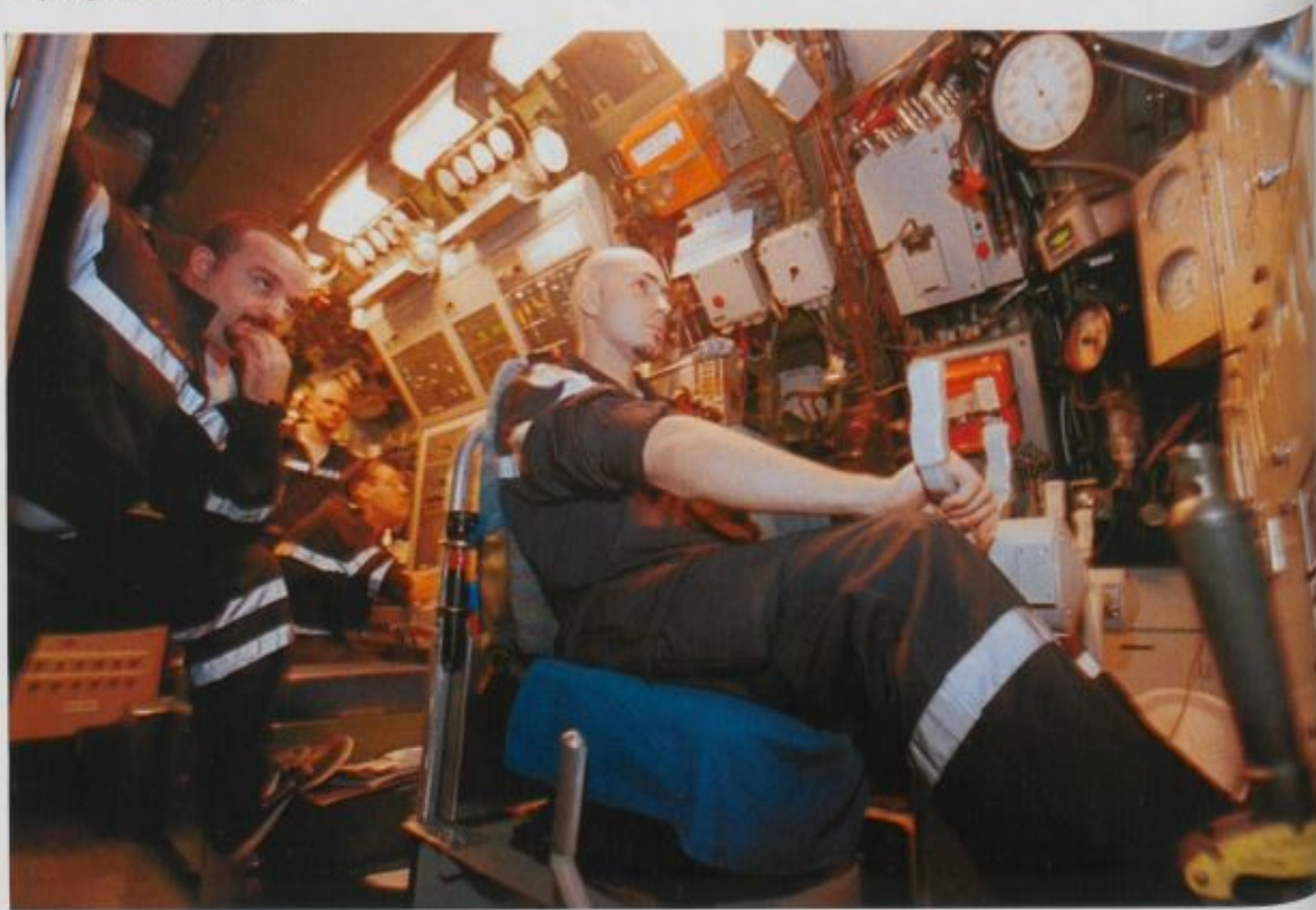
J4 Branle-bas, branle-bas, petit déjeuner de 5 heures l'équipage. Tous les panneaux sont fermés. L'étanchéité du bâtiment est vérifiée avec le plus grand soin. Les sonars fonctionnent. Nous pourrons plonger en sécurité.

8 heures zéro zéro – Largué – Appareillé.

Comme prévu, nous plongeons à midi par grands fonds. Déjà, depuis le *Charles de Gaulle*, l'amiral nous envoie nos directives pour la mission. Les entraîneurs se préparent à déclencher le premier des nombreux exercices nécessaires pour se qualifier.

J8 Très tôt le matin, commence la qualification à la lutte anti-navires face à une opposition musclée et internationale : l'avis *Lieutenant de vaisseau Lavallée*, la frégate allemande *Koeln*, la frégate britannique *Nottingham* et le croiseur anti-aérien américain *Hue City*.

En plongée à bord du *Rubis*.



Cols Bleus Cols Bleus HS JUILLET 2002

Difficile de réunir une telle opposition pour une qualification devant Toulon. Avant d'être transféré vers le *Lieutenant de vaisseau Lavallée*, l'officier chargé de l'entraînement signe le message proposant l'attribution de la qualification opérationnelle au *Saphir*.

Midi 10 Le *Saphir* plonge. Il est de retour dans Héraclès.

La relève d'équipage s'est passée dans des conditions records. C'est le résultat d'un travail d'équipe. Nous voudrions donc remercier notamment l'avis *Lieutenant de vaisseau Lavallée*, l'Unité marine Djibouti, les entraîneurs (eh oui !!), l'ESNA et le SSF et, tout particulièrement, l'équipage rouge pour nous avoir laissé le bateau en si bon état. ●

*Capitaine de frégate François-Xavier Blin,
Commandant l'équipage bleu du SNA Saphir*

Quand l'état de la mer le permet, le dinghy est parfaitement adapté aux mouvements de personnel entre les bâtiments de la force, en particulier pour aborder le SNA en douceur.



ces sont les occasions pour l'équipage de prendre l'air en surface.

