

SOUS-MARINIERS

Force océanique
stratégique

Forces
sous-marines

« Vaincre sous les mers »

La jeunesse n'est pas faite pour le plaisir,
Elle est faite pour l'héroïsme.

Paul Claudel





LE DRAPEAU DES FORCES SOUS-MARINES



Le 31 août 2023, à l'occasion de la prise de fonction de l'amiral Nicolas Vaujour comme chef d'état-major de la Marine, le ministre des Armées Sébastien Lecornu a confié trois nouveaux drapeaux à la garde des trois forces de la Marine qui n'en étaient pas dotées. Ils sont les témoins de l'héritage glorieux des combats menés par les unités de la Marine depuis la Révolution.

Ce drapeau est celui de tous ceux qui servent au sein des forces sous-marines (FSM) et de la force océanique stratégique (FOST).

Il honore également la mémoire des sous-mariniers disparus en mer lors des deux conflits mondiaux. Qu'ils remplissent des missions de soutien de la FOST, d'opérations au sein du groupe aéronaval, des missions de renseignement ou bien liées à la dissuasion nucléaire, la crédibilité de l'arme sous-marine repose sur l'engagement au quotidien des marins de la FOST, des FSM (sous-mariniers, centres de transmission, centres opérationnels) et de toutes les entités qui contribuent à assurer sans discontinuité la « permanence à la mer ».

Le drapeau porte¹ :

Sur son avers « RÉPUBLIQUE FRANÇAISE » et « SOUS-MARINS » ;

Sur son revers « HONNEUR ET PATRIE » et les inscriptions suivantes :

GRANDE GUERRE 1914-1918 ;

GUERRE 1939-1945.

La cravate du drapeau porte les ordres suivants :

La croix de chevalier de la Légion d'honneur² ;

La croix de guerre 1914-1918, avec agrafe dorée « Grande Guerre 1914-1918 » ;

La croix de guerre 1939, avec agrafe dorée « Guerre 1939-1945 ».

¹ Décision du ministre des Armées portant création d'un emblème national du 3 mai 2023.

² Décision du grand chancelier de la Légion d'honneur en date du 20 juillet 2023.

Après avoir franchi les portes des armées, puis celles de la Marine nationale,
vous voici prêt à embarquer sur les bateaux noirs

Bienvenue à bord

SOMMAIRE

Les forces sous-marines

Les grandes étapes de l'histoire des sous-marins français

Les sous-marins français

Les certificats et distinctions

Les métiers et écussons

Les grands noms de notre histoire

Le Jolly Roger

Les traditions aux forces sous-marines

Soutien et entraide

Bibliographie et références





LES FORCES SOUS-MARINES

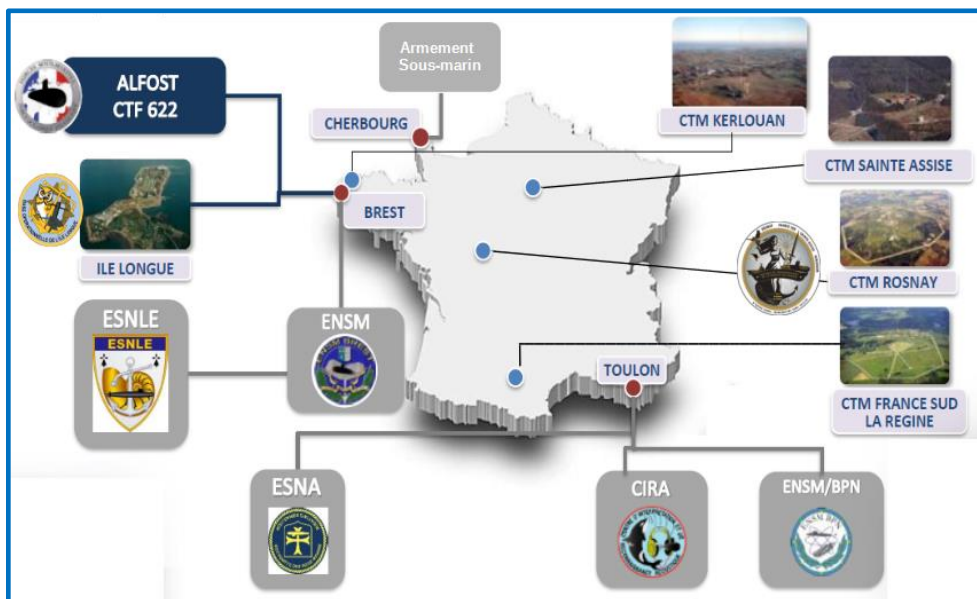
Les Forces Sous-Marines (FSM) sont l'une des quatre composantes de la Marine nationale, avec la Force d'Action Navale (FAN), la Force maritime des fusiliers marins et commandos (FORFUSCO) et la Force de l'Aéronautique navale.



LA STRUCTURE DES FORCES SOUS-MARINES

Les forces sous-marines et la force océanique stratégique, ce sont :

- 4 Centres de Transmissions Marine (CTM). Ils sont répartis sur l'hexagone à Rosnay (36), Sainte Assise (77), France Sud (11), Kerlouan (29). Leur mission est de transmettre les ordres gouvernementaux et les messages vers les sous-marins nucléaires français en opération ;
- 1 centre d'interprétation et de reconnaissance acoustique (CIRA) à Toulon. Ce centre est la maison mère des « oreilles d'or » ;
- 2 escadrilles, une à Brest (29), l'autre à Toulon (83) ;
- 1 base opérationnelle à l'Île Longue sur la presqu'île de Crozon ;
- 2 écoles de navigation sous-marine (Brest et Toulon) ;
- 1 état-major et 1 centre opérationnel basés à Brest, avec un centre de secours à Lyon Mont Verdun.



Depuis 2017, les forces sous-marines sont ouvertes aux femmes.

- 2017 : ouverture du volontariat FSM au personnel officier.
- 2022 : ouverture du volontariat FSM à l'ensemble du personnel féminin, toutes spécialités confondues.



LE CODE D'HONNEUR DES SOUS-MARINIERS

Article 1 : Travailleur, je m'engage chaque jour avec rigueur et persévérance pour acquérir ou maintenir mes connaissances au plus haut niveau ;

Article 2 : Courageux, j'accomplis la mission jusqu'au bout, sans faiblir et avec abnégation ;

Article 3 : Disponible, je m'engage au service de mon pays sans esprit de concession. Je sers les autres avant mon intérêt ;

Article 4 : Exemplaire, je fais preuve en toutes circonstances de discipline et d'une morale irréprochable ;

Article 5 : Fier de mon appartenance aux forces-marines, je respecte mes anciens, mes chefs, mes subordonnés et mes camarades ;

Article 6 : Solidaire de tous les membres de mon équipage, bienveillant et respectueux, je ne commets ni discrimination, ni harcèlement, ni violence ;

Article 7 : Conscient de l'hostilité du milieu sous-marin et de la complexité des installations que j'opère, je cultive l'excellence, garante de ma survie et de celle de mes camarades ;

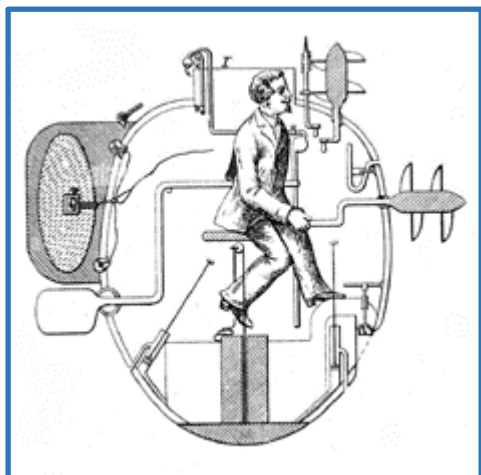
Article 8 : Conscient de niveau d'exigence des forces sous-marines et volontaire pour y servir, j'en suis, partout et en tout temps, un ambassadeur irréprochable.



L'HISTOIRE DES SOUS-MARINS

LES ORIGINES

L'homme a toujours cherché à pénétrer le milieu maritime et, sans remonter à l'Antiquité ou au Moyen Âge, citons quelques réalisations marquantes de cette conquête.

