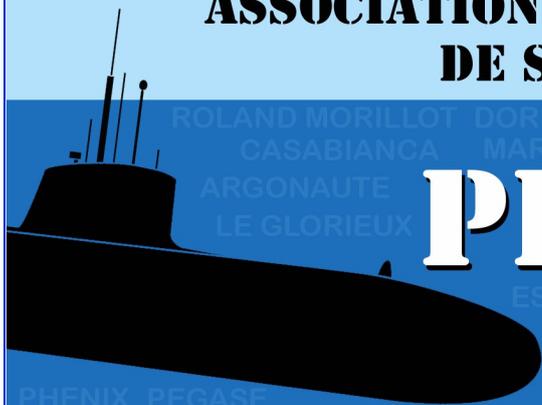


ASSOCIATION GÉNÉRALE DES AMICALES DE SOUS-MARINIERS



PLONGÉE



Hors-série 70 - 2019

70 ème anniversaire année 2019

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.



La Minerve retrouvée

Document sous copyright AGASM 2022

2019

Cols Bleus n° 3075 février 2019



© P. GUOT/IMN

Les SNA assurent la protection des forces navales qui composent le GAN et mènent des missions discrètes de recueil de renseignement.

Sous-marins nucléaires d'attaque Des yeux sous la mer

Un sous-marin nucléaire d'attaque (SNA) est systématiquement déployé avec le GAN. Jouant les éclaireurs, il constitue les yeux et les oreilles avancés de la force, capable de recueillir discrètement du renseignement avant le passage de la force. Lorsque le GAN opère dans une zone définie, il assure une protection discrète et efficace en se plaçant entre les menaces éventuelles et le porte-avions. Pour le capitaine de frégate Antoine Delaveau, commandant du *Casabianca*, équipage rouge, « un déploiement avec le GAN, c'est ce qu'il y a de plus éprouvant et exaltant pour un sous-marinier, parce que cela demande un savoir-faire différent et les résultats opérationnels ont plus de visibilité ». Au sein de l'état-major embarqué, le SEC, *Submarine Element Coordinator*, a la responsabilité de la conduite du sous-marin au profit de la force, avec toute la difficulté de ne pas avoir de lien permanent avec lui. L'enseigne de vaisseau Guillaume, qui a participé aux trois déploiements Arromanches, explique toute la complexité de ces transmissions : « Les experts déployés au sein de l'état-major embarqué fournissent en temps réel au SNA les informations les plus pertinentes pour l'accomplissement de sa mission. Pour autant, celui-ci doit en permanence pouvoir évoluer avec une certaine liberté afin de rester discret. »

Cols Bleus n° 3076 mars 2019



www.colsbleus.fr
Cols • bleus
MARINE NATIONALE

LE MAGAZINE DE LA MARINE NATIONALE N°3076 - MARS 2019

PASSION MARINE
BENDARMERIE
MARITIME
LA 9^E FORCE
PAGE 16

EST
ANALYSTE
ACOUSTIQUE
PAGE 33

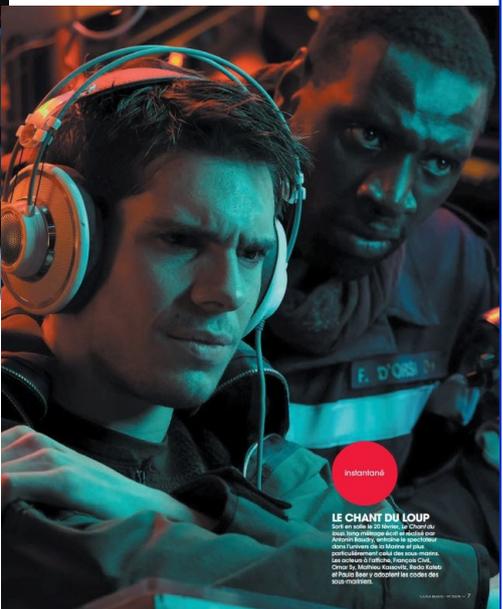
HISTOIRE
1942
L'EXPLOIT DU - CASA -
PAGE 60



actus

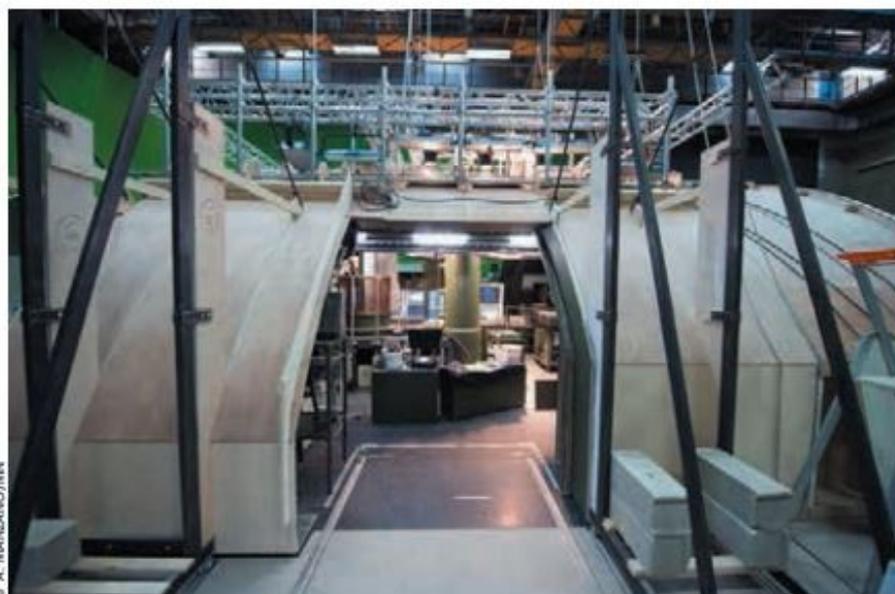


Le Chant du loup
La réalité au service de la fiction



Instantané

LE CHANT DU LOUP
Sous un voile d'insécurité, le Chant du Loup, un film de fiction qui se déroule sur le territoire maritime, est en train de se tourner et plus particulièrement dans les sous-marins de la Marine Nationale. François Couz, Chef de Mission, raconte l'histoire de ce projet et comment il a obtenu le soutien des sous-marins.

Le Chant du loup**Les coulisses du film**

© A. MARCANGI/INRA

FIN AOÛT 2017, BRIE-SUR-MARNE, UNE SUITE DE HANGARS DE LA BANLIEUE PARISIENNE. Rien de très attirant à première vue mais à l'intérieur, se dégage une odeur de bois fraîchement coupé et on y aperçoit un gros cylindre au milieu d'un immense hall. Sur le côté, une porte et derrière, on s'y croirait : le central opérations du SNA reconstruit à l'échelle 1 à la perfection : périscope, boîtiers électroniques prélevés sur les SNLE M4 à Cherbourg, écrans sonar ! On distingue même le dossier à boules du siège du barreur. Le réalisme est parfait, on s'y croirait ! Je surprends même ALFOST (le vrai), venu sur les lieux du tournage, s'étonner de la tenue des « marins » (des figurants) un peu comme s'ils étaient sous ses ordres !

Enfin, le tournage commence : c'est la scène où l'amiral est hélitreuillé à bord, accompagné de l'analyste, pour s'adresser aux marins à la diffusion générale. La voix est grave, chacun retient son souffle, d'un air attentif et concentré.

Quelques jours plus tard, ce sera au tour d'Omar Sy jouant le rôle du commandant en second au poste de combat et le voilà qui établit les priorités tactiques, coordonne les actions des meilleurs sonars, oriente l'écoute de l'Oreille d'or... mais, comment un acteur, aussi renommé soit-il, a-t-il appris, jusque dans les moindres gestes, à tenir ce rôle ?

Comme le métier de sous-marinier ne s'invente pas, les principaux acteurs ont embarqué pour observer l'attitude et les codes des sous-marinières, les autres ont demandé à suivre quelques cours sur le fonctionnement du sous-marin et les procédures pratiquées à bord. Et le jargon des sous-marinières est parfois étrange mais aussi très imagé comme les attributions des sons par les Oreilles d'or : galop de cheval, déchirement d'étoffe, renforcement du bruit de fonds...

Le réalisateur a été tellement fasciné par ces dénominations qu'il en a fait le titre du film. *Le Chant du loup* correspond en effet, dans le film, au bruit du sonar de la frégate. Il s'agit d'un terme trouvé par le réalisateur et qui n'est pas en usage chez nos analystes en guerre acoustique.

Le grand talent du réalisateur est, tout en ayant recours à la fiction pour son scénario, d'avoir eu ainsi le souci du réalisme dans les dialogues et dans la mise en scène des personnages. B. D.

rencontre

«La rencontre avec le monde des sous-mariniers a été exceptionnelle!»

Antonin Baudry

Réalisateur du film *Le Chant du loup*

Héros discrets au quotidien, les sous-mariniers sont mis à l'honneur dans *Le Chant du loup*. Le réalisateur Antonin Baudry a tenu à ce que les acteurs incarnent des personnages authentiques à l'écran, en s'inspirant des sous-mariniers. Cela a permis de faire d'Omar Sy et de Reda Kateb les commandants d'un jour du SNA *Titane* et du SNLE *L'Effroyable*.

