

TOP LA VUE N°1

Juin 2003

TOP LA VUE N°1



LE MOT D'ALFOST

Dans ce numéro :	
Témoignages	2
Nouvelles	3
Nos Forces	4
Etranger	5
Visite	6
Un CTM...	7
Mouvements	8

Sommaire :

- Témoignage du Major Marc LESCOP du SNA Emerald
- Une relève bien assurée par le SM ALBERT
- Le Saphir recrute ... en haute mer
- Le Vigilant a marché
- Fenêtre sur les forces étrangères
- Une première un aumônier à bord d'un SNLE
- Immersion dans les marais de la Brenne

Les forces sous-marines constituent une grande famille.

La richesse de cette famille vient d'abord de sa variété : militaire ou civile, sous-marinier ou membre du service général, embarqués ou à terre, dissuasion ou attaque, avec l'étendue des métiers, des carrières, des statuts, des modes de vie, qui se cachent derrière énumération incomplète. Chacun y a sa place, chacun y a son rôle. Et comme dans toutes les familles, les anciens sont présents; c'est pourquoi des liens d'amitié se tissent avec les membres de l'AGAASM.

Le sous-marin, la mer, la mission vers laquelle tendent les efforts de chacun, sont les fédérateurs de cette famille. Aussi sa force vient de son esprit d'équipe, qualité si indispensable au sein de chaque unité et qui doit déborder de ce cadre comme du cadre géographique où chacun exerce son talent. Etre soudé, uni, fort, permet d'être ouvert aux autres et accueillants, de se sentir bien au sein de sa famille.

Mais il ne peut y avoir d'esprit d'équipe sans une bonne

connaissance mutuelle. L'ambition de Top la Vue est d'y contribuer. Top la Vue trois mots tellement chargés de sens, de souvenirs et de symboles, trois mots annonciateurs d'informations attendues ou redoutées : puissent les lecteurs de cette lettre au terme de leur tour d'horizon ne pas conclure : rien à la vue... A chacun d'écrire pour y veiller.

Ce premier numéro est le résultat d'un travail collectif qui mérite compliments. Il sera suivi d'autres qui évolueront au gré des propositions constructives : les vôtres. Vous y trouverez de nombreuses informations, des grands dossiers en cours, des témoignages provenant de toutes les unités de la force.

Bonne lecture.



VAE Thierry d'Arbonneau

... CELUI DE L'ADJOINT

"Top la vue", c'est d'une certaine façon sortir de son isolement et partager avec le reste du monde, au moins celui géographiquement proche, la vision, la connaissance de ce qui se déroule entre le ciel et la terre.

Ainsi donc "Top la vue", premier périodique s'adressant à l'ensemble des forces sous-marines, nourrit l'ambition de faire partager l'information de la famille à chacun de ses membres, permettant de mieux se connaître, se comprendre, se situer et finalement travailler ensemble.

Ce qui est délicat, tous les sous-mariniers vous le diront, c'est de reprendre la vue, voilà qui est chose faite. Mais pour vivre bien à l'immersion périscopique, il faut périodiquement un solide tour d'horizon.

Je souhaite donc de nombreux successeurs à ce premier numéro de "Top la vue".



TEMOIGNAGES

Le major Marc LESCOP a été affecté sur le CASABIANCA durant toute son IPER. Il a été récemment associé à une cérémonie au cours de laquelle le commandant de l'équipage bleu du Casabianca lui a remis le prix HSCT 2002 décerné par la DFP. Le major Marc Lescop retrace dans cet article les grandes phases de sa carrière auxquelles il ajoute quelques commentaires personnels



Le Major Marc LESCOP

Biographie :

Entré à l'école de Maistrance Machine en 1971 par concours avec un niveau de BAC d'électrotechnicien je fêtais cette année mes 34 ans de carrière sur lesquelles je me propose de me reposer au travers de cet article qui prouve qu'il existe une vie aux sous-marins après 15 ans de service !

En 1972, alors que la FOST monte en puissance, je me suis porté volontaire pour les forces sous-marines. Dès lors, j'ai suivi le cursus fixé à l'époque pour acquérir sa qualification : embarquement sur un bâtiment de surface pour apprendre la vapeur, cours d'atome puis brevet supérieur et formation puis embarquement sur un sous marin classique soit près de deux ans de formation.