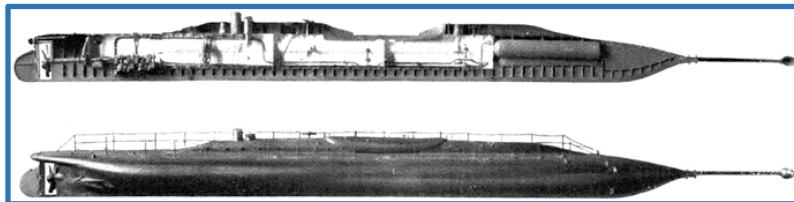


La *Tortue* de **Bushnell**, engin considéré comme le premier sous-marin et utilisé en 1776 pendant la guerre d'indépendance des États-Unis contre un vaisseau anglais ;

Le *Nautilus* de **Fulton**, proposé, en vain, à la marine française en 1800 puis à la Royal Navy ;

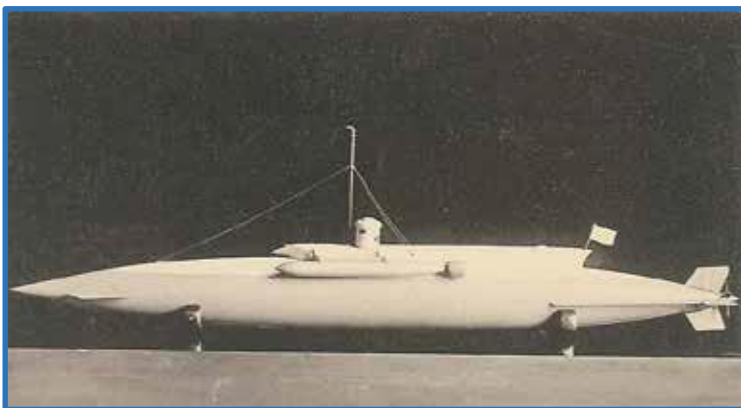


Le *Plongeur* de **Bourgeois** et **Brun** en 1863, en avance sur son temps et propulsé par un moteur à air comprimé.



LES PREMIERS SUBMERSIBLES

L'histoire des sous-marins commence véritablement dans les dernières années du XIXe siècle.



Un premier pas est fait en France en 1888 avec le lancement du *Gymnote*, engin de 30 tonnes à propulsion électrique construit par **Gustave Zédé** sur des études de **Dupuy de Lôme**. C'est le premier sous-marin torpilleur à moteur électrique opérationnel français.

Il partage le titre de premier sous-marin de ce type au monde avec le submarino *Peral* présenté à l'Armada espagnole en 1885 par l'ingénieur militaire espagnol **Isaac Peral y Caballero** et mis à flot le 8 septembre 1888.

Une étape décisive est franchie avec le *Narval* de **Laubeuf**.

En 1896, le ministre de la Marine **Lockroy** lance un concours pour la réalisation « d'un torpilleur sous-marin » de 200 tonnes capable de franchir 100 milles en surface et 10 en plongée. **Laubeuf** gagne ce concours.

Son idée originale réside dans la double coque, c'est-à-dire une coque légère de torpilleur assurant la tenue à la mer en surface et entourant la coque résistante, l'espace intermédiaire permettant de placer les ballasts. Hybride de bateau de surface et de sous-marin, le *Narval* a un double système de propulsion, vapeur pour la surface et électrique en plongée. Le torpilleur submersible est né.



En 1904, l'*Aigrette* de **Laubeuf** est équipée d'un moteur Diesel et sert de modèle au premier sous-marin allemand, l'*U 1*, construit par les chantiers Krupp.

Le moteur Diesel s'impose peu à peu mais la France tarde à abandonner la propulsion à vapeur. Pour la tenue de l'immersion, des barres de plongée avant et arrière ainsi que des caisses d'assiette sont adoptées. L'installation de deux périscopes, l'un pour la veille, l'autre plus discret pour l'attaque, se généralise. Enfin, en 1911, l'invention du gyrocompas va permettre le remplacement du compas magnétique très perturbé par l'environnement de la coque épaisse. En ce qui concerne l'armement, la plupart des submersibles sont équipés de canons de petit calibre mais l'arme principale est la torpille automobile.

La Première Guerre mondiale

À la déclaration de la guerre, 250 sous-marins sont en service dans les flottes belligérantes. En quinze ans, une arme nouvelle est née !

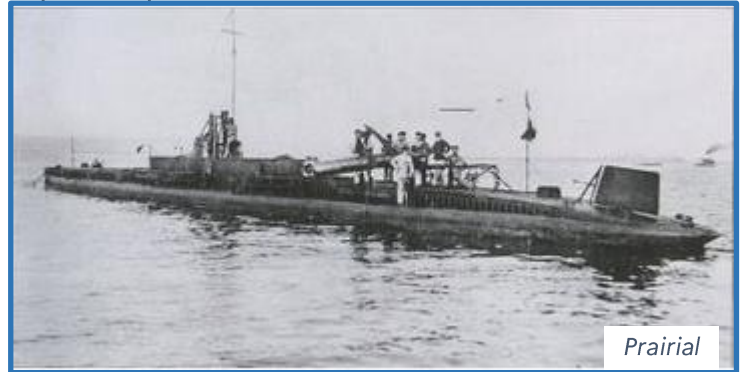
Dès les premiers jours du conflit, l'arme sous-marine montre son efficacité. Le 5 septembre 1914 le croiseur léger britannique *Pathfinder* est torpillé au large d'Édimbourg par l'U-21, premier succès d'une longue série... Quelques jours plus tard, le 22 septembre, un véritable coup de tonnerre éclate : les trois croiseurs-cuirassés *Aboukir*, *Hogue* et *Cressy* sont coulés en moins d'une heure par l'U-9 (Weddigen).

Par cette action, le sous-marin montre la place qu'il va prendre dans le combat naval.

Sur les différents théâtres, cinquante-neuf sous-marins français ont conduit plus de 1 300 sorties de guerre et quatorze d'entre eux ont été perdus.

À la fin du conflit, le sous-marin a fait ses preuves et il est devenu une arme redoutable qui doit maintenant être prise en considération dans la stratégie navale.

Entre les deux guerres les progrès techniques sont relativement modestes : augmentation de l'immersion maximale passant de 80 à 120 mètres, développement des manœuvres hydrauliques.



La Seconde Guerre mondiale

La guerre éclate en septembre 1939 et le conflit devient mondial à la fin de l'année 1941. Avec une dizaine seulement de sous-marins en opérations, les Allemands enregistrent, comme en 1914, des succès retentissants avec le torpillage du *Courageous* ou celui du *Royal Oak* à Scapa Flow. Mais c'est surtout l'invasion de la France qui, en leur donnant l'accès au littoral de l'Atlantique, va leur ouvrir de larges perspectives stratégiques.

La libération de l'Afrique du Nord, en novembre 42, entraîne l'invasion de la zone libre par les Allemands, le 27 novembre 1942. Ces derniers entrent dans Toulon et se dirigent vers le port. Alors que la quasi-totalité des navires se sabordent, cinq sous-marins tentent d'échapper au piège. Le *Vénus* sort en premier mais se saborde au large. Il est suivi par le *Casabianca* et le *Marsouin* qui font route vers Alger. Vient ensuite le *L'Iris* et le *Glorieux* qui font route vers l'Espagne. L'*Iris* étant immobilisé dès son arrivée par les autorités, le *Glorieux* fait route vers Oran. En tout, 5 sous-marins se seront échappés et 12 se sont sabordés à Toulon.



Durant toute la seconde guerre mondiale, les sous-marins français qui participent aux combats (une douzaine sur 78 unités) s'illustrent sur tous les théâtres de la Méditerranée et de l'Atlantique.

Le *Rubis* se couvre de gloire aux mains des français libres : passé très tôt dans le camp des Alliés, il est le seul sous-marin mouilleur de mines en service dans le camp allié. Il s'illustre en coulant 24 navires et est fait Compagnon de la Libération en 1941.

En 1943, les Alliés commencent à voir les fruits de leurs efforts dans la lutte contre les U-Boat : mise en œuvre des radars aéroportés face auxquels les détecteurs allemands sont

inefficaces, arrivée progressive des avions à long rayon d'action (Liberator, Lancaster), action des porte-avions d'escorte, décryptage de la machine Enigma et, une autre source d'informations importantes, les réseaux de résistants français, qui ont infiltré les bases des sous-marins allemands de Brest, La Rochelle, Saint-Nazaire et surtout Lorient.

Les premiers sous-marins

Pour contrer l'apparition des radars aéroportés, les Allemands installent le schnorchel sur leurs sous-marins dès 1943, mais il est trop tard pour eux.

Ainsi naissent les premiers véritables sous-marins qui ne sont plus obligés de naviguer en surface pour recharger leurs batteries.

Dans l'immédiat après-guerre, toutes les marines étudient avec attention les sous-marins type XXI saisis à l'Allemagne, soit pour améliorer leurs sous-marins en service (Guppy américains), soit pour en construire de nouveaux : *Narval* (France), *Tang* (États-Unis), *Porpoise* (Grande-Bretagne), *Whisky* (Union soviétique).

Mais, avec la guerre, est née l'énergie nucléaire qui va complètement transformer les sous-marins jusque-là lointains successeurs du *Narval* de **Laubeuf**...

LA RÉVOLUTION NUCLÉAIRE

L'énergie nucléaire contrôlée va procurer au sous-marin le mode de propulsion unique qu'il attend depuis sa naissance et lui conférer une autonomie, une endurance et une discrétion considérables.

Quant aux missiles qui permettent de transporter à grande vitesse et sur de longues distances des charges nucléaires, ils sont à l'origine des sous-marins nucléaires stratégiques qui, dans la panoplie des armes de dissuasion, vont représenter le nec plus ultra. Bénéficiant d'une quasi invulnérabilité en raison de leur mobilité et de la protection naturelle que leur assurent les océans, ils disposent d'avantages accrus sur l'aviation et missiles sol.