COLS BLEUS: Comment l'idée de faire un film dans l'univers des sous-marins vous est-elle venue?

ANTONIN BAUDRY: Lors d'un embarquement à bord du SNLE *Le Terrible*, et en entrant plus particulièrement dans le poste de conduite de la navigation et des opérations (PCNO), j'ai été absolument fasciné par tout ce que j'avais sous les yeux. C'était une scénographie d'une grande beauté, faite d'images, d'écrans, d'hommes en action se passant des ordres auxquels je ne comprenais rien. Il y avait aussi des sonars sur haut-parleur et j'entendais les sons lointains de la mer: c'était très étonnant. J'y ai surtout rencontré des hommes fascinants, des héros de l'ombre, prêts à faire des sacrifices dont personne ne savait rien. Je me suis dit qu'il fallait absolument en faire un film.

C. B.: Le monde des sous-mariniers cultive l'art de la discrétion et du secret. Comment avez-vous pu représenter les personnages au plus près du réel?

A. B.: J'avais conscience de l'enjeu que représenterait un tel film pour les sous-mariniers eux-mêmes, car souvent leurs familles ne savent pas comment ils vivent lorsqu'ils partent en mission. Afin que les décors, les gestes, les façons d'être et de parler soient authentiques, il fallait que je puisse étudier vraiment le milieu que je voulais décrire. J'ai donc embarqué plusieurs fois, carnet à la



Antonin Baudry.

main, à bord de différents sous-marins pour observer et rencontrer des marins. L'objectif était d'écrire quelque chose qui soit inspiré du réel, et non la réplique d'un film existant. Aussi ai-je fait par exemple le choix dès le départ de conserver le langage ésotérique propre aux sous-mariniers français afin d'immerger véritablement le spectateur dans un univers authentique; un parti pris qui a convaincu mon producteur.

C. B.: Pourquoi vous être penché plus précisément sur les Orelles d'or?

A. B.: Le personnage m'a tout de suite fasciné pour plusieurs raisons! C'est, tout d'abord, quelqu'un qui essaie d'entendre l'inaudible et de mettre des mots sur le monde mystérieux qui l'entoure et qu'il perçoit à travers des sons.

Grâce à son ouïe surentraînée, il dispose d'une hyper-sensibilité qui lui permet de saisir quelque chose de presque impossible à percevoir. Le personnage est également fascinant parce qu'il s'agit souvent de jeunes gens, sur lesquels repose une responsabilité énorme: leurs analyses pèsent lourd dans les décisions du commandant. C'est enfin des personnes que leur hyper-sensibilité rend, comme toute sensibilité exacerbée, forcément singulières. Pour moi, lorsque vous percevez des choses que les autres ne perçoivent pas de la même manière, voire pas du tout, vous ne vivez pas exactement dans le même monde qu'eux.

C. B.: Lors du tournage, vous êtes-vous heurté à des contraintes techniques? Si oui, comment êtes-vous parvenu à les surmonter?

A. B.: La gestion de l'espace s'est avérée particulièrement problématique puisque nous avons tourné certaines scènes dans de véritables sous-marins. On devait transiter à travers des sas dont on ne peut ouvrir une

rencontre



© PAÏNÉ



© CHARLINE NORMAND

Représentation du patch créé pour le SNA Titane.

porte tant que l'autre n'est pas fermée. Or nous devons parfois y passer avec une équipe de 40 personnes, tout en étant contraints par le temps. Sur les 20 minutes dont nous disposons pour tourner une scène, le temps que toute l'équipe traverse le sas, il ne restait plus

que 30 secondes pour faire le plan. Toutefois, pour surmonter ces obstacles, nous avons pu compter sur une certaine solidarité entre les sous-marinières et l'équipe de tournage, qui sont chacun familiers du travail en environnement confiné. Pouvoir filmer la remontée d'urgence d'un sous-marin a également été incroyable. Cela n'avait jamais été montré au cinéma car c'est un plan très difficile techniquement. À bord de l'hélicoptère, ne sachant pas très bien où le sous-marin allait ressortir, nous étions dans une espèce d'attente, mélange de calcul et de prière. Au moment où le sous-marin est sorti, il était exactement dans le cadre !

C. B. : Quel regard portez-vous aujourd'hui sur cet univers ?

A. B. : La rencontre avec le monde des sous-marinières a été exceptionnelle. C'est un monde où se mêlent les valeurs de confiance, de courage, de solidarité et de sens du devoir d'une façon qu'on retrouve peu dans la société, du moins de manière apparente. Je suis pourtant convaincu que le monde qu'on connaît est comme il est grâce à de nom-



© CHARLINE NORMAND

Représentation du patch créé pour le SNLE L'Effroyable.

breuses personnes qui, de manière invisible, sont elles aussi à l'œuvre et veillent tous les jours sans qu'on le sache. ●

PROPOS RECUEILLIS PAR L'ASP AUDE BRESSON

rencontre

François Civil est... Chanteraide, Oreille d'or



© PARNÉ

« La Marine était pour moi un univers totalement inconnu, je n'avais aucune idée de comment faire un tel film et cela m'excitait. Mon premier jour de tournage reste un souvenir mémorable. Nous avons été hélitreuillés plusieurs fois par un *Caiman Marine* sur un sous-marin nucléaire et je me disais que c'était une chance énorme. Ensuite, le rythme a été très dense, entre Brest, Toulon et les studios parisiens. Les conditions étaient singulières car quand nous avons tourné à bord, c'était

en équipe réduite, le plus longtemps possible sans ressortir. Tout tournage apporte son lot de découvertes mais je dois avouer que celui-ci était d'une richesse sans égale ! »

Omar Sy est... d'Orsi, commandant du SNA Titane

« Participer à un film comme celui-là, c'est le genre d'expérience qu'on a envie de connaître. C'est la réalisation d'un rêve de même en fait. Je savais de façon basique ce qu'était un sous-marinier mais j'ai tout découvert lors de la journée que j'ai passée en immersion. Il a fallu tout apprendre, tout assimiler en très peu de temps pour que je puisse incarner un personnage très éloigné de moi en apparence. D'Orsi exprime les choses d'une autre manière, d'autant plus qu'il évolue dans un milieu très

différent du mien, mais je trouve qu'intérieurement, nous sommes assez proches finalement. Il a des principes et des valeurs qui me parlent énormément. À présent, je ne peux plus passer au-dessus de la mer sans avoir une pensée pour ces hommes qui vivent dans les sous-marins. »



© PARNÉ

Reda Kateb est... Grandchamp, commandant du SNLE L'Effroyable

« Il se trouve que je suis un fan de films de sous-marins. J'adore le genre. J'étais donc vraiment enchanté à l'idée d'aller à bord. En fait, j'ai eu la chance de pouvoir embarquer sur deux bâtiments car mon personnage est le seul qui commande un sous-marin nucléaire d'attaque (SNA) et un sous-marin nucléaire lanceur d'engins (SNLE). J'ai vraiment été surpris par la confiance qu'on m'a témoignée, l'accueil qui m'a été réservé, tout ce qu'on m'a montré et



© PARNÉ

expliqué. Pour moi, ce moment de préparation représente 50 % du chemin parcouru. Il n'a pas uniquement servi la finalité de notre travail d'acteur, de ce que le film est devenu : ça a aussi été un moment de vie important. J'ai rencontré des gens qui sont dans la bienveillance, investis d'une mission qui les dépasse mais qu'ils ont choisie. La vocation d'une personne qui a de telles responsabilités sur les épaules, c'est assez mystérieux. »

Mathieu Kassovitz est... ALFOST

« Pour me préparer à mon rôle, j'ai d'abord passé 36 heures avec l'équipage d'un sous-marin, puis j'ai rencontré l'amiral dont j'allais interpréter le rôle à l'écran. Il m'a expliqué ses fonctions, sa relation avec ses hommes, ce qu'il ferait dans une situation comme celle du scénario. Ce que j'ai trouvé étonnant chez les sous-mariniers, c'est qu'ils passent leur vie à s'entraîner à exécuter un ordre aussi extrême que le lancement d'un missile nucléaire. Dans le même temps, on découvre dans ce milieu

très fermé qu'il y a une humanité qu'on ne retrouve nulle part ailleurs, teintée de solidarité et de confiance. Si *Le Chant du loup* est un film vraiment intéressant, c'est parce que ce n'est pas juste un thriller avec du suspens : il donne accès à un monde inconnu du grand public. »



© PARNÉ

PROPOS RECUEILLIS PAR L'ÉVÉNEMENT ANNE-MARINE GIRE

rencontre

«Même si ce film est une fiction et pas un documentaire, on s'y retrouve complètement»

CV Maloingne et CF de Monicault

Conseillers techniques

Le capitaine de vaisseau Sébastien Maloingne et le capitaine de frégate Wenceslas de Monicault, respectivement chef d'escadrille et commandant du sous-marin nucléaire d'attaque *Rubis* lors du tournage, ont tous deux été conseillers techniques pour le film. Ils racontent...



Capitaine de vaisseau Sébastien Maloingne.