En 1973, jeune quartier maître chef maistrancier, j'embarque donc sur le croiseur COLBERT à BREST, sur lequel je fais mes premières expériences de mécanicien en profitant de nombreuses escales avant de rallier les sous marins. Je passe second maître en 1974.

En 1975, je suis désigné pour le cours d'atome à CHERBOURG. A l'issue, je rejoins TOULON pour suivre la partie technique du brevet supérieur.

En 1976, je rejoins LORIENT pour suivre le stage d'embarquement sur les 1200 tonnes. Je vis à bord du DAUPHIN mes premières heures de plongée.

C'est sur ses sous marins ainsi que les 400 et les 800 qu'ont été formés tous les personnels qui ont armé les sous marins nucléaires. Une expérience enrichissante incomparable qui a malheureusement disparu.

Début 1977, je poursuis la filière d'atome à CADARACHE sur le PAT (prototype à terre) pour y être formé à la conduite d'un réacteur et à la propulsion d'un SNLE. Je suis promu maître cette même année.

Fin 1977, je retourne à BREST pour le CPESN (Cours Préparatoire à l'Embarquement sur Sous-marin Nucléaire) qui clôture 6 années de formation.

De 1978 à 1983, j'embarque comme opérateur machine (KM), sur l'INDOMPTABLE bleu sur lequel j'effectue 7 patrouilles et, déjà, une IPER. J'exerce à bord les fonctions de responsable des installations d'huile puis adjoint et chef du compartiment machine. En 1980, je suis promu premier maître.

En juin 1983, désigné pour suivre la filière du cours de chef de quart propulsion sur les sous marins nucléaires d'attaque, je retourne à l'EAMEA.

De 1984 à 1986, j'embarque sur le SAPHIR comme chef de secteur machine. Je suis promu maître principal puis major en janvier 1985.

De 1986 à 1988, je suis affecté sur l'EMERAUDE en armement à CHERBOURG. Je suis décoré de la médaille militaire en 1989.

De 1989 à 1991, j'embarque sur le SAPHIR comme chef de quart machine et effectue la première IPER/REFONTE de SNA. J'obtiens à cette occasion un témoignage de satisfaction du commandant des forces sous marines.

De 1992 à 1997, je suis affecté à l'état major de l'ESNA, division logistique, où je participe à la création du Bureau Propulsion Nucléaire qui vise à organiser le partage d'expérience. Je mets en place un procédé de gestion technique moderne et efficace qui me vaut une lettre de félicitations du commandant de l'escadrille.

De 1998 à 2002, je suis affecté sur les bâtiments en IPER PERLE, RUBIS, CASABIANCA en tant que chef de quart propulsion, responsable HSCT et coordinateur de travaux entre le bord et le chantier sous-marin de la DCN. En 1999, je suis fait chevalier de l'ordre national du mérite.

En 2002, je suis désigné sur l'EMERAUDE qui effectue la première indisponibilité pour grandes réparations d'un SNA sans équipage (la DCN a pris les responsabilités de la sécurité nucléaire et de la sécurité classique). Je forme depuis cette date les équipes de la DCN à la gestion des co-activités, à la prévention sécurité et je suis responsable de la conduite des installations du secteur MOBILITE/PROPULSION dans l'équipe exploitation mise à la disposition de la DCN.

Début 2003, je suis proposé pour le grade de chevalier de la légion d'honneur que je devrais recevoir au cours de cet été.

De ces 34 années de service je garde le souvenir d'une intense activité très variée bien qu'elles aient été consacrées presque exclusivement au service des forces sous-marines. Je n'ai que très peu de regret, comme celui d'une affectation en cèlibataire géographique que je ne conseille à personne même s'il doit conduire à faire des choix difficiles. Quand au choix très important de faire une carrière longue, je n'ai aucun regret si ce n'est celui de ne pas pouvoir profiter d'un accès à la filière d'OSM qui me donnerait presque aujourd'hui l'envie d'avoir quelques années de moins !

"De ces 34 années de service je garde le souvenir d'une intense activité très variée..."

LA RELEVÉ EST LÀ

PAR LE SECOND MAITRE MECANICIEN ALBERT.

Immergé dans la campagne maritime de Brest et bercé par la sous-marine depuis ma naissance, quoi de plus naturel que d'assurer la relève du père sous-mariner.