En 1949 est créée, au sein de l'United States atomic energy commission (USAEC), une division navale dont l'objectif est la réalisation d'un réacteur embarqué. On doit cette création à la ténacité et à la volonté farouche d'un officier de marine, le commandant **Rickover**.

Un prototype à terre est construit à Arco (Idaho) et mis en route en mars 1953. En même temps, un sous-marin aux formes classiques est mis en chantier. Baptisé *Nautilus* en hommage à Jules Verne, il est lancé au début de 1954. Le 17 juillet 1955, le commandant **Wilkinson** émet son fameux message « Underway on nuclear power ». Cette date marque la véritable naissance du sous-marin pur.

La force de dissuasion océanique française

Sortie exsangue de la Seconde Guerre mondiale, la Marine nationale fait une première tentative d'acquisition de la propulsion nucléaire durant les années 1950, période marquant le début de la reconstitution de ses capacités. Elle doit cependant attendre la fin des années 1960, avec la constitution d'une force de dissuasion nucléaire indépendante pour transformer l'essai.

Malgré la situation au lendemain de la guerre, la France n'est pas restée inactive.

Le 18 octobre 1945, le général **de Gaulle** crée le Commissariat à l'énergie atomique (CEA), pôle de recherche placé dans la continuité des éminents travaux effectués en France à la veille de la Seconde Guerre mondiale. C'est le premier organisme civil créé au monde dans le domaine de l'énergie nucléaire. C'est **Frédéric Joliot-Curie** (gendre de **Marie et Pierre Curie**, prix Nobel avec son épouse **Irène Joliot-Curie**) qui est chargé de la conduite scientifique.

La pile Zoé (premier prototype expérimental de réacteur nucléaire) diverge le 15 décembre 1948 au siège du CEA, au Fort de Châtillon.

En octobre 1954, sous le gouvernement de **Pierre Mendès France**, est créée la Commission Supérieure des Applications Militaires de l'Énergie Atomique dont l'objectif est de piloter le futur programme nucléaire de défense.

L'absence d'uranium enrichi et la volonté d'une indépendance nationale favorisent un projet de réacteur nucléaire à uranium naturel et eau lourde, qui porte, en 1955, le projet de sous-marin nucléaire Q-244. La formation des équipages de sous-marins nucléaires motive la création de l'École des applications militaires de l'énergie atomique (EAMEA) à Cherbourg, le 4 septembre 1956. Le projet Q-244 montre cependant une impasse conceptuelle et technologique qui ne pourra pas être surmontée.

Le choix d'un réacteur à eau pressurisée (PWR) est alors fait et un prototype à terre (PAT) de chaufferie nucléaire de sous-marin est construit à Cadarache. Le PAT diverge le 14 août 1964 et conduit sept campagnes d'essais de longue durée pour la mise au point du réacteur embarqué. Ces essais ouvrent la voie au développement de la construction du *Redoutable*, premier sous-marin nucléaire lanceur d'engins (SNLE) français.

La conduite du projet du *Redoutable* est une très grande réussite, grâce à une volonté politique affirmée et une organisation très efficace. Un homme va marquer cette extraordinaire aventure : **Bernard Louzeau**.



Amiral Bernard Louzeau :

Stagiaire à l'École supérieure de guerre navale fin 1964, le CC **Louzeau** est pressenti pour faire l'armement du premier SNLE qui n'avait pas encore de nom (projet Q-252) et dont les essais étaient prévus pour le début 68. Tout est à construire pour recruter et former un premier groupe d'officiers et d'officiers-mariniers. Désigné pour suivre les travaux de construction à trente-sept ans, commence, dès avril 1967, une longue aventure qui le voit prendre le commandement du *Redoutable* le 1er avril 1968, alors tout juste promu capitaine de frégate.

Premier SNLE français, le *Redoutable* est lancé le 29 mars 1967 à Cherbourg. La première divergence du réacteur est réalisée le 26 février 1969, les premiers essais à la mer se déroulant au cours de l'été 1969. Admis au service actif le 1^{er} décembre 1971, il débute la première patrouille opérationnelle le 28 janvier 1972.



La composante océanique de la dissuasion française vient de naître.

En parallèle, un concept de chaufferie compacte se développe afin d'équiper des sous-marins plus petits. Ce nouveau programme est appliqué, en premier lieu, aux chaufferies K48 équipant les SNA de la classe *Rubis*. Ces SNA, les plus petits au monde, sont admis au service actif à partir de 1983.

Le programme français, outre son indépendance, se caractérise par le fait que le premier bâtiment à propulsion nucléaire a été un SNLE, et non un SNA comme pour les programmes américain, soviétique et britannique. Le succès de ce programme de SNLE permet d'entretenir une permanence à la mer de SNLE dès 1972, cette posture permanente étant portée à trois SNLE dès le début des années 1980.

Finalement, à la fin de la guerre froide, la Marine nationale met en œuvre, au sein des forces sous-marines nucléaires et de manière opérationnelle, six SNLE et quatre SNA, les deux derniers de la série *Rubis* étant mis en service en 1992 et 1994.

Dans le même temps, et jusqu'en 2001 pour le *Ouessant*, six sous-marins de type *Narval* (1957-92), onze sous-marins de type *Daphné* (dits 800 tonnes, 1964-96), quatre de type *Agosta* (1977-2001) et le sous-marin expérimental *Gymnote* (expérimentation de lancement des futurs missiles balistiques, 1960-86) servirent au sein des forces sous-marines.





LES SOUS-MARINS FRANÇAIS AUJOURD'HUI

Les forces sous-marines et la force océanique stratégique mettent en œuvre les sous-marins nucléaires lanceurs d'engins (SNLE) et les sous-marins nucléaires d'attaque (SNA).

LES SOUS-MARINS NUCLÉAIRES LANCEURS D'ENGINS (SNLE)

Mission : Dilués dans l'océan, indétectables, les 4 SNLE patrouillent successivement pour assurer la permanence à la mer de la dissuasion nucléaire. Ils sont la composante océanique de la dissuasion française. Un SNLE est en permanence à la mer depuis novembre 1972 et deux autres peuvent le rejoindre si le Président de la république en donne l'ordre.

Les bâtiments : *Le Triomphant*, *Le Téméraire*, *Le Vigilant* et *Le Terrible*.

Port d'attache : Base opérationnelle de l'Île Longue sur la presqu'île de Crozon. L'escadrille (ESNLE) est quant à elle située à Brest.

Caractéristiques :

Longueur : 138 m

Largeur : 12,5 m

Déplacement : 14 200 tonnes en plongée

Propulsion : un réacteur nucléaire de type K15

Vitesse : supérieure à 20 nœuds en plongée

Immersion max : > 300 m

Équipage : 2 équipages de 111 marins

Autonomie : 90 jours

Armement : 16 missiles stratégiques M-51 ; 4 tubes lance-torpilles de 533 mm pour torpilles F 21 (filoguidées) et missiles SM-39 EXOCET antinavire à changement de milieu



LES SOUS-MARINS NUCLEAIRES D'ATTAQUE (SNA) type Rubis

Missions : Les SNA sont basés à Toulon. Ils tiennent un rôle essentiel par les missions qui leur sont dévolues. Aptes aux déploiements lointains, ce sont des chasseurs qui assurent :

- la lutte anti sous-marine en patrouille ou en protection d'une force navale ;
- la lutte anti sous-marine en patrouille ou en protection d'une force navale ;
- la lutte anti navire ;
- le renseignement (prises de vues optiques et infrarouge, interception électronique...);
- la participation à des actions de forces spéciales avec la mise en œuvre de commandos et de nageurs de combat ;
- le minage en eaux hostiles.

Les SNA naviguent en moyenne 200 jours par an. Deux équipages "Rouge" et "Bleu" (en alternance) sont nécessaires pour armer chaque sous-marin.

Port d'attache : Toulon au sein de l'ESNA.

Les bâtiments : *Emeraude* (1988), *Améthyste* (1992) et *Perle* (1993).

Caractéristiques :

Longueur : 73,6 m

Largeur : 7,6 m

Déplacement : 2 670 tonnes en plongée

Propulsion : un réacteur nucléaire K48

Vitesse : supérieure à 20 nœuds en plongée

Immersion max : 300 m

Équipage : 2 équipages de 68 marins

Autonomie : 70 jours

Armement : 4 tubes lance-torpilles de 533 mm pour torpilles F 21 (filoguidées) et missiles antinavire (type SM-39 EXOCET)



LES SOUS-MARINS NUCLEAIRES D'ATTAQUE (SNA) type Suffren

Missions : Outre les missions actuellement remplies par les SNA de type Rubis, les SNA de type Suffren ont notamment la capacité de frapper dans la profondeur grâce à la mise en œuvre du missile de croisière naval. Ils ont également des moyens accrus de mise en œuvre de forces spéciales et de navigation par petits fonds.