COLS BLEUS: Comment la Marine nationale a-t-elle soutenu ce projet cinématographique ?

CV MALOINGNE: La Marine a apporté son concours au scénariste et réalisateur en lui prodiguant des conseils pour l'écriture de son scénario, puis en lui permettant d'accéder à des lieux et des sous-marins dont il devait percevoir l'atmosphère et comprendre les codes. Antonin Baudry posait énormément de questions aux sous-marins pour bien connaître la vie à bord et s'assurer ainsi de la fidélité de son scénario. J'ai d'ailleurs entendu dans le film qu'il avait repris l'image des

citrons qui s'alignent. Nous avons coutume de l'employer pour évaluer les probabilités d'accident qui augmentent. Il nous a donc véritablement croqués sur le vif !

CF DE MONICAULT: Pendant une période d'entraînement planifiée du *Rubis*, l'équipage rouge a embarqué les acteurs. C'était vraiment drôle de voir leur humilité face à ce monde qu'ils découvraient. Ils se sont beaucoup investis pour comprendre comment le sous-marin fonctionnait, comment ceux qu'ils devaient incarner travaillaient. Entre phases d'observations et moments de convivialité, nous leur avons laissé voir l'ambiance qui règne à bord et la passion qui anime chacun.

C. B.: Trouvez-vous que votre quotidien de sous-marinier est fidèlement retranscrit par ce film ?

CF D. M.: C'est un film d'action, donc on ne voit pas notre vie exactement telle qu'elle est au quotidien. À cela s'ajoute le fait que le monde des sous-marins est celui du secret et de la discrétion : on ne voit donc pas tout. En revanche, ce qui se passe en opérations est très bien retranscrit. Les échanges et les procédures portées à l'écran sont fidèles à ce que vous pourriez voir et entendre à bord. Ce film est donc très immersif et réaliste, même si rien ne remplace une expérience personnelle pour goûter à la vie de sous-marinier !

CV M.: C'est en lisant le roman de Tom Clancy, *Octobre Rouge*, que j'ai eu envie de devenir sous-marinier. J'avais trouvé dans l'univers



Capitaine de frégate Wenceslas de Monicault.

qui y était dépeint une importante dimension technologique, un fort esprit d'équipage et avais vu là l'opportunité de vivre une aventure hors du commun. Dans ce film, c'est pareil : on retrouve les valeurs que j'étais venu chercher dans ce métier. Certes, on voit davantage les spécialités liées aux opérations que celles, pourtant essentielles, de soutien, mais dans un sous-marin, on vit tous la même aventure, avec la même intensité. Alors même si ce film est une fiction et pas un documentaire, on s'y retrouve complètement.

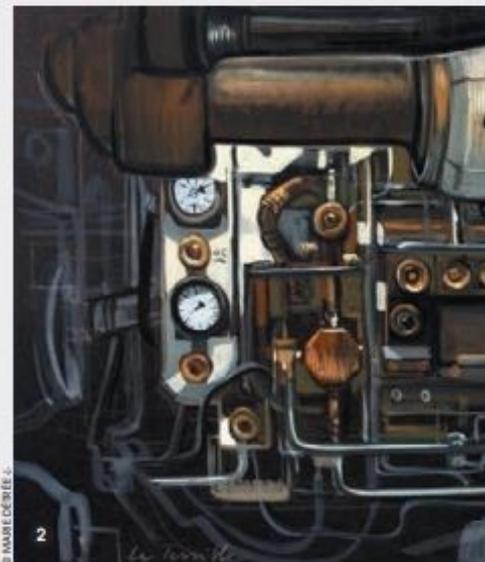
PROPOS RECUEILLIS PAR L'ÉV1 ANNE-MARINE GIRE

planète mer

BLACK IS BEAUTIFUL

Un « maître » dans l'univers des sous-marins

Engins mystérieux, dissimulés à l'œil profane par la profondeur des mers et le secret qui les entoure, les sous-marins fascinent autant qu'ils intriguent. Marie Détrée ⚓, peintre officiel de la Marine (POM), propose une découverte, à travers son regard d'artiste, de cet univers confidentiel et intimiste auquel ses embarquements l'ont initiée.



Devenue POM en 2010, après avoir remporté une médaille du Salon de la Marine au Palais Chaillot, Marie Détrée ⚓ rencontre aussitôt le commandant du sous-marin nucléaire lanceur d'engins (SNLE) *Le Triomphant*. De cette entrevue naît, quelques mois plus tard, le projet d'un embarquement au sein des forces sous-marines. Ce n'est pas le premier contact de l'artiste avec le monde maritime. Sa jeunesse entre Paris et le bord de mer lui offre d'être bercée par les récits de son père



Marie Détrée ⚓ à bord du *Triomphant*. À chaque embarquement, elle tient à offrir une de ses gouaches à l'équipage.



planète mer



1 « L'embarquement sur sous-marin, c'est une sorte d'ermilage ».

2 « La lumière du sous-marin est fascinante car les éléments y sont éclairés de manière uniforme. »

3 « Tous les instruments de bord sont pour moi intrigants parce qu'il y a un côté assez surréaliste de voir toutes ces choses dont on ne sait pas à quoi elles servent et qui sont particulièrement ramassées. »

et de son grand-père, marins dans la marine marchande. Fascinée par ce milieu, elle nourrit une attirance particulière pour tout ce qui mêle environnement maritime et éléments techniques : chantiers, grues, amas de câbles ou d'éléments, pour elle, source d'inspiration. C'est assez naturellement que sa curiosité s'est tournée vers le sous-marin : cet espace confiné où chaque centimètre carré est envahi par la technologie. Sa découverte du SNLE en 2010 est un véritable coup de foudre. Pour l'artiste, qui aura passé au total 268 h et 42 mins à bord de trois sous-marins, c'est une expérience fascinante. Peindre dans un engin aveugle par essence aiguise son sens artistique et force sa créativité. C'est en représentant les écrans des analystes, qui donnent à « voir » les sons provenant de la mer, qu'elle dépasse ce paradoxe. L'ensemble des instruments du bord s'offre à l'artiste qui travaille sur le motif⁽¹⁾. Car le travail dans un sous-marin est contraint : les mouvements du bateau et le peu d'espace disponible rendent l'installation de son matériel compliquée ; aussi opte-t-elle pour un simple papier et de la gouache, plus faciles à transporter. Les périodes où elle embarque sont celles consacrées à l'entraînement des équipages. L'activité y est très dense et le bateau se transforme en une véritable fourmilière. Elle se retranche alors régulièrement dans des lieux plus calmes, guettant l'instant de répit qui lui permettra de croquer les marins du poste de conduite de la navigation et des opérations (PCNO). Ces moments de concentration et de calme lui rappellent l'atmosphère recueillie d'un atelier. Lorsque le sous-marin remonte à la surface, l'artiste retrouve avec plaisir la lumière natu-

relle, plus éclatante et bleutée que celle qui baigne l'intérieur du sous-marin. D'ailleurs, pour peindre les endroits du bâtiment qui ne sont pas éclairés, l'artiste a embarqué avec elle du carton noir, sur lequel elle vient déposer des touches de couleur : « Cela va plus vite », précise-t-elle. En guise de clin d'œil à ce papier noir propre aux scènes sombres et en hommage à la couleur noire des sous-marins, Marie Détrée donne le nom de « Black is beautiful » au vernissage qu'elle organise à bord du *Terrible*.

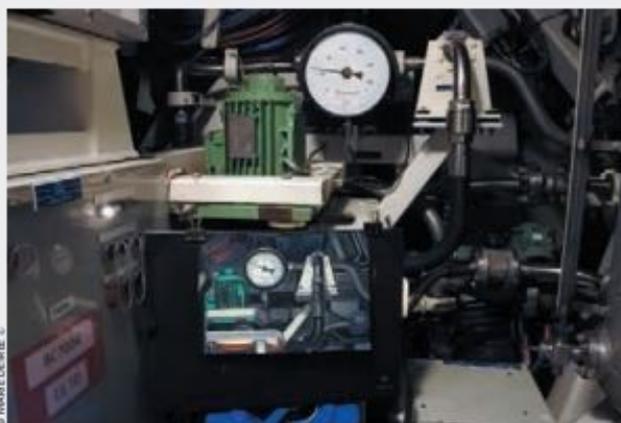
Un moment de partage avec l'équipage auquel l'artiste tient particulièrement parce qu'il lui permet d'échanger avec les marins sur son travail d'artiste. Car le regard du peintre, même aiguë, est nécessairement subjectif : « Lorsque vous êtes peintre, vous avez envie de raconter ce

qui vous touche. Or, ici où je suis spectatrice, je suis très admirative du génie humain extraordinaire des sous-marinières. Peindre au milieu d'eux est pour moi une façon de participer à leur aventure et c'est aussi l'occasion de partager ce que je perçois de leur quotidien. »

De ses embarquements sur le sous-marin nucléaire d'attaque *Perle* et sur les SNLE *Le Triomphant* et *Le Terrible*, l'artiste retient surtout la confiance que lui ont témoignée les marins, la laissant libre d'évoluer partout. Elle a créé des liens exceptionnels avec les sous-marinières qui l'ont accueillie au sein de l'équipage, comme un membre de leur famille professionnelle. ●

LA RÉDACTION DE COLS BLEUS

(1) Technique qui consiste à peindre sur l'instant, sans intermédiaire (photo ou croquis) entre le sujet et l'œuvre.