Tout commence par une scolarité classique jusqu'en classe de 3ème puis c'est le début de mon imprégnation dans la marine. Mon père me parle du Lycée Naval et m'incite à passer le concours d'entrée. Après trois ans d'étude et un BAC scientifique en poche me voilà en préparation des concours d'entrée aux grandes écoles, dont l'Ecole Navale, en maths sup, au Lycée Naval. En fin d'année mes résultats m'entraînent à passer le concours d'entrée de l'Ecole de maistrance.

Quatre mois plus tard me voilà au CIN Brest pour y suivre ma formation initiale. Les pantalons et les chemises repassés refont leurs apparitions au plus grand désarroi de ma mère.

Après ce trimestre, le BAT de mécanicien m'expédia à Toulon, un tournant décisif. Les vacances de février sont là et la question du volontariat sous-marin est posée. Une semaine de réflexion et de vacances plus tard c'est avec un oui enthousiaste que j'y réponds. L'aptitude passée sans encombre, arrive le difficile choix des places en fin de cours. Bonne nouvelle après quelques hésitations, je prends une place sur SNLE NG.

Durant six mois, je me retrouve en attente de cours à l'ESNLE croisant de temps en temps mon père. Vient ensuite mon cours préparatoire de TSP/PILOTE (et oui sur NG les mécanos s'y collent). Le cours fini, j'embarque pour dix mois sur l'équipage d'alerte à l'île Longue me donnant la possibilité de découvrir mon outil de travail de plus près. Un midi mon père me présente le patron coque (qui est lui aussi président) du Téméraire rouge qui annonce mon embarquement sur son équipage en tant qu'adjoint coque. Coïncidence ou destin, qui sait ? Me voilà « fils » de président au sein du bateau et bidou ! s'ensuit un entraînement dense me permettant d'étudier mes installations mais, une fois le bateau de retour quelle pagaille ! sur le schéma, la vanne est à côté de la pompe mais à bord elle est deux ponts en dessous. Cette IE m'a permis d'appivoiser le bord mais à peine le temps de se retourner qu'il faut déjà prendre le chemin du départ.

Première plongée, premières appréhensions, premières satisfactions ça me plaît. Ambiance joviale, bonne humeur et repas gastronomiques rythment ma patrouille bien occupée. De retour, les quelques jacasseries de mes collègues me comparant au bonhomme Michelin vont sans doute me pousser à faire plus de sport lors de ma deuxième patrouille car dix kilos c'est vraiment trop. Une fois de plus, me voilà regardant mon père partir pour les plaines abyssales mais cette fois, c'est différent ; c'est en temps que relève que je le vois franchir le goulet de Brest donc mon départ n'est pas loin. Comme quoi la relève est là !

CRÉATION D'UNE CELLULE CONTRÔLE DE GESTION À L'EM ALFOST

Contrairement à son intitulé, cette cellule ne fait ni du contrôle ni de la gestion. Par la mise en place d'outils de pilotage, son but est d'aider les décideurs à atteindre les objectifs qui leur sont fixés. Il s'agit donc de définir des indicateurs simples et pertinents qui mesurent la performance, d'évaluer les écarts par rapport aux objectifs fixés et de déterminer quels sont les leviers d'action qui permettront de corriger les dérives.

Jusqu'à présent seuls les objectifs liés à la disponibilité opérationnelle et l'activité des SNA ont été étudiés mais le dialogue avec l'ESNLE, COMILO, le CPE/FSM et les stations de transmissions sera bientôt initié. Enfin la fonction ressources humaines et conditions de vie du personnel ne sera pas oubliée.

Cette cellule contrôle de gestion est dirigée par le CF Yvon Corolleur (AGORG) assistée de l'EV Aurélie Mahéo, titulaire d'un DESS de contrôle de gestion recrutée en qualité d'OSC pour cette tâche.

PARRAINAGE

Trois SNA ont une ville marraine : le Casabianca (Moulins), le Saphir (Epinal), le Rubis (Nuits St-Georges).

Les démarches se poursuivent, en liaison étroite avec l'Association des Villes Marraines pour les autres sous-marins et des actions sont actuellement entreprises auprès de plusieurs villes; incidemment les suggestions éventuelles doivent être adressées à l'état-major d'Alfost.