Les bâtiments : *Suffren, Duguay-Trouin, Tourville (De Grasse, Rubis et Casabianca)*

Port d'attache : Toulon au sein de l'ESNA.

Caractéristiques :

Longueur : 99,50 m

Largeur : 8,8 m

Déplacement : 5 300 tonnes en plongée

Propulsion : un réacteur nucléaire K15

Vitesse : 25 nœuds en plongée

Immersion max : 350 m

Équipage : 2 équipages de 60 marins

Autonomie : 70 jours

Armement : 4 tubes lance-torpilles de 533 pour torpilles F 21 (torpilles filoguidées), missiles antinavire (type SM-39 EXOCET) et missiles de croisière naval (MDCN)





LES CERTIFICATS ET DISTINCTIONS

INSIGNES METALLIQUES DE SOUS-MARINIERS

Il existe trois insignes de sous-mariniers.



Le certificat élémentaire (CE) et le certificat de connaissances générales du sous-marin (CGSM) qualifie la formation de base nécessaire à tout embarquement sur sous-marin.



Le certificat supérieur (CS) et le certificat d'aptitude à la navigation sous-marine (CANSM) qualifie la maîtrise de connaissances indispensables au service sur sous-marin et pour l'exercice de certaines responsabilités.



L'insigne de commandant de sous-marin.

INSIGNE METALLIQUE DE SPÉCIALITÉ



Insigne d'analyste en guerre acoustique

Citation sans croix individuelle pour « dévouement en service sous-marin à la mer au sein de force océanique stratégique (appelée communément « citation FOST »)



Cette citation récompense une action ou dévouement continu dans la mise en œuvre de la FOST à la mer.

On distingue plusieurs échelons : Anthracite (1&2), bronze, argent et or.



LES MÉTIERS ET LES ÉCUSSENS

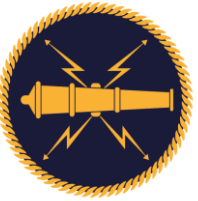
LES MÉTIERS DU GROUPEMENT ÉQUIPAGE

Sous la responsabilité du commandant en second, on trouve le service médical et le service commissariat.



LES MÉTIERS DU GROUPEMENT OPÉRATIONS

Sous la responsabilité du commandant adjoint opération, on trouve les opérateurs sonar, techniciens d'armes, NAVIT, technicien des SI et analyste acoustique.



LES MÉTIERS DU GROUPEMENT NAVIRE

Sous la responsabilité du commandant adjoint navire, on trouve les électromécaniciens SOUM et les atomiciens.



QUELQUES ÉCUSSENS DES FSM



À l'exemple de nombre d'équipages d'unité de la Marine, les sous-marinières portent des blousons de couleur bleu sur lequel ils apposent des écussons qui sont ceux des forces sous-marines, de leur certificat et celui de leur unité.





LES GRANDS NOMS DE NOTRE HISTOIRE (DES FSM)

Gymnote

Le *Gymnote* est le premier sous-marin inscrit sur la liste de la flotte française, sous le vocable bateau sous-marin, par décision ministérielle du 30 janvier 1888. Il fut construit d'après une idée et les calculs d'**Henri Dupuy de Lôme** et sur les plans de **Gustave Zédé**, qui assura sa réalisation. Il était propulsé par un moteur électrique multipolaire de 60 chevaux créé par **Arthur Krebs**. Son nom sera attribué au sous-marin expérimental (1966) qui conduisit les essais de lancement des missiles MSBS et M4.



Stanislas-Charles-Henri-Laurent Dupuy de Lôme (15 octobre 1816 - 1er février 1885), polytechnicien, est un ingénieur militaire du génie maritime et homme politique français.



Il publie, en 1844 un plaidoyer en faveur de la construction métallique, *Mémoire sur la construction des bâtiments en fer*. Ce mémoire a décidé le gouvernement de mettre en chantier des navires de ce type. Il est l'auteur de nombreuses inventions dans le domaine de la construction navale, on lui doit notamment :

- le premier navire de ligne à vapeur au monde, le *Napoléon*, lancé en 1850.
- le développement du procédé de la cuirasse avec la *Gloire*, premier vaisseau cuirassé d'Occident (1852).
- la conception, avec son ami **Gustave Zédé**, du premier sous-marin véritablement opérationnel, le *Gymnote*, lancé en 1888, soit trois ans après sa mort.

Son esprit inventif ne s'est pas limité au seul domaine maritime :

- Lorsque l'on songea à monter des canons de marine sur wagons, c'est **Dupuy de Lôme** qui en dessina les plans : le premier train blindé était né ;
- Durant la guerre de 1870, le gouvernement de la Défense nationale lui confie la mise au point d'un aérostat dirigeable mû par une hélice et par l'effort de huit marins, dans la nacelle. Le vol d'essai est un succès et va permettre la mise au point en 1884, du dirigeable à moteur électrique, première mondiale avec le dirigeable *La France* mis au point et piloté par **Arthur Constantin Krebs**.

Gustave Zédé (15 février 1825 - 26 avril 1891), polytechnicien, est un ingénieur du génie maritime, directeur des constructions navales et inventeur du *Gymnote*, premier sous-marin torpilleur opérationnel français.

Arthur Constantin Krebs (16 novembre 1850 - 22 mars 1935) est un militaire et ingénieur français.

Maxime Laubeuf (23 novembre 1864 - 23 décembre 1939), polytechnicien, est un ingénieur français spécialisé dans la construction navale. Il est considéré comme l'un des pères des sous-marins modernes.

Il travaille, à Brest, à la mise au point de bâtiments submersibles et conçoit les premiers sous-marins modernes en 1904 – le *Narval* et l'*Aigrette*. Ces submersibles sont équipés de périscope et ont la faveur de la marine de l'époque. Ils fonctionnent à la vapeur, et pouvait effectuer de brèves plongées grâce à une propulsion électrique. Ses innovations sont adoptées par toutes les marines du monde.

Roland Morillot (13 juin 1885 - 28 décembre 1915) est un officier de marine français. Il mourut au large de Cattaro lors du naufrage du sous-marin *Monge* qu'il commandait pendant la Première Guerre mondiale.

Trois sous-marins portèrent son nom et, actuellement l'ESNLE (anciennement BOFOST).

Jacques Camille Louis Stosskopf (27 novembre 1898 et mort exécuté le 1er septembre 1944 au camp de concentration de Natzweiler-Struthof), polytechnicien, est un ingénieur général du génie maritime français, membre de la résistance française et héros de la Seconde Guerre mondiale.

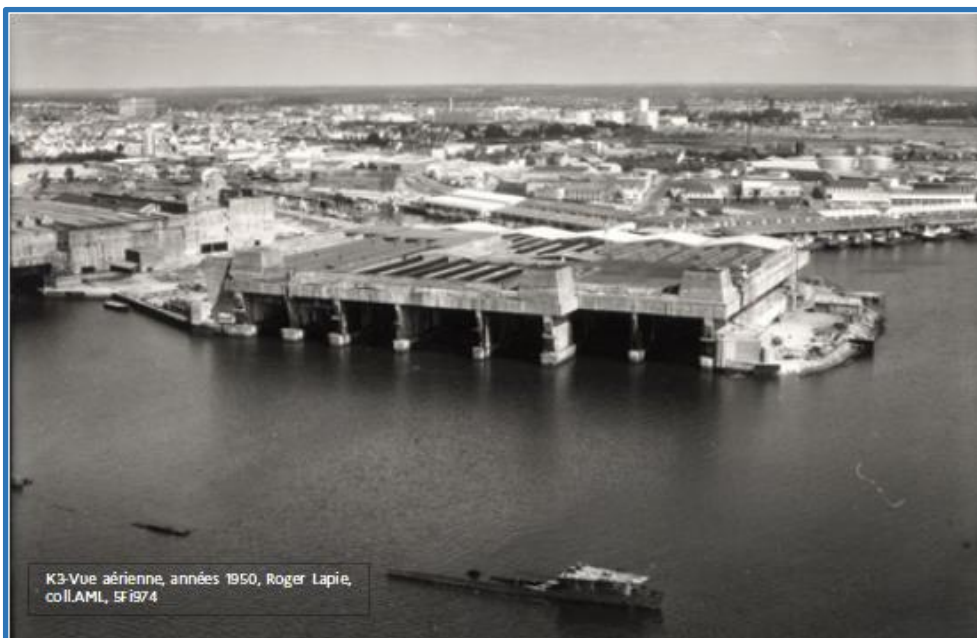
En octobre 1939, il est nommé chef de la section des constructions neuves à l'arsenal de Lorient.

Recruté par le capitaine de corvette **Henri Trautmann**, chef de secteur Nord du 2^e Bureau de la Marine qui a monté un réseau d'agents en zone occupée, l'ingénieur réunit, dès avril 1941, un groupe d'informateurs discrets, et livre des informations de mémoire, jamais par écrit.