« Vous travaillez dans cet univers, vous y êtes habitués et peut-être ne le voyez-vous plus ; mais moi, qui ai un œil naïf, voilà comment je le vois. »

portrait



© IMN

PM Éric

atomeur à bord du SNA *Casabianca*,
équipage Bleu

Parcours

2011 : incorporation à l'École de maîtrise et première session du brevet d'aptitude technique (BAT) énergie nucléaire (ENERGNUM).

2012 : après un passage par l'École de navigation sous-marine (ESNM), première affectation sur le sous-marin nucléaire d'attaque (SNA) *Emeraude*.

2013 : affectation sur le SNA *Saphir*.

2015 : brevet supérieur adapté, au Pôle École Méditerranée (PEM) de Saint-Mandrier (83) et à l'École des applications militaires de l'énergie atomique (EAMEA) de Cherbourg (50).

2017 : affectation à bord du SNA *Casabianca*.



© P. GUICHARD

portrait



Focus

Spécialité ENERGNUC

Le cursus de technicien de conduite et de maintenance nucléaire commence par une formation à l'École de maistrance à Brest (29). Le BAT s'effectue, lui, au Pôle École Méditerranée à Saint-Mandrier (83). À l'issue et après un passage à l'ESNM, l'intéressé peut être affecté à bord d'un sous-marin en tant qu'opérateur. Il participe à la conduite et à la maintenance des installations machine-électricité du bâtiment, et des différentes installations électromécaniques du bord : production de froid ou d'oxygène, régénération de l'atmosphère, moteurs diesel et installations électromécaniques ou hydrauliques (mâts, périscope, électropompes, appareil à gouverner, etc.). Après cette mise en situation

pratique, il peut suivre le cours du BSA atomicien, au PEM et à l'EAMEA. Une fois cette formation supérieure d'atomicien validée, il participera alors à la conduite du réacteur et des installations connexes d'un bâtiment, à la mer comme à quai. À la tête d'une équipe de trois à quatre personnes, il mènera les missions confiées au technicien de conduite et de maintenance nucléaire : maintenance des équipements de production, de transformation et de distribution d'énergies ; conduite d'une chaufferie nucléaire en situation normale et dégradée ou des installations associées. Enfin, il est en mesure d'apporter une expertise au commandement sur l'exploitation et le maintien en condition opérationnelle.

Originaire de Toulon, le PM Éric n'avait pas de lien particulier avec la Marine même si, lorsqu'on est toulonnais, elle fait partie du paysage. Pendant son année de terminale, il réalise une étude qui l'amène à interviewer un plongeur d'hélicoptère. Ce sera son tout premier contact avec l'institution. Quelques années plus tard, il prépare une licence professionnelle automatique et informatique industrielle (LPAII). Deux élèves de sa promotion sont des marins : des sous-marinières qui suivent ce cursus universitaire dans le cadre de leur formation à la qualification de maître système sur SNA. Cette année vécue en commun sera riche d'échanges. Les deux marins communiquent aux jeunes étudiants leur passion pour leur métier et les initient à l'univers extraordinaire des sous-marinières. Les liens de camaraderie et de solidarité, en un mot « l'esprit d'équipage » qui les animent, vont guider le PM Éric vers la Marine et le métier de sous-marinier, en particulier. Sa licence en poche, il pousse la porte du Cirfa de Toulon. Dès ses débuts à l'École de maistrance, il retrouve les valeurs qui l'avaient tant interpellé.

Pendant sa scolarité à l'ENSM, il découvre la réalité du métier à bord des sous-marins. Cours théoriques le matin, mise en pratique l'après-midi sur SNA. Puis il rallie l'Émeraude et effectue ses premières patrouilles. Plus tard, ce sera le Saphir à l'occasion d'une permutation d'équipage. Ces embarquements marquent aussi les premières absences prolongées, sans contact avec la famille. Les échanges se limitent aux messages « family » hebdomadaires, ainsi qu'aux appels téléphoniques lors des escales. Au quotidien, c'est l'esprit d'équipage qui lui permet de surmonter l'absence de ses proches, lui qui vient de devenir père. En 2015, il rejoint le cours du Brevet supérieur adapté. Les deux années de scolarité lui permettent d'approfondir ses connaissances, notamment en physique nucléaire. Son BSA obtenu, il embarque en 2017 à bord du SNA Casablanca en tant qu'opérateur atomicien. Son avenir ? Accéder, en 2020, au cours de chef de quart propulsion (EMPRO) avant de revenir servir sur SNA de type Rubis, puis à bord des sous-marins de nouvelle génération de type Suffren.

PHILIPPE BRICHAUT



© MAF

Cols Bleus n° 3078 mai 2019

② 11/4/2019 INAUGURATION À L'EAMEA

L'École des applications militaires de l'énergie atomique (EAMEA), à Cherbourg, a inauguré une salle au nom de l'amiral Bernard Louzeau, en présence du capitaine de vaisseau Régis de Cacqueray, commandant l'école, et du vice-amiral d'escadre Philippe Dutrieux, préfet maritime de la Manche et de la mer du Nord. C'est l'amiral Louzeau lui-même, premier commandant du sous-marin nucléaire lanceur d'engin (SNLE) *Le Redoutable*, qui a dévoilé la plaque qui marque ce baptême.



SNA AMÉTHYSTE PRISE DE COMMANDEMENT

Le 5 avril, le capitaine de vaisseau Cyril de Jaurias, commandant l'escadrille des sous-marins nucléaires d'attaque (COMESNA), a fait reconnaître le capitaine de frégate Sébastien Cousin comme nouveau commandant de l'équipage bleu du sous-marin d'attaque (SNA) *Améthyste*. Cette cérémonie était organisée au monument des sous-mariniers de Toulon.

Cols Bleus n° 3079 juin 2019

EXERCICE VARUNA

L'interopérabilité franco-indienne dans les trois dimensions

④ Sous la surface de l'océan, le sous-marin indien et le sous-marin nucléaire d'attaque français se sont mutuellement chassés et ont simulé des attaques contre les navires de combat des deux *Task Group*.



Cols Bleus n° 3080 juillet 2019

RH

LE VOA « OPÉRATIONS » : UNE ANNÉE DE CÉSURE ET UNE OUVERTURE SUR LE MONDE

Première expérience professionnelle ou année de césure au cours des études supérieures, le contrat de volontaire officier aspirant « opérations » (VOA OPS) est un engagement d'un an. Cette année au cœur des opérations permet de vivre une expérience professionnelle unique. Plus qu'une simple découverte de la Marine et des opérations aéromaritimes, le contrat de VOA OPS est un véritable tremplin pour les jeunes gens qui souhaitent devenir officier sous contrat « opérations » (OSC OPS). En 2018, 46 % des VOA OPS ont été admis en tant qu'OSC OPS. Ce contrat est destiné aux jeunes de 17 à 26 ans, de niveau Bac + 2 minimum, de préférence dans un domaine scientifique, ou élèves en école d'ingénieur ou de commerce, diplômés ou en année de césure.



Aspirant Amaud, étudiant ingénieur, en année de césure sur sous-marin nucléaire lanceur d'engins (SNLE).

Cols Bleus n° 3080 juillet 2019

PRÉPARATION MILITAIRE MARINE KIEFFER

Un an pour découvrir la Marine

7 Cette semaine en groupe et en immersion permet d'aller à la rencontre des unités de la Marine et d'échanger avec les membres d'équipage; qu'ils soient de la Force d'action navale, de l'aéronautique navale ou des forces sous-marines. En 2018, la PMM Kieffer a été accueillie à bord du sous-marin nucléaire d'attaque (SNA) *Émeraude*, en escale à Brest.



© DE PHOENIX VANDUWYN

7

Cols Bleus n° 3081 août septembre 2019

actus

Instantané

LE SNA SUFFREN DEVOILÉ

Le 12 juillet 2019, la France a célébré le lancement de son nouveau sous-marin nucléaire d'attaque (SNA) : le Suffren. Il est le premier d'une série qui va remplacer progressivement les SNA de classe Rubis, construits entre 1976 et 1991. Plus grand, plus lourd, plus discret, il possède une autonomie plus importante que celle de ses prédécesseurs. Il est, en outre, doté de capacités de frappe contre terre, bénéficie d'un système de combat de nouvelle génération et dispose d'un potentiel accru de déploiement de nageurs de combat. À l'image, l'équipage devant l'étrave.



© PHOTOFEST

© PHOTOFEST

© PHOTOFEST

1 3/7/2019

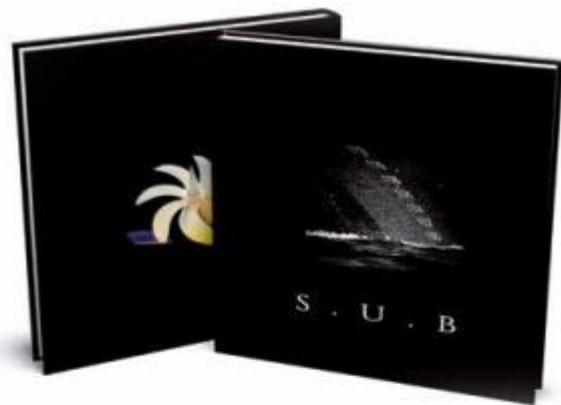
«TERMINÉ, BARRE ET MACHINES !»