Deux nouvelles orientations vont également être explorées : les accords ont été obtenus pour parrainer les SNLE, et pour établir des relations privilégiées entre des collectivités territoriales choisies et des unités à terre (Ile Longue, Rosnay, Ste-Assise).

JOURNÉE DES SOUS-MARINIERS

Les anniversaires ou commémorations des événements qui ont marqué les forces sous-marines se font aujourd'hui en ordre dispersé et parfois avec une telle discrétion que peu en connaissent l'existence.

L'idée est donc d'instituer une journée nationale des sous-marins et/ou des sous-mariniers et de la placer le **27 novembre**, date anniversaire du départ de Toulon sous les bombes, des sous-marins Casabianca, Vénus,...., tous refusant la défaite et illustrant aussi parfaitement l'esprit des sous-mariniers : "ne pas subir" (devise du général Leclerc).



Trois générations à bord du SNA Casabianca

LE SAPHIR RECRUTE... EN HAUTE MER

"POSTE DE MANŒUVRE POUR HELITREUILLAGE !"

41°20'00 Nord, 005°15'00 Est. Il est 0900 heures. L'hélicoptère Alouette 3 est au rendez-vous. Au dessous d'elle se dresse le massif noir fraîchement émergé d'un sous-marin.

Objectif de cette rencontre au large des Baléares ? Un transfert de personnel par hélitreuillage entre le porte-hélicoptères "Jeanne d'arc" et le sous-marin nucléaire d'attaque "Saphir", équipage rouge. Cette brève période en surface sera renouvelée trois fois encore, par périodes de 48 heures. Plus globalement, l'objectif également fixé est d'ouvrir le monde des sous-marins aux officiers élèves du Groupe Ecole d'Application des Officiers de Marine, par le biais d'une immersion prolongée et d'une série d'exercices, en compagnie des frégates "Georges Leygues" et "Courbet" et de l'avisos "Commandant Birot", d'avions de patrouille maritime et d'hélicoptères.

Pendant les dix jours de "guerre OE", période durant laquelle les officiers élèves mettent en exergue tous les renseignements reçus au cours des derniers mois de formation autour du monde, le "Saphir" est tour à tour pisté, pisteur, ami, ennemi. Il donne l'occasion aux 24 heureux embarqués - dont un capitaine de l'Aviation Légère de l'Armée de Terre, de goûter quelque temps et de partager la vie d'un sous-marinier : activité intense, toilette réduite, postes de combat fréquents, le tout remarquablement compensé par une cuisine d'une qualité à toutes épreuves.

L'image des sous-marins est difficile à apprécier. Leur discrétion extrême, le nombre de places limité à bord et le caractère souvent secret de leurs missions ne permettent pas de dresser une image précise. Pour palier ce manque et lever le voile, une partie des officiers et officiers-marins du bateau noir est envoyée sur la "Jeanne d'arc". L'objectif est de parler des sous-marins, de leurs équipages et de leurs missions, par le biais de présentations multimédia, de films, ou simplement en partageant les expériences de chacun autour d'un café. Les officiers élèves et le personnel encadrant sont conquis. Les occasions de rencontrer les forces sous-marines sont rares, notamment pour les officiers élèves recrutés depuis peu dans cette filière. L'opportunité confirme les choix. En souvenir de leur passage à bord, les "initiés" se voient remettre des mains du capitaine de frégate Didier Maletterre, commandant le "Saphir", un diplôme ainsi qu'un livret de plongée qui témoignent d'un séjour particulièrement apprécié par les officiers élèves.



LE VIGILANT À MARCHÉ ... !

Le lundi 14 avril 2003, le Vigilant a quitté sa nef de construction où il avait commencé à prendre corps en 1996. Il s'agit d'une étape majeure de ce grand projet commencé en 1993 avec le découpage de sa première tôle.

En cette matinée grise et douce, une agitation particulière anime le chantier Laubeuf. Peint en noir quelques jours auparavant afin d'affirmer son identité dès son apparition au grand jour, le Vigilant est paré à gagner sur ses marcheurs la plate-forme du dispositif de mise à l'eau (DME). DCN, l'équipage du Vigilant, de nombreux journalistes, tout le monde est rassemblé devant le sous-marin, attendant avec curiosité le mouvement. Les techniciens de DCN s'affairent pour les dernières vérifications et mises au point des marcheurs.