Après l'invasion de la Zone Libre, le 11 novembre 1942, **Jacques Stosskopf** rejoint le réseau Alliance, au sein du sous-réseau marine « Sea Star ».

Ses renseignements d'une grande importance tactique sont transmis à Londres. Ainsi les Britanniques découvrent-ils que les U-Boote sont équipés de matériels leur permettant de naviguer dans les mers chaudes ou utilisent des peintures spéciales.

Dénoncé, **Stosskopf** est arrêté le 21 février 1944. Le 20 mai 1944, il est transféré à Strasbourg et interné au block 10, du camp de Schirmeck, en Alsace, puis au camp de concentration de Natzweiler-Struthof où il est exécuté le 1er septembre 1944.



K3-Vue aérienne, années 1950, Roger Lapie, coll.A.M.L., 5F1974

Le 6 juillet 1946, la base de sous-marins de Keroman (Lorient) reçoit le nom de Base de sous-marins Ingénieur général Jacques Stosskopf.

La base sera définitivement fermée le 16 février 1997.

27 novembre 1942 : Opération Lila et sabordage de la flotte

L'opération Lila, partie de l'opération allemande visant l'invasion de la zone libre en 1942, ne fixe qu'un objectif : s'emparer de la flotte française de Toulon intacte.

Le 27 novembre 1942, les premiers chars allemands prennent le fort Lamalgue. À 5 h 25, la porte de l'arsenal principal est enfoncée par les blindés allemands. À 5 h 30, une seconde colonne de chars allemands menace les appontements Milhaud.

Au même moment, le vice-amiral **Maurice Le Luc** et **Pierre Laval**, de Vichy, appellent Toulon et donnent l'ordre d'éviter tout incident. La communication étant mauvaise, puis soudainement coupée par l'irruption des Allemands, l'ordre ne sera jamais transmis.

À 5 h 35, l'ordre de sabordage, par radio, est donné conformément à l'ordre général envoyé par l'Amiral **Darlan** à ses grands subordonnés, au lendemain de la signature de la convention d'armistice le 22 juin 1940 et la rédaction de son article 8.

Dès les premiers coups de feu, les commandants des *Glorieux* et *Casabianca* larguent les amarres et dirigent leurs navires vers la sortie du port sur moteurs électriques, suivis par les sous-marins de 600 tonnes *Vénus* et *Iris* de la classe *Minerve* et du *Marsouin* (classe *Requin*), sous les tirs allemands. Ils parviennent alors à franchir les passes du port militaire, à la sortie de la rade, au prix des pires difficultés : champs de mines magnétiques, bombardements et tirs allemands, filet métallique fermant la passe.

Les sous-marins *Casabianca* et *Marsouin* rejoignent Alger et Le *Glorieux* Oran afin de poursuivre la lutte. Le sous-marin *Iris*, à cours de gazole, se réfugie à Barcelone où il sera immobilisé par les autorités espagnoles durant toute la guerre.

La *Vénus* se saborde à l'entrée du port de Toulon, conformément aux ordre de sabotage en eaux profondes.

Sur l'ensemble de la flotte basée à Toulon, seuls cinq sous-marins et un petit baliseur, le *Léonor Fresnel* qui rallie également Alger, réussissent à s'échapper.

Casabianca

Le *Casabianca* est un sous-marin de première classe, dit « de grande patrouille » du type « 1 500 tonnes » (coque Q.183) lancé en 1935 et entré en service en 1936. Il est célèbre pour s'être échappé de Toulon lors du sabordage de la flotte le 27 novembre 1942 afin de reprendre le combat contre les Allemands et les Italiens. Il rallie Alger et il s'illustre en participant à la libération de la Corse pendant la Seconde Guerre mondiale, sous les ordres du capitaine de frégate **Jean L'Herminier**. Il assura la liaison entre la France occupée et l'état-major basé à Alger.

À Alger, le *Casabianca* est affecté aux Services spéciaux de la Défense nationale. Il est placé en appui de l'Opération Pearl Harbour, chargée de coordonner les premiers réseaux de résistance en Corse en vue d'un débarquement de troupes françaises. Il assure le soutien logistique permanent des réseaux, notamment le ravitaillement des maquis en armes, puis pour le débarquement des forces spéciales.

Il a été décoré de la Médaille de la Résistance avec rosette par décret du 3 août 1946. Le *Casabianca* est également titulaire de six citations à l'ordre de l'Armée et d'une citation à l'ordre du corps d'Armée.

Le bâtiment devait initialement s'appeler « *Casablanca* ». **François Pietri**, alors ministre de la Marine, qui était corse, s'étonna que le nom du glorieux marin corse **Luc-Julien-Joseph Casabianca** ne soit porté par aucun bâtiment de la Marine nationale. Il fut donc facile de satisfaire le ministre, il n'y avait qu'une lettre à changer... Le nom de « *Casablanca* » fut donc remplacé par « *Casabianca* » avant le lancement.



Jean L'Herminier (25 janvier 1902 - 7 juin 1953), est le commandant du sous-marin *Casabianca* qui s'est échappé le 27 novembre 1942, refusant, avec son équipage, d'exécuter l'ordre de sabordage.

Lui et son équipage sont parmi les grands artisans de la libération de la Corse. Le 13 septembre 1943, il débarque les premiers soldats français, 109 hommes du bataillon de Choc, à Ajaccio, première ville libérée de France métropolitaine. La libération de la Corse s'achève le 4 octobre 1943 par la libération de Bastia.

Il a écrit deux livres de souvenirs : *Casabianca* et *Entre ciel et mer*.

Le Redoutable

Le sous-marin nucléaire lanceur d'engins (SNLE) *Le Redoutable* est le premier sous-marin de ce type construit par la France. Il fait partie d'une classe de sous-marins qui comprenait 6 navires. Propulsé par un réacteur nucléaire à eau pressurisée, il emportait 16 missiles à tête nucléaire de type M20 et était armé par un équipage de 135 personnes. Sa construction a débuté en 1964 et il est entré en service en 1971. Il a été désarmé en décembre 1991.



Bernard Louzeau (19 novembre 1929 - 6 septembre 2019) est un officier de marine et sous-marinier. Pionnier de la dissuasion nucléaire française, il est chargé du suivi du chantier de construction du premier sous-marin nucléaire lanceur d'engins français, *Le Redoutable*, dont il est le premier commandant en 1968.

En 1984, il est désigné commandant de la Force océanique stratégique. En 1985, il est nommé major général des armées, puis en 1987, chef d'état-major de la Marine.

Rubis

Le *Rubis* est le premier sous-marin nucléaire d'attaque de la Marine nationale française. Il a été en service de 1983 à 2022. Affecté à l'escadrille des sous-marins nucléaires d'attaque (ESNA) basée à Toulon, il participe notamment à la guerre du Golfe et aux opérations Héraclès et Harmattan. Depuis le 18 mai 1991 sa ville marraine est Nuits-Saint-Georges.

Il est décoré de la Croix de la Libération, décoration décernée le 14 octobre 1941 par le Général **de Gaulle** à son prédécesseur pour avoir continué le combat après l'armistice de 1940.

Il est également décoré de la Croix de la Valeur militaire avec palme le 5 juin 2012 pour ses opérations aux larges de la Libye à l'exemple de son sistership le *Saphir*.



LE JOLLY ROGER

Le Jolly Roger n'a été utilisé par les pirates (d'origine anglaise ou nord-américaine) de l'Atlantique Nord et des Antilles que durant le premier quart du XVIII^e siècle.

Ce terme, issu de l'anglais, se traduit littéralement par «Roger l'enjoué» ou le «joyeux Roger» peut-être en référence au ricanement apparent du crâne.

Toutefois, l'origine du terme demeure inconnue.

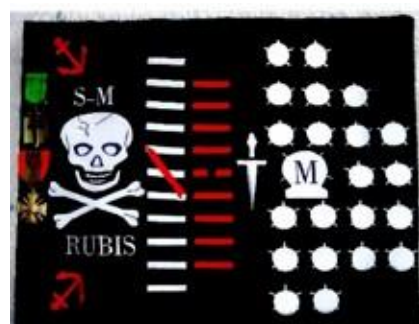
Lors de la première guerre mondiale, le commandant **Max Kennedy Horton** arbora le Jolly Roger au retour d'une patrouille où le *HMS E9* avait envoyé par le fond le croiseur allemand *Hela*. Une réponse ironique au jugement, aussi méprisant que péremptoire, de l'Amiral **Wilson** qui comparait le sous-marin à une arme « surnoise, déloyale, et diablement pas anglaise », dont les équipages n'étaient que des pirates, bons à pendre en cas de capture. Arborer en retour de mission le pavillon noir des pirates devint une tradition dans la Royal Navy, avec un code détaillé de symboles représentant leur tableau de chasse (barres rouges et blanches pour les navires de guerre ou de commerce coulés, dague pour les missions secrètes d'infiltration d'espions, etc.).