Le 3 juillet 2019, le sous-marin nucléaire d'attaque (SNA) *Saphir* a rejoint le port de Cherbourg-en-Cotentin. Après 35 ans de service, il est le premier des six SNA de type Rubis à être retiré du service actif. Depuis le 6 juillet 1984, le début de sa carrière, le *Saphir* a parcouru 1 200 000 nautiques, passé plus de 120 000 heures en plongée, soit plus de 13 ans sous la surface.



Coopération France Australie Escale d'un sous- marin australien à Nouméa

L'escale à Nouméa du HMAS *Farncomb*, du 21 au 28 juin, a constitué un événement singulier à la fois pour la Nouvelle-Calédonie, la ville de Nouméa et les forces armées en Nouvelle-Calédonie. La dernière escale d'un sous-marin à Nouméa remontait à 1985. Cette année-là, la ville accueillait le sous-marin nucléaire d'attaque *Rubis*. Plus de trente ans après, le *Farncomb* a fait une entrée très remarquée dans le lagon nouméen.



■ | S.U.B.

Immersion avec les sous-marins

Il les traque depuis 2012. Ewan Lebourdais, fasciné par les sous-marins, propose 104 pages de photographies où ces « bateaux noirs », engins de puissance militaire, révèlent une autre de leurs facettes, plus poétique celle-là, au milieu des vagues et des embruns. Certains clichés ont déjà rencontré leur public, d'autres sont inédits, tous témoignent de l'engouement du photographe amateur pour ces engins du fond des mers. Au fil des images, le lecteur découvre une nouvelle façon de voir les sous-marins qui, la plupart du temps, se dérobent à ses yeux. Le photographe accompagne ses œuvres de citations qui évoquent la mer et la rencontre de l'homme et de ses outils avec l'élément indomptable. Courtier dans la vie, Ewan Lebourdais est passionné par le monde maritime en général, un univers que son attachement pour la Bretagne lui permet d'observer de près. Il a déjà publié *Chose maritime*, en 2015, et *Carènes*, en 2018. Une partie des bénéfices issus de la vente de cet ouvrage ira au profit de la société nationale des sauveteurs en mer (SNSM) et de l'ADOSM-Entraide Marine. (A. B.)

S.U.B., Ewan Lebourdais, 2019, 104 pages, 39 €.



Minerve

Le sous-marin a été retrouvé



Le 5 février 2019, Florence Parly, ministre des Armées, annonçait la reprise des recherches du sous-marin Minerve. Moins de 6 mois plus tard, l'épave a été retrouvée.

Le 27 janvier 1968, le sous-marin, alors en exercice au large de Toulon, avait mystérieusement coulé en seulement 4 minutes, avec à son bord 52 marins. Des opérations de secours avaient immédiatement été entreprises ; l'histoire retient notamment l'intervention du commandant Jacques-Yves Cousteau à bord de sa « soucoupe plongeante », un mini sous-marin. Malgré cela, l'épave n'avait pu être localisée. Cinquante et un ans plus tard, la ministre des Armées entendait désormais « profiter de la mise en service d'équipements de haute technologie » pour retrouver l'épave. De nouvelles recherches ont donc débuté. Le CEA (Commissariat à l'énergie atomique et aux énergies alternatives) a tout d'abord affiné le périmètre de recherche, grâce à la puissance de calcul de moyens informatiques récemment acquis. Le service hydrographique et océanographique de la Marine (Shom) a apporté un éclairage nouveau grâce à ses connaissances les plus récentes sur les courants de fond de la zone. Les travaux menés par la Marine nationale, avec le concours de l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (Ifremer), ont ensuite permis de cartographier la zone pour préparer son exploration. Celle-ci a été initiée par le navire de recherche pluridisciplinaire de l'Ifremer, *Antea*, et son drone sous-marin AsterX. Le *Seabed Constructor*, navire d'une société américaine spécialisée dans la recherche sous-marine, les a rejoints le 17 juillet pour poursuivre les explorations et a identifié l'épave le 21 juillet à 45 km au large de Toulon, reposant à 2 230 m de fond. « C'est un succès, un soulagement et une prouesse technique » a commenté la ministre des Armées.

histoire

1999 OPÉRATION TRIDENT

Une Marine à la pointe des opérations aériennes du Kosovo

Entre le retrait du service du porte-avions *Clemenceau*, en 1997, et l'arrivée du *Charles de Gaulle*, en 2000, la flotte française ne dispose que du porte-avions *Foch*, sistership du premier, pour faire face à ses obligations. C'est pourtant le moment où elle va livrer une spectaculaire démonstration capacitaire en participant à la campagne aérienne menée contre la Serbie, l'opération Trident. Une mission qui porte en germes celles menées par l'actuel groupe aéronaval.



© INRA

De mars 1998 à juin 1999, la lutte pour l'autonomie du Kosovo prend la forme d'une guerre insurrectionnelle de faible intensité entre l'Armée de libération du Kosovo (UÇK) et les forces de sécurité serbes. Durant ces 15 mois, les belligérants alternent les phases violentes, pendant lesquelles ils cherchent à s'imposer sur le terrain, et les phases de négociation par l'entremise des puissances étrangères du Groupe de contact (Allemagne, États-Unis, France, Italie, Royaume-Uni, Russie) mis en place durant la guerre civile yougoslave.

La France s'implique particulièrement dans ce processus de résolution de crise en

cherchant à favoriser une solution négociée. La Marine nationale participe pleinement à cet effort, d'abord en maintenant un dispositif de « veille en temps de paix » lui permettant de réagir avec un bref préavis, puis en engageant son groupe aéronaval (GAN) aux côtés des escadrons de l'armée de l'Air durant la campagne aérienne. Elle fait alors la démonstration des avantages militaires et politiques qu'offrent les opérations menées depuis la mer contre la terre. Plusieurs arguments ont plaidé en faveur du retour en force du groupe aéronaval : sa souplesse de déploiement, sa capacité d'intégration au sein d'une force multinationale et ses capacités de combat renouvelées.

LE PORTE-AVIONS, UN OUTIL AU SERVICE DE LA POLITIQUE ÉTRANGÈRE DE LA FRANCE

Relever le défi de la maîtrise du temps de crise est indispensable pour maximiser l'effet des moyens disponibles au moment déterminant. C'est particulièrement le cas pour l'unique porte-avions en service, le *Foch*. Celui-ci est déployé une première fois en Adriatique en octobre 1998 (« Trident 98 ») pour appuyer la signature d'un cessez-le-feu. Sa présence souligne l'engagement de Paris face à Belgrade, comme le déclare à son bord le ministre de la Défense de l'époque, Alain Richard : « *La France ne fait pas seulement des déclarations politiques [mais elle met en œuvre] des moyens de puissance adaptés au choix de son engagement.* » Par la suite, le *Foch* rentre à quai, mais se tient prêt à être redéployé si la situation se dégrade. C'est le cas après l'échec de la conférence de Rambouillet, en février 1999. Le 23 mars, l'OTAN déclenche une campagne aérienne pour forcer la Serbie à évacuer ses troupes du Kosovo et permettre son occupation par la force multinationale assemblée par l'OTAN (KFOR) : c'est l'opération « Allied Force/Trident ».

LE GAN, PIÈCE MAÎTRESSE DU DISPOSITIF ALLIÉ

Partie dès le 29 janvier de Toulon, la *Task Force 470*, commandée par l'amiral Alain Coldefy, doit maintenant réussir son intégration au sein du dispositif interalliés. D'un point de vue technique, les carences en matière d'interopérabilité pointées durant la guerre du Golfe (1990-1991) ont été comblées. Le *Foch* est relié aussi bien au réseau satellitaire national Syracuse qu'au réseau américain *Fleetsatcom*, et la généralisation de la liaison 11 (standard pour les échanges de données tactiques) permet de travailler dans la « langue commune » des navires de la coalition. Le rapprochement avec le Royaume-

histoire

Uni, amorcé la même année avec les accords de Saint-Malo, se concrétise par l'intégration d'une frégate britannique au sein de la TF 470. Pour la première fois également, un sous-marin nucléaire d'attaque (SNA) est placé sous le contrôle opérationnel du commandant du groupe aéronaval. Cette force navale polyvalente et autonome prend position en pointe du dispositif interallié, juste en face des bouches de Kotor, la baie qui abrite la seule base de la Marine de l'ex-Yougoslavie.