Enfin tout le monde s'écarte. Le bruit de l'huile mise sous pression indique que les marcheurs vont entrer en action. C'est parti : alors que les vérins centraux supportent le poids du sous-marin, les vérins latéraux amorcent leur translation. Sous l'action coordonnée des 36 marcheurs, le bateau noir pesant aujourd'hui 10800 tonnes se déplace doucement et sans à coups. Les applaudissements saluent le premier pas, mais déjà on se prépare pour le second. Le mouvement se poursuit rapidement pour une telle masse (20 mètres à l'heure), le sous-marin sort du hangar qui l'abritait jusqu'à présent et arrive au bord du DME, fin de la première étape du transfert.

Le lendemain, la deuxième étape se déroule sous un beau soleil. Le Vigilant rejoint sa position sur la plate-forme du DME. Le mouvement du sous-marin se fait tout aussi prestement que la veille.

Dans quelques jours, la plate-forme sera abaissée au fond du bassin et les travaux sur le Vigilant pourront reprendre afin de préparer la prochaine étape importante : le chargement du cœur.

Troisième bâtiment du type "Le Triomphant", le Vigilant devrait commencer ses essais à la mer à la fin de l'année pour être admis au service actif et rallier la force océanique stratégique au cours de l'automne 2004.

FENETRE SUR LES FORCES SOUS-MARINES ETRANGÈRES



Vers le 24 avril, alors qu'il participait à un exercice avec des forces de surface de la République Populaire de Chine, le sous-marin classique de type MING numéro 361 a été victime d'un grave accident ayant entraîné la mort des 70 personnes à bord.

Le drame n'a été découvert que 10 jours plus tard, au moment où le sous-marin aurait du contacter sa base après une période de silence radio imposée par l'exercice. Il a ensuite été remorqué vers la base de navale de YANTAI.

Toutes les victimes ont été retrouvées à leur poste de quart, sans aucun indice de panique ou de désordre, ce qui tend à prouver que la mort fut rapide.

Le sous-marin MING

Les trois premiers MING (Type ES5C/D), dérivés du ROMEO soviétique ont été construits de 1971 à 1979. L'un d'eux a été détruit par un incendie.

La construction a repris ensuite aux chantiers WUHAN SHIPYARD en 1987 à raison d'un par an et modifié à la version ES5E. Le programme a été considéré comme terminé en mai 1996 mais 5 autres sous-marins ont depuis été construits amenant cette série à 20 unités.

Les treize premiers sont dans l'ordre de bataille de la flotte du Nord à LUSHUN, QINGDAO et XIAPINGDAO ; les sept derniers (305 et suivants) sont basés dans la Flotte du Sud.



Causes possibles

Selon la marine chinoise, la fermeture intempestive d'un sectionnement d'admission d'air frais, alors que les moteurs diesels du sous-marin fonctionnaient, aurait entraîné la rapide suffocation de l'équipage en moins de deux minutes. Le MING 361, chargeait alors ses batteries en surface et s'apprêtait à plonger.

Seul sous-marin de type MING issu des chantiers HUDONG SHIPYARD, le 361 avait été lancé en 1995, ce qui en fait l'un des plus récents de cette classe produite entre 1971 et 1996. Cette classe d'une vingtaine de sous-marins a connu de nombreux problèmes auparavant.



Déplacement (t) : 1.584 surface; 2.113 plongée

Dimensions (m) : 76 × 7.6 × 5.1

Propulsion : Diesel-électrique; 2 diesels; 5.200 cv (3.82 MW); 2 hélices

Vitesse (nd) : 15 surface; 18 plongée; 10 schnorchel

Autonomie (nq) : 8,000 à 8 nd schnorchel; 330 à 4 nd plongée

Equipage : 57 (10 officiers)

Torpilles : 8 tubes (533 mm) (6 av, 2 ar) . 16 armes Panachage de Yu-4 (SAET-60) passives 15 km à 40 kt; charge 400 kg, et Yu-1 (53-51) 9.2 km à 39nd ou 3.7 km à 51 nd ; charge 400 kg .

Mines: 32 à la place des torpilles.

Radars: Veille surface : Snoop Tray; bande India.