Une distinction offerte uniquement aux sous-marins les plus méritants. Trois seulement en France l'ont obtenu : le *Casabianca*, le *Rubis*, et le *Curie*.

Le sous-marin Français *Casabianca* opéra, entre 1941 et 1943, sous commandement interallié depuis Alger.

Embarquant un officier de liaison britannique, il ravitailla notamment les résistants corses en armes et munitions.

Il reçut un Jolly Roger orné de nombreuses dagues (missions secrètes, l'expression anglaise *cloak and dagger* - cape et dague - ayant le même sens que l'expression française «de cape et d'épée»).



Le sous-marin *Rubis*, comme nombre de sous-marin anglais, arborait également son Jolly Roger en rentrant d'une mission réussie. Les bandes blanches représentent les navires de commerce coulés, les bandes rouges, les navires de guerre. Le glaive illustre la mission de débarquement d'un agent. Les bandes barrées par une torpille pour chaque navire coulé à la torpille, et chaque mine blanche pour évoquer une mission de mouillage.

Le pavillon pirate du sous-marin *Curie*.

La bande rouge représente le navire de guerre allemand et les quatre bandes blanches les transports de troupes et de matériel coulés par le sous-marin. Les étoiles représentent les trois batteries de Port-Vendres détruites au canon.





LES TRADITIONS AUX FORCES SOUS-MARINES

LA JOURNÉE DU SOUS-MARINIER

La **journée nationale du sous-marin (JSM)** a été créée en 2003 afin de resserrer les liens entre les différentes générations de sous-mariniers, de rendre hommage à ceux disparus en mer et de participer au rayonnement des forces sous-marines.

Cette journée est, traditionnellement, célébrée le **27 novembre**, date anniversaire du départ de Toulon des sous-marins qui, en 1942 voulurent se soustraire à l'envahissement de la zone sud de la France.

Une édition est organisée tous les deux ans dans un lieu différent et symbolique pour les forces sous-marines.

Il ne faut pas la confondre avec la **journée du marin** qui se tient, elle, chaque mercredi le plus proche du 21 mai, en hommage à l'entrée en mer du Japon de l'amiral de la Pérouse, le 21 mai 1787, et est l'occasion de valoriser notre identité de marins. C'est en 2013 que le ministère de la défense a lancé la première édition de cette journée spéciale dédiée aux marins.



Ci-dessus, le monument national érigé à Toulon à la mémoire de tous les sous-mariniers qui ont donné leur vie au service de la France.

On remarque nettement l'aspect identitaire du monument avec le massif et l'avant d'un sous-marin ainsi que les 10 plaques où sont gravés les noms, prénoms et grades des sous-mariniers disparus en service commandé.

Cet édifice a été inauguré le samedi 28 novembre 2009 par le secrétaire d'Etat à la Défense et aux anciens combattants, M. Hubert FALCO.

LA DISCRÉTION

La culture de la discrétion est un pilier de l'invulnérabilité de nos sous-marins, le bruit c'est l'ennemi qu'il soit « acoustique » ou « social ».

A bord, chacun doit contribuer à la discrétion acoustique du porteur par son comportement et dans la conduite de ses installations. Cette discrétion est aussi dans nos échanges avec nos proches ou le monde extérieur. Afin de se protéger, de protéger sa famille, de ne pas dévoiler les zones de patrouille et de préserver les modes d'action de nos sous-marins, le sous-marinier doit rester sobre dans ses échanges avec l'extérieur et en particulier sur les réseaux sociaux.

Par essence le sous-marin est discret, le sous-marinier l'est par culture.

THE DOLPHIN CODE

Le code dauphin, plus communément appelé «the Dolphin Code», est le langage codé qui était utilisé entre les sous-marins diesel et les bâtiments de surface engagés dans des exercices communs. Non officiel, ce jargon plein d'humour est le recueil des « private jokes » des sous-mariniers. Il est encore utilisé entre les sous-marins d'attaque français et les bâtiments anglo-saxons lors d'exercices.

Toujours dans un souci de discrétion totale, il permet d'envoyer une pensée profonde en peu de lettres (exemple : DC 17 : « Il est difficile de penser que nous opérons sur le même océan »).

C'est dans le milieu des années 70 que le Lcdr **Keith Nesbit**, embarqué sur le HMCS *Okanagan* (sous-marin australien de type *Oberon*), légèrement taquin comme bon nombre de sous-mariniers, et passant de nombreuses heures sous les mers à attendre pendant que les aviateurs et les surfaciens cherchaient désespérément le sous-marin, décide la rédaction de la version sous-marine du « Falcon code » utilisé par US Naval Air Service.

Dans les années 90, une version a été fournie à la marine de l'Union Soviétique en tant que système de transmission sécurisé et confidentiel.

Le code originel serait conservé au Musée Naval (anciennement Maritime Command Museum) à Halifax.

En voici un petit florilège ...

Dolphin 6. Au cours de la dernière action, vous avez démontré des tendances suicidaires notables

Dolphin 22. Les sous-mariniers ne trichent jamais et mentent rarement

Dolphin 24. Votre approche du problème était impossible mais judicieuse sur le plan tactique

Dolphin 32. Si vous êtes si bon, pourquoi n'êtes-vous pas sous-marinier ?

Dolphin 39. Noir, c'est beau

Dolphin 49 : Le bonheur c'est d'être à 500 pieds d'immersion par force 12

BAPTÊME DE PLONGÉE

Cette cérémonie conviviale à bord des sous-marins s'effectue en plongée, à l'immersion maximum pour « baptiser » les nouveaux sous-mariniers. C'est une étape importante pour intégrer la communauté, « la famille », très fermée des sous-mariniers.

À cette occasion, les néophytes gouttent à l'eau de mer des profondeurs avec un peu de vin pour l'occasion.

REPAS DE LA CABANE

Une mission sur SNLE dure, plus ou moins, dix semaines. C'est long, très long ...

À part le commandant, nul ne connaît la durée exacte de la patrouille avant la plongée en mission opérationnelle. 70, 71, 72 jours ?

Dès l'annonce faite par le CDT, la date de mi-patrouille est donc fixée. Ce sera la « cabane », par analogie au retournement, au retour vers la « maison ». C'est l'occasion d'organiser une petite « kermesse » et de la clore par un buffet qui rassemble l'ensemble du personnel à la cafétéria.

Pendant toute la première partie de la patrouille (et même bien avant de partir), on organise la festivité à venir, le tout sous la direction du « comité des distractions ». Cela peut passer par des petites pièces de théâtre, des concours, des chants, des jeux. Bref, tout ce qui peut permettre de se détendre. L'ambiance y est toujours chaleureuse, c'est un moment important de la patrouille.

REPAS DES 20 000 HEURES

Peu de sous-mariniers peuvent prétendre avoir, sur leur livret de plongée, plus de 20 000 heures de plongée.

Une fois par patrouille, le commandant reçoit, au carré, pour un repas en toute décontraction, tous les sous-mariniers ayant franchi cette limite symbolique.

LE RETRAIT DES GALONS EN PLONGÉE

Avant l'arrivée des sous-marins nucléaires et ses chaufferies permettant la production d'eau douce, l'eau était une denrée rare à bord des classiques. Cette eau était rationnée puisqu'on l'utilisait à la fois pour faire la cuisine, nettoyer la vaisselle et, bien évidemment, pour boire. De ce fait, la consommation, par jour et par personne, était de 8 litres (aujourd'hui nous consommons environ 100 à 200 litres d'eau /jour/personne).

La toilette était restreinte (50cl d'eau destinée à la toilette corporelle) et très sommaire !!! On ne se lavait que le visage, les mains et les dents ... Le reste ? Une bonne débarbouillette au gant et à la fameuse friction de Foucaud et, un peu plus tard, les lingettes pour bébé ! Tous à la même enseigne, officiers, officiers mariniers et équipage ...

Bien qu'il existait une douchette aux « AUX », la fameuse souillarde, cette dernière était réservée aux « bouchons gras ». Qui dit économie d'eau douce dit également pas de machine à laver.

Le « sac du sous-marinier » prévoyait cette situation et fournissait une grande quantité de T-shirts qui ne portaient pas de galons, portés dès le premier jour afin de garder sa tenue propre. Cela ne posait pas de problème, tout le monde se connaissant à bord.

Bien que les contraintes soient moindres sur les nucléaires, cette habitude s'est maintenue.

Baignoire : partie supérieure du massif d'un sous-marin, où sont postés les veilleurs et le chef du quart lors des navigations de surface. Appelée ainsi à cause des effets des paquets de mer qui s'y accumulent. Le terme officiel est "fosse de veille". L'expression « faire une baignoire » se dit lorsque le kiosque du sous-marin émerge de la surface en faisant une indiscretion à l'immersion périscopique.

Bannette chaude : à bord des sous-marins à propulsion diesel, une couchette était dite "chaude" quand elle était partagée par plusieurs marins qui y dormaient à tour de rôle (le dernier sous-marin pratiquant ce système, la *Psyché*, a été retiré du service en 1998).