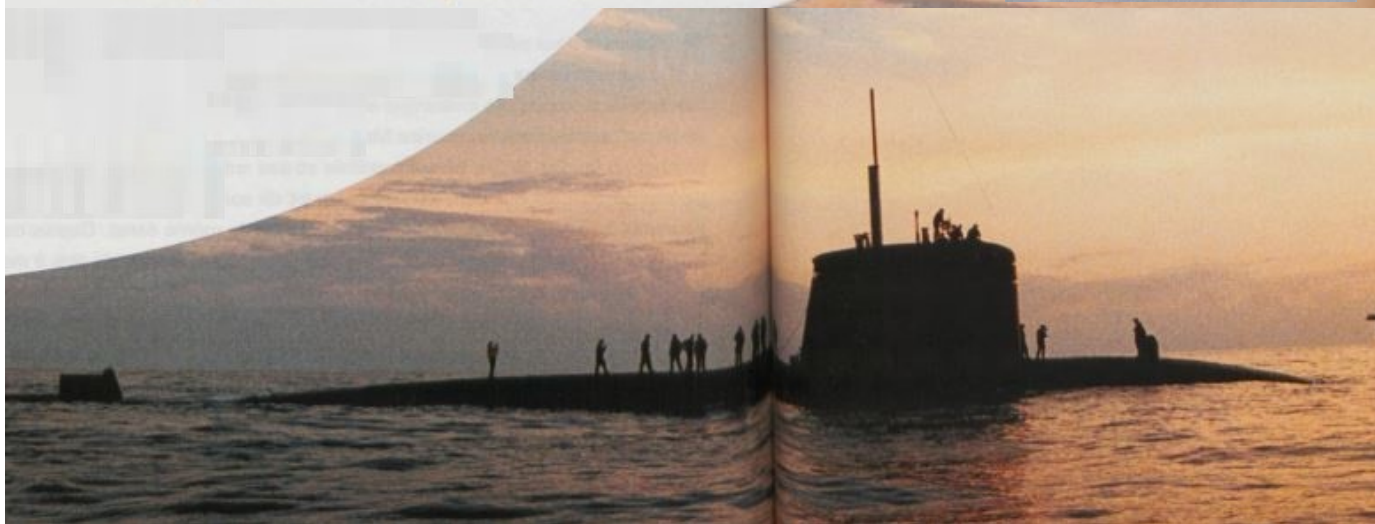




À bord, tout le monde

Navigateur de spécialité, le premier maître Éric George exerce la fonction d'officier chef du quart, assurant la permanence du commandement à la mer, et la direction de l'ensemble des manœuvres du sous-marin en surface et en plongée. Mais le patron a plus d'un tour dans son sac. Il est aussi capitaine d'armes et bras droit du commandant en second. La gestion du personnel, des problèmes administratifs et de la vie du bord occupent une bonne partie de son temps, à la mer comme à terre. Il est par ailleurs officier de détail, chef du secteur navigation, du secteur hygiène-santé et du secteur commissariat. Même s'il est directement impliqué dans les opérations, le patron est aussi un gestionnaire. Chargé de l'intendance, il s'occupe entre autres de l'organisation des escales du *Saphir*. La mission Héraclès, en dehors de son aspect purement opérationnel, lui donne un peu plus de travail avec une relève rapide d'équipage à Djibouti, du jamais fait en si peu de temps. Après quatorze ans de carrière, les forces sous-marines n'ont plus guère de secret pour lui, en dehors du milieu des SNLE qu'il aurait aimé connaître. L'avenir ? *"Pour le moment, j'apprécie le dynamisme des missions des SNA et les moments forts de la vie embarquée. À terme, peut-être un commandement de petit bâtiment ou un poste de chef de service sur bâtiment de surface..."* dit-il, sans prévoir d'échéance particulière.

**l'apelle
Patron...**



Sources:*Cols bleus*

Cols Bleus n° 2599	Cols Bleus n° 2624
Cols Bleus n° 2601	Cols Bleus n° 2625
Cols Bleus n° 2602	Cols Bleus n° 2630
Cols Bleus n° 2604	Cols Bleus n° 2631
Cols Bleus n° 2605	Cols Bleus n° 2632
Cols Bleus n° 2606	Cols Bleus n° 2634
Cols Bleus n° 2609	Cols Bleus n° 2635
Cols Bleus n° 2611	Cols Bleus n° 2642
Cols Bleus n° 2612	Cols Bleus Hs juillet
Cols Bleus n° 2614	2002
Cols Bleus n° 2615	
Cols Bleus n° 2617	
Cols Bleus n° 2618	
Cols Bleus n° 2620	
Cols Bleus n° 2621	

Les textes originaux ont été intégralement copiés. Quand cela été justifié, l'orthographe de patronymes ou de noms de lieux a été reprise.

Néanmoins, malgré relecture et recherches approfondies, quelques imperfections n'ont pu être rattrapées et ont été conservées.

**Bulletin « PLONGÉE »**

Directeur de la publication :

Chargé de publication :

Comité de rédaction :

Dominique SALLES

Patrick DELEURY

Patrick DELEURY

Contact : agasm.fr@gmail.com

Le bulletin « **Plongée** » est une publication de l'association AGASM à usage et diffusion internes.

Crédits photographiques : Agasm , Cols Bleus , (Droits réservés)

Venez nous rejoindre sur :

www.agasm.fr et <https://www.facebook.com/agasmofficiel/>