Sonars: Pike Jaw; coque; actif/passif veille et attaque; MF.DUUX 5; télémétrie passive; LF. (sur les derniers sor-

UNE PREMIÈRE ... UN AUMONIER SUR UN SNLE

Devant moi, un grand bâtiment noir est amarré au quai de stationnement. Le SNLE (Sous-Marin Nucléaire Lanceur d'Engins) est en préparatif d'appareillage. Le temps est gris et le vent d'Est souffle fort quand je me présente à la coupée. Après plus de trois ans passés comme aumônier de la Force Océanique Stratégique, je suis invité par l'Amiral à faire une expérience hors du commun. Je me prépare à vivre pendant une semaine, au sein de l'équipage Rouge, une "Période d'Entraînement Prolongée" (P.E.P). C'est une opportunité suffisamment rare pour être évoquée. Après notre évêque, Monseigneur Le Gal, je suis, pour l'instant, le seul aumônier à avoir eu cette chance.

L'accueil à bord est chaleureux. Je descends saluer le commandant et je prends un premier contact avec l'équipage. Après un rapide repas au carré, la diffusion intérieure rappelle tout le monde au poste d'appareillage. Il est midi. La traversée du goulet de Brest se fait sous haute protection, "Vigipirate renforcé" oblige. A la sortie des passes, la mer est assez formée... le transit vers les zones de plongée promet d'être "sportif".



Après quelques heures de navigation en surface, escorté par nos bâtiments de protection, arrive le moment de prendre l'immersion. Immersion périscopique tout d'abord, puis 50 mètres, 75, 150, "P2/3" et "P".

A chaque niveau, le bateau est vérifié et "qualifié".

A "P", les cloisons et les portes "prennent du ventre" ... Quelques "goutte à goutte" sont signalés, le temps que tout se mette en place. Rien de bien inquiétant. La ronde d'étanchéité rend compte au PCNO (Poste de Central Navigation Opération) : "Bâtiment étanche par ailleurs" (ouf !).

Jour après jour, heure après heure, les exercices se succèdent. L'équipage me fait tout visiter, me montre chaque local : de la machine au poste de torpilles, du parc à huile à la passerelle, sans oublier la tranche "Missiles" ou le C.O. Tirs de torpilles d'exercice, simulation du lancement des missiles balistiques, mise en œuvre des divers moyens d'écoute et

de détection, vérifications des systèmes de transmission... tout est testé. Le sous-marin est maintenant qualifié, c'est-à-dire qu'il est reconnu apte à partir en patrouille opérationnelle.

On oublie très vite que l'on se trouve "au fond" tant le bateau est stable et silencieux. C'est finalement un moment fort agréable, en même temps qu'une expérience humaine très riche. Sans être une "vraie" patrouille qui dure plusieurs semaines, la sortie est suffisamment longue pour permettre à un aumônier de commencer à comprendre la vie des sous-marinières. C'est très formateur, sur les plans spirituel et pastoral, que d'être mêlé à ces gens et de partager leurs joies et leurs inquiétudes. Bref, de vivre de l'intérieur, avec eux, au milieu d'eux, les mille et unes péripéties de la plongée.

Sur le plan pastoral, ces quelques heures passées à bord, m'ont permis de croiser une bonne partie des marins et de parler avec eux. Le simple fait de partager un temps fraternel autour d'un repas, à la cafétéria ou au carré, a très certainement aidé des gens à prendre les premiers contacts afin de préparer un futur mariage ou un baptême. "Au fait, Monsieur l'aumônier, je voulais vous voir pour...", c'est une phrase que j'ai entendue plusieurs fois à bord ! Ces contacts n'auraient peut-être jamais été réalisés dans d'autres circonstances.

Sur le plan spirituel, outre le fait qu'il n'est pas courant de célébrer l'Eucharistie à plusieurs dizaines de mètres sous la surface, c'est en quelque sorte une expérience du "désert", même si celui-ci est fait d'eau. Le silence nous entoure, imposé. Le monde extérieur lui-même se fait discret. L'information est rare : pas de téléphone, pas de télé ou de radio, pas de journaux... Et du temps pour méditer... Une excellente occasion pour se replonger dans la Bible... Après une telle expérience, on ne peut plus lire tout à fait comme avant, l'Evangile selon Matthieu parlant de "Jésus marchant sur les eaux" (14,22-33). Le discours qu'il implique, bien sûr, s'en trouve modifié et sans doute durablement !