Baptême : cérémonie conviviale à bord des sous-marins, effectuée en plongée, à l'immersion maximum, pour "baptiser" les nouveaux sous-mariniers.

Bateaux noirs : sous-marin par opposition aux « bateaux gris » couleur des bâtiments de surface.

Bombardier ou Gros : analogie aéronautique de l'argot des sous-mariniers. Surnom donné aux sous-marins nucléaires lanceurs d'engins (SNLE), à cause de leurs missiles balistiques (exemple : "je suis affecté sur bombardier."). Par opposition, les sous-marins d'attaque constituent "la chasse".

But ou Cible : terme utilisé par les sous-mariniers pour désigner un bâtiment assigné comme objectif d'une de leurs torpilles ou missiles.

LES SOUS-MARINS ONT UNE DEVISE SIMPLE :

« IL Y A DEUX TYPES DE NAVIRES : LES SOUS-MARINS... ET LES CIBLES. »¹

Cabane : fête organisée à mi-patrouille à bord des SNLE ; les jours ne sont plus comptés mais décomptés à partir de cette date. Vient de "cabaner", qui signifie renverser sens dessus dessous.

Chasse : analogie aéronautique du vocabulaire des sous-mariniers. Surnom donné aux sous-marins d'attaque. Par opposition aux sous-marins nucléaires lanceurs d'engins (SNLE), qui sont appelés "bombardiers" à cause de leurs missiles balistiques.

Familigramme : court message reçu par chaque membre d'équipage, 40 mots par semaine à bord des SNLE et envoi et réception d'une page par semaine sur les SNA.

Flûte : surnom de l'antenne d'écoute très basse fréquence (ETBF), tractée par les sous-marins et certains bâtiments de lutte anti-sous-marin. On utilise aussi, plus familièrement, voire de manière péjorative, le terme de "nouille".

Massif : partie supérieure du sous-marin où s'effectue la veille en surface.

Nouille : surnom très familier, voire péjoratif, de l'antenne d'écoute très basse fréquence (ETBF), tractée par les sous-marins et certains bâtiments de lutte anti-sous-marin. L'autre surnom, neutre, de cette antenne est "flûte".

Oreille d'or : marin de spécialité "détecteur anti-sous-marins" (anciennement DEASM) ou « opérations sous-marines » (OPSOUM), breveté analyste en guerre acoustique. Il y en a deux sur chaque sous-marin. Ils sont formés et affectés au CIRA (Centre d'Interprétation et de Reconnaissance Acoustique).

Patrouille : mission opérationnelle d'un SNLE.

Poisson : appellation du sonar remorqué des frégates anti-sous-marines.

Pontus (Taulier) : patron du pont, équivalent du Bidel (capitaine d'armes) des surfaciens.

Sous-marinade : surnom des forces sous-marines.

1: Ce n'est pas la devise officielle de la FOST qui est « Vaincre sous les mers »



LES GRANDES DATES DES ACCIDENTS DES SOUS-MARINS FRANÇAIS

ACCIDENTS AYANT ENTRAÎNÉ DISPARUS ET MORTS

(HORS PÉRIODES DE GUERRE)

- 5 décembre 1946 : l'*U-2326*, U-Boote récupéré après-guerre, disparaît au large de Toulon lors d'essais (19 hommes de bord dont trois civils disparus) ;
- 24 septembre 1952 : disparition de la *Sybille* au large de Toulon (48 disparus) ;
- 27 janvier 1968 : disparition de la *Minerve* au large de Toulon (52 disparus) ;
- 4 mars 1970 : disparition de l'*Eurydice* au large de St Tropez (57 disparus) ;
- 20 août 1970 : collision, en surface, de la *Galatée* avec le sous-marin sud-africain *Maria Van Riebeeck*. Mis en dépression, l'équipage s'évanouit et le bateau s'échoue au sud de Toulon (6 morts) ;
- 22 octobre 1983 : explosion dans le local batterie de la *Doris* (2 morts) ;
- 30 mars 1994 : lors d'une inspection et suite à un accident dans le compartiment machine (Bravo) du SNA *Émeraude*, dix marins (dont le commandant) décèdent, bloqués dans le compartiment.

ACCIDENTS D'APRÈS-GUERRE

- 25 novembre 1966 : la *Doris* reprend la vue au large de Toulon et entre en collision avec le pétrolier russe *Stanislav* ;
- 19 février 1971 : le *Flore* est victime d'une voie d'eau au large de Toulon, alors qu'il était à l'immersion périscopique, suite au mauvais fonctionnement de l'installation d'air. Le moteur est en panne (compartiment inondé). Le sous-marin est contraint de larguer ses plombs de sécurité pour remonter à la surface ;
- 17 août 1993 : le *Rubis*, en reprise de vue, entre en collision avec le pétrolier *Lyria* (L : 343 m ; l : 51,80m ; JB : 126 621 tx) au large de Toulon ;
- 3 mars 1994 : l'*Améthyste* heurte le fond alors qu'il naviguait en plongée d'entraînement à faible vitesse à proximité de Cap-Ferrat (Var) ;
- 30 mars 2007 : le *Rubis* heurte le fond de la mer au large de la côte Varoise, provoquant des dégâts importants ;
- Février 2009 : *Le Triomphant* et le HMS *Vanguard* sont « entrés en contact brièvement » alors qu'ils étaient en immersion dans l'Atlantique. Aucun blessé de part et d'autre, ni aucune fuite radioactive ne sont signalés ;
- 12 juin 2020 : un incendie se déclare à l'avant du sous-marin nucléaire d'attaque français *Perle*, alors en interruption programmée pour entretien et réparation (IPER) dans un bassin du port militaire de Toulon sous la direction de Naval Group.



À VISITER



Le M.N.S.M : le Monument National à la mémoire des sous-mariniers morts pour la France ou en service commandé à Toulon (à proximité du parking de la Tour Royale).

Plusieurs sites vous proposent la visite de « bateaux noirs » .

Quatre sous-marins sont accessibles :

le sous marin *Argonaute* à Paris

le sous-marin *Flore* à Lorient

le sous-marin *Espadon* à St Saint-Nazaire

le sous-marin *Le Redoutable* à Cherbourg



La base de Keroman

L'ancienne base de Keroman à Lorient, devenue La Base où peut être visité le sous-marin *Flore* (S645, 800t) et son musée (le MESMAT) et le Bloc K3 (www.lorentlabase.fr).



À Plouguelin, au fort de Bertheaume

Les salles du patrimoine rassemblent maquettes et matériels embarqués sur tous types de sous-marins et présentent des postes de conduite de SNLE.

Ouvertes tous les jours du 1er juillet au 31 août de 13h30 à 18h00, des anciens sous-mariniers vous raconteront la vie à bord pour ne rien ignorer de ces étranges bateaux noirs.

À Brest, à l'ESNLE

Un espace Tradition, retraçant l'histoire des sous-marins français, se situe au premier étage de l'ESNLE.



SOUTIEN ET ENTRAIDE

AGASM : Association Générale des Amicales de Sous-Marinières
Site national : www.agasm.fr
Courriel : secretaire@agasm.fr

L'AGASM est composée de 19 amicales en métropole, 3 en Nouvelle Calédonie, à la Réunion et à Tahiti.



BIBLIOGRAPHIE

De nombreux livres et films (non historiques) parlent de sous-marins. Quelques titres parmi ceux qui nous paraissent les plus mythiques :

- 20 000 lieues sous les mers (livre et film) ;
- Das boot (un chef-d'œuvre. Le Bateau en français, livre et film, musique également mythique) ;
- À la poursuite d'Octobre Rouge (livre et film) ;
- Le chant du loup (film) ;
- Opération Jupons (film, comédie des années 60) ;
- Torpilles sous l'Atlantique (film de 1957, avec Robert Mitchum et Curd Jürgens) ;
- L'odyssée du sous-marin Nerka (film de 1958 avec Clark Gable et Burt Lancaster) ;
- Casabianca (livre du CDT L'Herminier) ;
- Le jour ne se lève pas pour nous (livre, Robert Merle, 1986) ;
- Á bord des sous-marins (livre dessiné, JY Delitte, JB Héron) ;
- Kaleunt (BD, Dimitri) ;
- Nuit noire sur Brest (BD, D. Cunillier, B. Galic, Kris) ;
- un projet artistique : deux livres sur le même thème, un roman (Sub. Le prix du silence, C. Agnus), l'autre de photo (Sub. L'immersion, E. Le Bourdais).

RÉFÉRENCES

- Les grandes étapes de l'histoire des sous-marins français : extraits d'une présentation faite par l'amiral Bernard Louzeau lors du centenaire du lancement du Gymnote en le 21 octobre 1999 ;
- crédits photos Marine Nationale ;
- RIPERS 1.1 du 30 mars 2023 : Identité des forces sous-marines ;
- Wikipédia, l'encyclopédie libre ;
- l'encyclopédie des sous-marins français (5 volumes) ;
- la DAM au cœur de la dissuasion nucléaire, de l'ère des pionniers au programme Simulation ;
- site de l'AGASM (www.agasm.fr).