Cette proximité avec la côte adverse justifie l'adoption de règles d'engagement « durcies », celles-ci allant jusqu'à prévoir la destruction de la flotte adverse en cas de sortie et favorise également l'excellent rendement des Super-Étendard. Restant parfois en l'air en veille pendant six heures, ils sont à moins d'un quart d'heure de leurs cibles et peuvent enchaîner les frappes aériennes à un rythme soutenu ou prendre à leur compte des cibles d'opportunité. Leurs résultats sont excellents puisqu'ils obtiennent le meilleur taux de réussite de l'Alliance atlantique (75 %) et un taux d'annulation des missions beaucoup plus faible que celui de l'aviation basée à terre (21 % contre 41 %). Ainsi, si la participation de l'aviation embarquée est réduite en matière d'effectifs, à 16 appareils, ceux-ci effectuent le tiers des missions de frappes françaises.

UN DÉPLOIEMENT QUI PRÉFIGURE CEUX DU FUTUR GROUPE AÉRONAVAL DU CHARLES DE GAULLE

La modernisation des Super-Étendard pour leur permettre de tirer des bombes guidées laser, à distance de sécurité, fait partie des efforts de mise à niveau capacitaire menés par la Marine, au même titre que l'amélioration des communications et des capteurs de renseignement, ceci dans l'attente des grands programmes de la génération suivante : le porte-avions nucléaire *Charles de Gaulle* et l'avion de combat Rafale. La présence d'un SNA s'avère aussi précieuse pour le recueil du renseignement électronique. Cette greffe de « multiplicateurs de force » sur des plates-formes déjà anciennes rehausse la crédibilité militaire de la France et lui permet de prendre part aux échanges interalliés au

plus haut niveau, notamment pour la question cruciale du ciblage.

La TF 470 tient ainsi une place de premier rang au sein de la coalition jusqu'à la fin des hostilités, le 3 juin 1999, soit après 116 jours d'opération. Son action illustre l'adaptation réussie de la Marine nationale à l'action contre terre, une mission que le groupe aéronaval a continué d'accomplir en appui des interventions en Afghanistan, au large des côtes libyennes ou contre l'État islamique.

DOMINIQUE GUILLEMIN

SERVICE HISTORIQUE DE LA DÉFENSE



1. Le Groupe aéronaval constitué autour du Foch prend place en première ligne du dispositif des marines alliées au large des côtes de l'ex-Yougoslavie.
2. Mise en place de l'armement sur les Super-Étendard modernisés (SEM).
3. Crusader au catapultage depuis le pont du Foch.
4. Ravitaillement en vol des SEM par la « nounou » : SEM transformé en ravitailleur et équipé d'un réservoir supplémentaire, appelés « nacelles de ravitaillement ».



actus

instantané

HOMMAGES AUX MARINS DISPARUS DE LA MINERVE

À bord du porte-hélicoptères amphibie *Tonnere*, au large de Toulon le dimanche 15 septembre, les familles et les marins se sont réunis pour honorer la mémoire des 52 disparus du sous-marin *Minerve*. L'épave du bâtiment, avec lequel le dernier contact fut établi le 27 janvier 1988, avait été retrouvée le 31 juillet 2018 par 3 370 m de fond, à 45 km de Toulon. Cette cérémonie officielle a été organisée à la verticale de la sépulture maritime par la Marine nationale, sous la présidence de Florence Parly, ministre des Armées.



loisirs

Test d'identification

Retrouvez la silhouette correspondant au sous-marin et découvrez, dans la solution, la classe à laquelle il appartient.

-  1
-  2
-  3
-  4
-  5
-  6
-  7

- A. Junon
- B. Casabianca
- C. Ouessant
- D. Foudroyant
- E. Requin
- F. Amazone
- G. Vigilant



CF BURACHEMAN

Réponses : A/7 : Classe Daphné - B/3 : Classe Rubis - C/2 : Classe Agosta - D/1 : Classe Redoutable - E/6 : Classe Narval - F/4 : Classe Aréthuse - G/5 : Classe Le Triomphant

Disparition de l'amiral Bernard Louzeau

Ancien chef d'état-major de la Marine



Le 13 septembre, aux Invalides, les honneurs militaires ont été rendus à l'amiral Louzeau, par une compagnie composée de deux sections de l'escadrille des sous-marins nucléaires lanceurs d'engins (SNLE) et de l'escadrille des sous-marins nucléaires d'attaque (SNA), d'une section du commandement des forces sous-marines et de la musique des équipages de la Flotte, en présence du fanion du SNLE *Le Redoutable*. Né le 19 novembre 1929 à Talence (Gironde), l'amiral Louzeau, ancien chef d'état-major de la Marine, est décédé dans la nuit du 5 au 6 septembre 2019 à Cherbourg (Manche). Premier commandant du SNLE *Le Redoutable*, il est considéré comme l'un des pères de la dissuasion : en effet, il a conduit avec son équipage la première patrouille de dissuasion nucléaire. Nous sommes le 21 mars 1972. *Le Redoutable* revient de sa première patrouille de dissuasion, commencée le 28 janvier. RAS du côté du capitaine de vaisseau Bernard Louzeau, « la patrouille s'est déroulée sans aucun souci ». Néanmoins, deux événements l'ont marquée : la toute première opération de l'appendicite effectuée en plongée, ainsi que le suivi d'une opération de sauvetage d'un sous-marin soviétique en perdition fin février 1972, le K19. De 1987 à 1990, l'amiral Bernard Louzeau est chef d'état-major de la Marine (CEMM). Ses affectations lui vaudront d'être qualifié de « pionnier » de la Marine.

vie des unités

L'île Longue Et pourquoi pas ?

Symbole de la dissuasion océanique, port-base des sous-marins nucléaires lanceurs d'engins (SNLE), l'île Longue est une base opérationnelle unique. De nombreux acteurs militaires et civils, forts de multiples compétences, travaillent ensemble pour assurer, depuis 1972, la préparation et le départ à l'heure des SNLE. Tout est mis en œuvre pour remplir cette mission qui s'inscrit dans la durée. Les infrastructures et les systèmes sont perpétuellement renouvelés et adaptés pour intégrer les dernières technologies. Les évolutions réalisées sur le site, à la fois base industrielle et humaine, permettent de moderniser les lieux de vie et de mettre en place des prestations de soutien pour les hommes et les femmes qui y sont affectés. Le personnel qui y réside peut ainsi profiter du foyer et des installations sportives en soirée ainsi que d'une connexion internet dans les logements. Un espace dédié permet aux marins d'obtenir sur place des renseignements administratifs et pratiques, de recevoir des colis ou d'envoyer leurs effets militaires au pressing. Une journée des familles est également organisée au printemps, permettant aux proches de visiter le site, un SNLE et de participer à de nombreuses animations.



© M/M
Vue aérienne de l'île Longue.

Préjugés

✗ C'EST UNE BASE ISOLÉE ?

L'île Longue n'est pas vraiment une île puisqu'elle est reliée à la presqu'île de Crozon par la route. Pour le personnel brestois, des liaisons par transrade (navette nautique) sont mises en place le matin, le midi et le soir. Une vedette assure une liaison en milieu d'après-midi. Un car est disponible pour le personnel du site entre l'île Longue et le Faou matin et soir. Un autre assure une liaison vers l'île Longue depuis la gare de Brest le dimanche soir. Des services divers sont également proposés : réception de colis directement sur site, service de pressing, présence d'un interlocuteur social sur la base. L'île Longue n'est pas coupée du monde : chacun peut échanger des e-mails ou téléphoner vers l'extérieur.



© A. LE DEVRIC / M/M

✗ TOUT EST INTERDIT ?

Pour des raisons de confidentialité, les moyens d'enregistrement audio et vidéo, comme les supports de stockage, sont interdits sur le site, sauf dérogation exceptionnelle. Il est néanmoins possible d'utiliser son téléphone dans une zone bien définie. Des consoles de jeux et des télévisions peuvent être installées dans les bâtiments d'hébergement, après accord de l'officier de sécurité.



Témoignages



© J. BILANDIAN

CF Pierre-Yves,

commandant en second du port-base de Crozon, île Longue

« L'île Longue est un site exceptionnel, unique en son genre, qui concentre une grande variété d'activités, de métiers, d'acteurs. Au-delà de son caractère opérationnel, c'est un site attachant – pour ma part c'est ma huitième année d'affectation, dans trois postes différents – fort d'une grande richesse, son équipage, pour lequel on s'efforce de rendre la vie et les conditions de travail plus confortables. La dernière action en cours est la rénovation de la salle de cinéma, permettant autant la tenue de conférences que des projections de loisir. Nous accueillons des apprentis, valorisant les spécialités de nos marins et civils, nous encourageons les stages embruns pour les plus jeunes, nous favorisons la reconnaissance des compétences. Les gens arrivent avec une certaine appréhension mais sont souvent surpris de la réalité. C'est une base vivante, humaine, également ouverte sur l'extérieur. L'île Longue est une vitrine de la dissuasion et de sa crédibilité et chacun est le vecteur de son rayonnement. Je pense sincèrement que l'on peut être fier d'y servir ! »

QM Alexandre,

fusilier marin

« J'aime exercer mon métier sur l'île Longue ! On voit tous les jours ce qu'on protège : le SNLE, on comprend vraiment l'importance de notre mission. C'est une grande responsabilité d'assurer la sécurité 24h/24 et 7j/7 d'un site aussi sensible et je me sens fier de le faire. Il y a de nombreux moyens modernes pour la protection de la base, c'est intéressant d'y travailler. À mon arrivée en 2015, j'ai été très impressionné par cet environnement, mais les plus anciens m'ont bien accompagné et formé et cela dans une bonne ambiance de travail. Je suis très motivé de venir travailler chaque matin ! Originaire de Bourgogne, l'île Longue n'était pas dans mes premiers choix, mais je suis très heureux finalement d'être ici. La presqu'île de Crozon se prête à de nombreuses activités en plein air: kayak, bateau, randonnée, vélo, équitation. Par ailleurs, le personnel vivant sur base est hébergé dans un bâtiment très moderne. »



© M.N.