J'ignore pour l'instant si cette expérience se renouvellera dans un avenir proche. J'ai cru cependant comprendre qu'ALFOST y était favorable... L'aumônier pourrait même passer quelques "qualifications" qui lui permettraient d'être utile à bord. Bien sûr, moi je suis partant !

AUMONIER FOST/ESNLE

Père Michel LE BOUAR

IMMERSION DANS LES MARAIS DE LA BRENNE

Quelque part entre Poitiers et Châteauroux, au milieu du parc naturel régional de la Brenne. Soudain, au milieu des étangs et des prairies, une voix s'élève : "Le commandant monte à bord".

Bienvenue au centre de transmissions de la marine à Rosnay.

La décision de construire une station de transmissions VLF, constituant le vecteur sûr et fiable d'acheminement des ordres vers les sous-marins nucléaires lanceurs d'engins, a été prise en 1960. Le choix de l'implantation de cette future station devait répondre à trois impératifs :

- technique : le terrain devrait être bon conducteur et offrir une très faible résistivité facilitant la propagation de l'onde de sol. A ce titre, la Brenne, avec ses 1000 étangs, ses nappes phréatiques et son sol argileux (1000 fois moins résistant que la Beauce ou la Sologne) convenait parfaitement.

- sûreté : pour des raisons de protection et de surveillance extérieure, le site devrait être éloigné des frontières terrestres et maritimes ainsi que des grandes agglomérations. La Brenne, présentant un taux de population de 15 habitants au km² répondait parfaitement à ce critère (pour mémoire : le taux moyen national est de 110 habitants/km², le seuil de désertification étant fixé à 25 habitants/km²).

- économique : le terrain nécessaire devrait présenter une faible valeur vénale et éviter les procédures d'expropriation génératrices de délais prohibitifs.

La construction du centre a été menée entre 1967 et 1970, l'admission au service actif étant prononcée le 1er juillet 1971 et le début des émissions opérationnelles intervenant le 1er juillet 1972 lors de la première patrouille du Redoutable. Une importante période de rénovation de ses installations opérationnelles a été ensuite menée de 1998 à 2001, permettant à ce site de retrouver une nouvelle jeunesse.

Zone militaire sensible et installation prioritaire de défense, le CTM Rosnay couvre une superficie de plus de 500 hectares dont les 3/4 sont dédiés au système antenne, la partie restante accueillant la zone vie où sont regroupés les bureaux, ateliers et logements et l'abri protégé d'où sont conduites les installations opérationnelles permettant l'accomplissement de la mission.

Le système antenne, partie émergée de l'iceberg, constitue l'élément le plus imposant du site. Sans entrer dans des détails indigestes pour le néophyte, sachez que l'antenne choisie (type TRIDECO) est une antenne courte à forte capacité terminale. La nappe, composée de six losanges disposés en couronne autour du pylône central, constitue avec le sol un énorme condensateur électrique dont l'armature supérieure est figurée par les losanges, l'armature inférieure par le sol dont la conductibilité a été augmentée par un treillis de cuivre de 450 kms, l'air étant le diélectrique. La nappe est suspendue à une hauteur moyenne de 240 mètres de hauteur, les 13 pylônes la soutenant étant respectivement de 357 mètres pour le pylône central, de 310 mètres pour les six pylônes intermédiaires et de 270 mètres pour les six pylônes périphériques. Sept "tours Eiffel" s'élèvent donc dans le ciel de l'Indre!

La qualité des installations ne vaut que par ceux qui les servent et le CTM Rosnay c'est aussi des hommes et des femmes au service de la dissuasion. Ainsi Rosnay regroupe sur son site plusieurs unités et services :

- l'unité Rosnay Trans forte de 132 militaires (dont 17 gendarmes maritimes) et civils;
- l'unité Rosnay Cifusil dont les 74 militaires assurent les missions de protection ;
- les échelons de DCN Brest (10), STTIM Paris (10) et SERTIM région parisienne (3).

Site atypique par ses installations et sa situation géographique, le CTM s'apparente à un bâtiment ancré au cœur de la France et s'attache à conserver un esprit "embarqué". Pleinement intégré dans la vie locale et dans le paysage d'une région trop méconnue, Rosnay constitue l'un des outils essentiels du vecteur "transmissions" de la dissuasion.



CTM ROSNAY

"...Rosnay constitue l'un des outils essentiels du vecteur "transmissions" de la dissuasion."