Le temps béni des chiens à bord des sous-marins de la Marine nationale

Jusqu'en 1967, la Marine nationale a embarqué des toutous sur ses bateaux noirs. Mascottes adorées de l'équipage, les chiens avaient officiellement pour mission de détecter d'éventuelles fuites de gaz.

Mais, à l'ESNA, un panneau n'oublie pas de rendre hommage à ces trente-six corniauds, qui ont partagé la rudesse du quotidien des hommes dans les abysses.

Élevés au grade de quartiers-maîtres, ils étaient tous considérés et respectés comme tels, malgré leur absence d'uniforme ou de bâchi.

Bacchus, embarqué sur *le Rubis* en 1937, est l'un des plus célèbres. En 1941, quand *le Rubis* servait dans les forces navales françaises libres, il reçut la Valiant dog.

Pic-Pic, embarqué à bord du *Morse* de 1958 à 1967 fut le dernier chien à naviguer sur un sous-marin de la Marine nationale.

Le 1er avril 1967, il fut forcé de prendre sa retraite par l'état-major. Après 12.023 heures de plongée inscrites à son livret, le chien, mascotte du *Morse*, quitta les profondeurs pour l'air pur du bocage normand.

© Var Matin

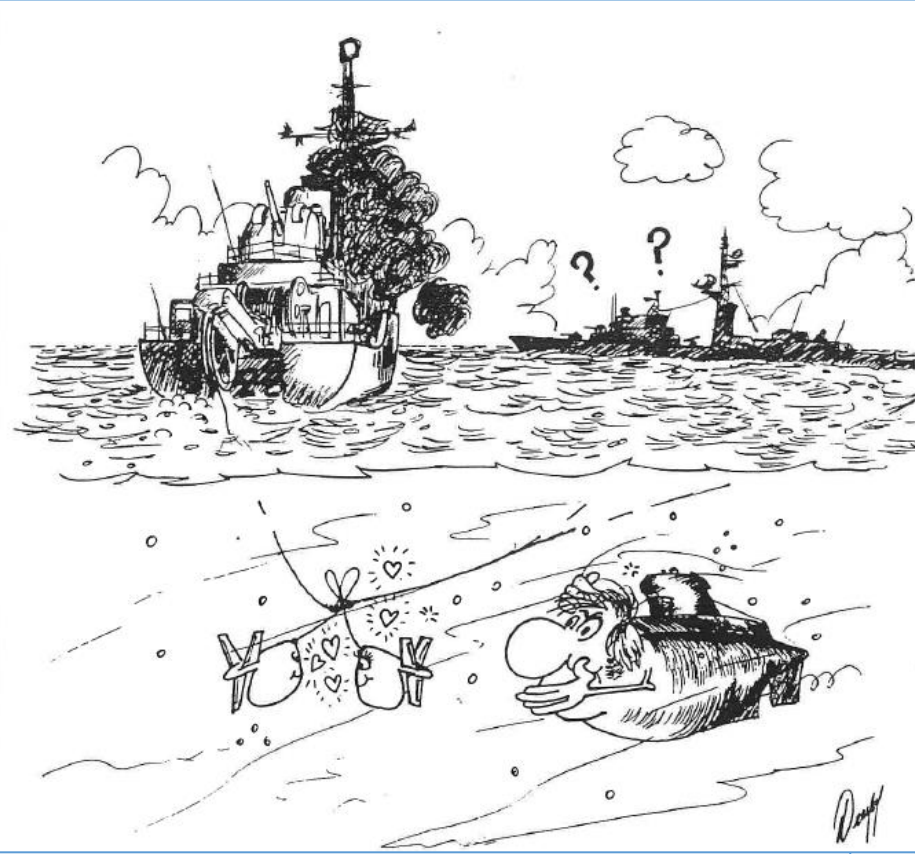


Pic-Pic, en compagnie de Jean Bouger, un marin du sous-marin Morse. Photo Alain Franz.



DESSINS DE SOUS-MARINIERS

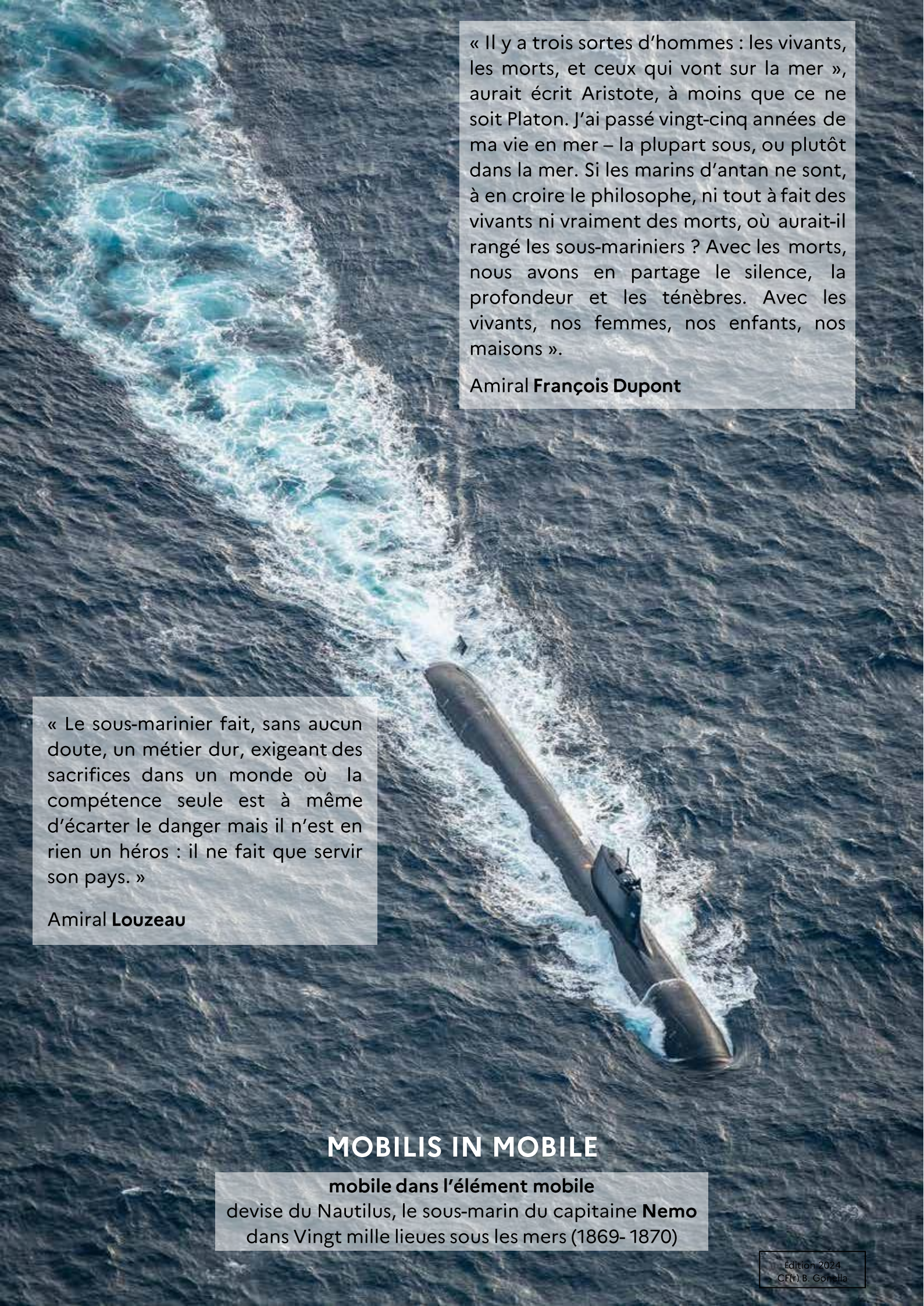




UN BRUIT
PEUT EN CACHER
UN AUTRE



idée: LV. MAGNE



« Il y a trois sortes d'hommes : les vivants, les morts, et ceux qui vont sur la mer », aurait écrit Aristote, à moins que ce ne soit Platon. J'ai passé vingt-cinq années de ma vie en mer – la plupart sous, ou plutôt dans la mer. Si les marins d'antan ne sont, à en croire le philosophe, ni tout à fait des vivants ni vraiment des morts, où aurait-il rangé les sous-mariniers ? Avec les morts, nous avons en partage le silence, la profondeur et les ténèbres. Avec les vivants, nos femmes, nos enfants, nos maisons ».

Amiral **François Dupont**

« Le sous-marinier fait, sans aucun doute, un métier dur, exigeant des sacrifices dans un monde où la compétence seule est à même d'écarter le danger mais il n'est en rien un héros : il ne fait que servir son pays. »

Amiral **Louzeau**

MOBILIS IN MOBILE

mobile dans l'élément mobile

devise du Nautilus, le sous-marin du capitaine **Nemo**
dans *Vingt mille lieues sous les mers* (1869- 1870)