X C'EST COMPLIQUÉ ?

Accéder au site peut sembler compliqué, car une procédure de sécurité est mise en œuvre pour filtrer les accès. Mais, après vérification des antécédents, un accès à la base est délivré. Un badge permet alors de se présenter aux contrôles de sécurité afin d'entrer sur le site. La circulation est également limitée. Seuls les véhicules autorisés circulent dans la base. En revanche, des rotations régulières de bus permettent de se déplacer d'un bout à l'autre en heures pleines. En heures creuses, des navettes « radio-taxi » assurent le déplacement du personnel.



© M.N.

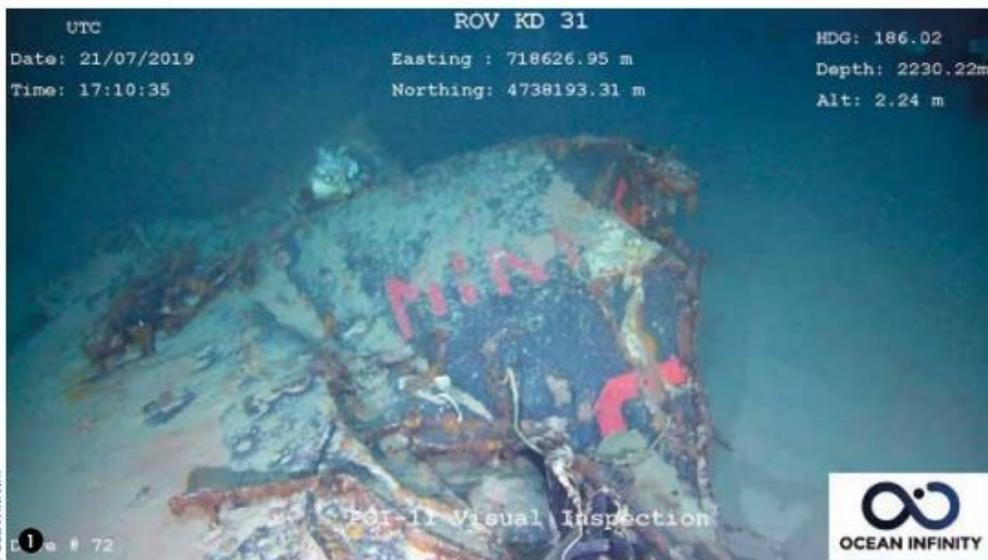
PM Bertrand,

chef de section Armes

« Je connaissais l'île Longue, car j'étais sous-marinier sur SNLE. Lorsque l'on m'a proposé un poste sur le site, je me suis demandé si je pourrais concilier cette affectation avec ma vie familiale, et cela a été possible. Ma mission consiste à coordonner les mouvements d'armes tactiques et munitions des SNLE. Cela implique d'être rigoureux et réactif pour assurer la dotation opérationnelle du système d'armes du SNLE, avant son départ en patrouille. La mission de la base opérationnelle de l'île Longue est d'assurer le départ à l'heure des sous-marins, dans notre service nous y participons activement ! C'est gratifiant de participer à la réalisation d'une telle mission. J'habite à Brest avec ma famille, je prends le transrade tous les matins et tous les soirs. J'apprécie ces trente minutes de transition. Le matin, cela permet de penser à la journée à venir. Le soir, c'est un moment de détente, nous jouons aux cartes ou bien on débriefe la journée. »

PROPOS RECUEILLIS PAR L'ASP ANAIS LE DEVENEC

immersion



RETOUR SUR LA CAMPAGNE DE RECHERCHES

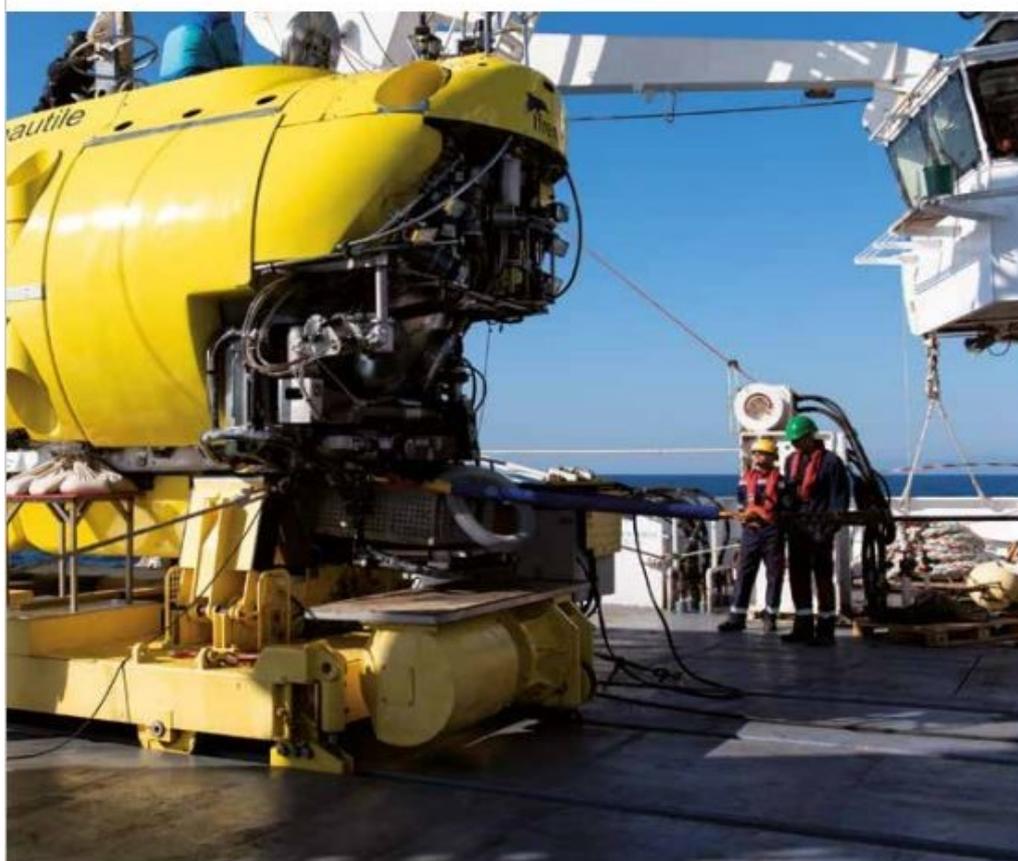
La *Minerve* retrouvée

Le 22 juillet 2019, Florence Parly, ministre des Armées, annonce que l'épave du sous-marin *Minerve*, disparu en 1968 avec 52 marins à son bord, a été retrouvée. L'emploi de sonars, de drones et d'engins sous-marins téléopérés utilisés au cours des deux campagnes de recherches a permis de localiser l'épave par 2370 m de fond, à 45 km de Toulon. Il y a 51 ans, le 27 janvier 1968, ce sous-marin de type Daphné effectue un exercice avec un aéronef de patrouille maritime *Breguet Atlantic* au large de Toulon. De mauvaises conditions météorologiques rendent les communications difficiles, entraînant une suspension de l'exercice. La dernière communication entre l'aéronef et le sous-marin est établie à 7 h 55. Une onde de choc est enregistrée à 7 h 59 par les stations sismologiques de la côte.

ASP JEANNE SÉNÉCHAL



immersion



1 Le 21 juillet 2019, l'identification du sous-marin *Minerve* a pu être réalisée. L'épave est composée de trois morceaux étalés sur plus de 300 m, dont deux éléments cylindriques de 20 m de long. On lit encore sur le kiosque les premières lettres du nom, «MINE», écrites à la peinture rouge utilisée à l'époque et le «S» de son identification, S-647.

2 Une première analyse documentaire réalisée par l'état-major de la Marine, avec le concours du Service historique de la défense, a permis de définir une zone de recherche et d'identifier des moyens d'intervention. En février 2019, ont été mis en œuvre le navire océanographique de l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (*Ifremer*), le *Pourquoi Pas?*, un drone, ainsi que le sous-marin habité *Nautilie* qui conduisait des essais de requalification.

3 À l'image, le submersible de l'*Ifremer Nautilie* se prépare à être mis à l'eau. Il peut descendre à 6000 m avec à son bord trois personnes. Il est équipé de trois sondeurs (altitude, sédiments, panoramique) et de caméras vidéo et photo.

4 Après avoir sillonné les fonds de la mer Méditerranée, le *Nautilie* et ses deux plongeurs sont remontés à bord du *Pourquoi Pas?*

immersion

1 La campagne de février a permis de recueillir des renseignements de terrain et d'établir les moyens à mettre en œuvre lors de la seconde campagne, en juillet. À l'image, une présentation pour le personnel de la Marine nationale et du Service hydrographique et océanographique de la Marine (Shom).

2 La stratégie de recherche s'est peu à peu affinée avec la poursuite des recherches documentaires et des travaux scientifiques en liaison avec le Shom pour la connaissance des courants profonds et le commissariat à l'énergie atomique et aux énergies renouvelables (CEA) pour la réanalyse des enregistrements sismiques de l'implosion. À l'image, les officiers chargés de la coordination des recherches et de la ré-exploitation des données de l'époque organisent un briefing de planification des zones et des moyens de recherches de la Minerve au large de Toulon.

3 Lors de la campagne de juillet, plusieurs moyens ont été mis en œuvre : le Shom, l'Antéa de la flotte océanographique française avec un drone de l'Itramer et le Seabed Constructor de la société américaine Ocean Infinity. À l'image, le bâtiment de soutien et d'assistance métropolitain (BSAM) Loire, à côté du Seabed Constructor, navire de la société Ocean Infinity.

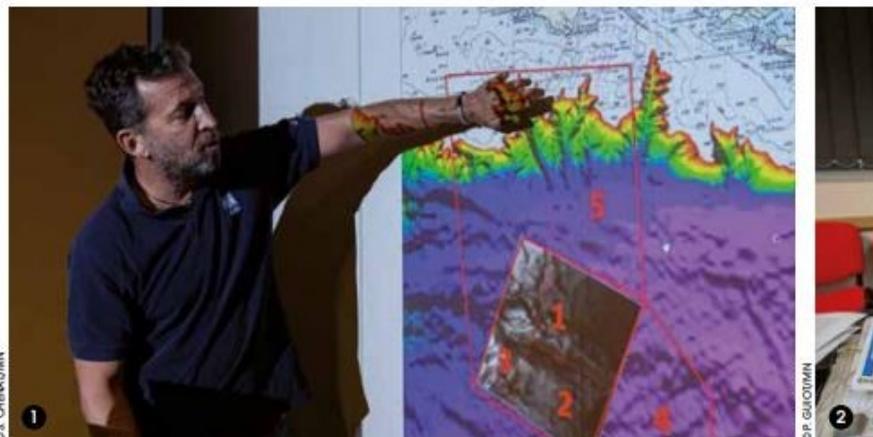
4 La Marine a engagé le navire américain Seabed Constructor, qui dispose de dispositifs modernes d'investigation des fonds marins, en renfort des recherches conduites par l'Itramer. À l'image, présentation d'un AUV, un robot sous-marin autonome, par l'équipe du Seabed Constructor, au personnel de la Marine et du Shom.

5 Les robots sous-marins autonomes AUV, de type Hugin, sont des submersibles qui peuvent descendre à 2850 m de profondeur. Ils sont équipés de sonars, de magnétomètres, et de sondes océanographiques, ainsi que d'une caméra. Chaque engin dispose d'une autonomie de 60 h, à une vitesse de quatre nœuds.

6 Après avoir parcouru les fonds marins, les robots sous-marins autonomes sont récupérés à bord du Seabed Constructor. Ce dernier peut mettre en œuvre jusqu'à cinq robots sous-marins autonomes AUV pour la détection et deux véhicules sous-marins téléopérés ROV (Remotely Operated underwater Vehicle) pour l'identification.

7 Après la récupération des AUV, le Shom analyse les données récoltées.

8 À l'image, le personnel du Shom est en observation dans le poste de pilotage des ROV. Ces drones sont contrôlés à distance. Ils permettent une acquisition rapide et sécurisée d'informations précises.



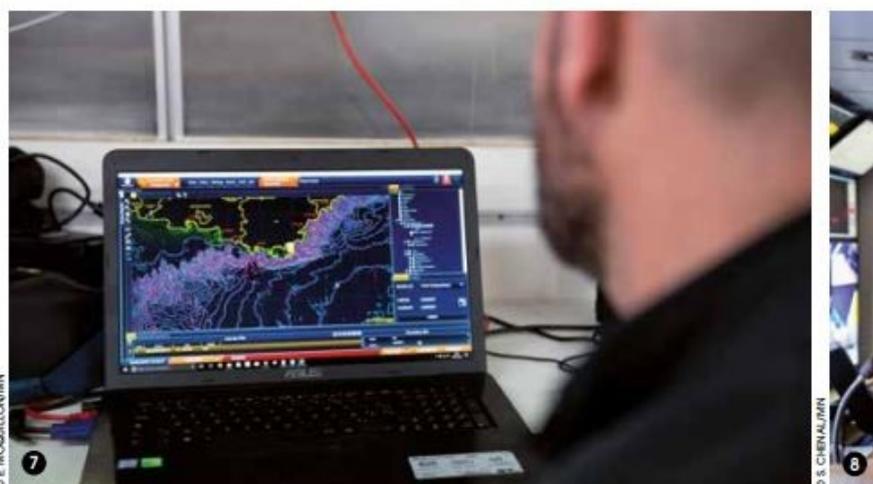
© S. CHENAL/MIN

© P. GUOUMIN



© S. CHENAL/MIN

© S. CHENAL/MIN



© E. MOCQUILLON/MIN

© S. CHENAL/MIN

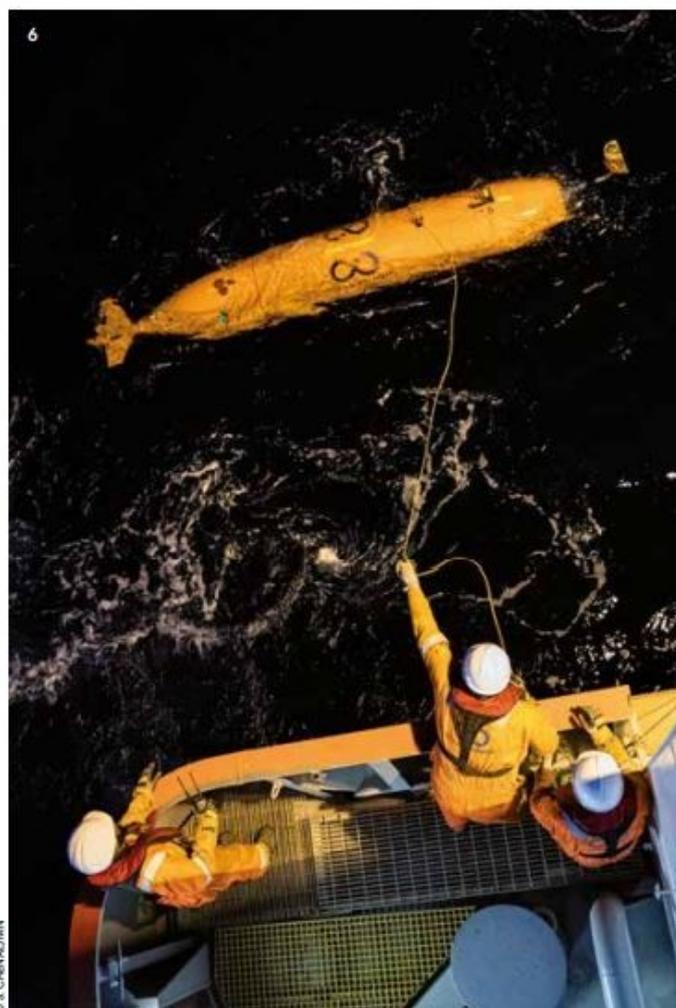
immersion



© S. CHENAL/IMN



© S. CHENAL/IMN



© S. CHENAL/IMN

Témoignages

Second maître Alexandre
Élève à l'EAMEA



© EAMEA

Mécanicien formé à l'École de maistrance, titulaire d'un BTS mécanique et automatisme, j'ai effectué après mon brevet d'aptitude technique (BAT) trois embarquements sur sous-marin nucléaire lanceur d'engins (SNLE) nouvelle

génération, au pupitre machine, puis comme rondier. Désireux de travailler sur la conduite des chaufferies nucléaires, j'ai choisi le cursus atomicien, sanctionné par une licence pro reconnue dans le civil. Après cinq mois pour préparer le brevet supérieur (BS) à Toulon, j'ai rejoint l'EAMEA pour huit mois de cours théoriques, dispensés par des professeurs civils et des instructeurs militaires motivés et motivants, qui assurent les remises à niveau nécessaires en maths et en physique en début de formation. À l'EAMEA, j'ai particulièrement apprécié les deux semaines d'échanges avec les ingénieurs de TechnicAtom, qui conçoivent les réacteurs des sous-marins et les trois semaines passées sur simulateur, qui ont permis de mettre en application la théorie. Avant de retrouver Brest et ses SNLE, il me reste encore cinq mois

Sources:

Cols bleus

Cols Bleus n° 3075
Cols Bleus n° 3076
Cols Bleus n° 3077
Cols Bleus n° 3078
Cols Bleus n° 3079
Cols Bleus n° 3080
Cols Bleus n° 3081
Cols Bleus n° 3082
Cols Bleus n° 3084

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/>