

TOP LA VUE

LE MAGAZINE DES FORCES SOUS-MARINES

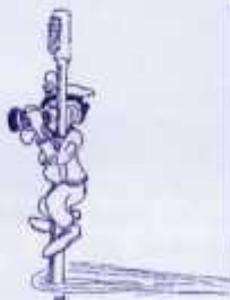
Avril 2004

N° 4



Dans ce numéro :

L'Édito d'ALFOST	P. 1
L'IFX à l'attaque des cimes... et chez les parisiens	P. 2
Journées de sensibilisation au risque cardiovasculaire	P. 3
Mise en œuvre de l'aérostat de Rosnay	P. 4
Sous terre et sous les mers	P. 5 et 6
Programme soumalais	P. 6
Du côté des parrainages	P. 7
Une nouvelle pierre dans l'écrin de l'océan indien	P. 8
Contrat MCO forfaitaire	P. 9
Dialogue autour du contrôle de gestion	P. 10



L'ÉDITO D'ALFOST

Ce jour là, il y avait quatre SNLE à la mer : deux en patrouille, un en tour sur rade, un en essai (*le Vigilant*). Il y avait aussi un SNA en Atlantique devant Dakar (*le Saphir*) et un en Océan Indien, (*l'Améthyste*). Avec la Méditerranée, c'est bien là qu'ils font leur métier.

Plus tard *l'Emeraude*, presque à l'heure de sa fin d'IPER, et *le Vigilant* ont acquis leur essai à P.

Un peu plus tard encore *le Casabianca* va reprendre la mer après traitement de sa chimie.

Le contrat forfaitaire de l'entretien des SNA est en vigueur, ses effets se font sentir, le plan rechanges de DCN Brest rend les fins d'IE moins tendues, le contrat global de l'entretien des SNLE se négocie. Il ne faut jamais crier victoire trop tôt mais il est possible que les premiers signes positifs de l'ensemble des mesures prises en matière d'entretien apparaissent à Brest comme à Toulon. DCN relève le défi, SSF se concentre sur la maîtrise d'ouvrage, les équipages et autorités organiques expriment les besoins, soutiennent la maîtrise d'ouvrage et décident de la disponibilité. Il faut maintenant que les coûts rentrent dans l'enveloppe.

Il y a d'autres batailles à gagner. Celle du personnel ne l'est pas encore. Certes le recrutement s'améliore, les dispositions innovantes se mettent en place comme sur *la Perle*, mais il reste à améliorer

les filières BSA et brevet de maîtrise. Ouvrir plus largement la première, renforcer l'attractivité de la seconde sont deux impérieuses nécessités. Les forces sous-marines y travaillent avec la DPMM.

L'avenir se prépare et quelques convictions doivent le sous-tendre :

- Jamais la permanence d'un SNLE à la mer ne doit être prise en défaut ;
- la France a besoin de sous-marins nucléaires d'attaque, je dis bien nucléaires, quels que soient les progrès flatteurs des propulsions conventionnelles destinées aux sous-marins classiques.

A partir de là, l'édifice doit se bâtir en cohérence avec les moyens budgétaires que la France peut consacrer à la Défense, en cohérence avec les moyens et capacités militaires de la Marine et des autres armées. Mais il n'y aura pas de défense européenne si la France ne montre pas l'exemple. C'est ce qu'elle fait et cherche à faire aujourd'hui.



30 MARS 1994 - 30 MARS 2004
IL Y A DIX ANS L'EMERAUDE

« Les forces sous-marines forment une famille. Nous sommes réunis aujourd'hui à la demande de chacun d'entre vous, pour commémorer les disparitions de nos camarades de *l'Emeraude*. Cette démarche montre la force de cette famille, et son rôle pour garantir notre cohésion et notre détermination. Et il n'y a pas de famille sans mémoire.

Ma carrière dans la force sous-marine a été marquée par plusieurs événements dramatiques : *Minerve*, *Eurydice*, *Galatée*, *Doris*, *Emeraude*. J'en ai tiré deux leçons :

- Il y a des cicatrices qui ne se referment jamais ;
 - jamais le bras des sous-marinières n'a fléchi après ces accidents, jamais les volontaires n'ont manqué pour accomplir les missions ; ils savaient qu'ils le devaient à ceux qui avaient disparu.
- C'est tout cela que nous démontrons aujourd'hui ».

VAE Thierry d'Arbonne
Toulon, le 30 mars 2004

L'INFLEXIBLE À L'ATTAQUE DES CIMES...

L'INFLEXIBLE, UN BATEAU EN OR

PAPILLES D'OR

La grande cuisine continue de s'illustrer au sein des forces sous-marines.

Après un embarquement sur le SNA *Améthyste* en décembre dernier, Guy Martin, le chef du restaurant parisien le « Grand Véfour » s'est rendu à l'île Longue, sur *l'Inflexible*.

Il a ainsi pu faire état de son art dans un espace réduit où, habituellement, ce sont les cuisiniers du bord qui excellent.

Cette rencontre, très appréciée, sera suivie par des échanges réguliers entre le « Grand Véfour » et les cuisiniers de la force.

MÉDAILLE D'OR

La championne olympique de Judo Marie-Claire Restoux, actuellement conseiller à la jeunesse et aux sports près la Présidence de la République, n'a pas vacillé lors de son embarquement sur *l'Inflexible*. Elle n'en fut pas moins émerveillée par son premier départ en patrouille.

EADS

25 jeunes ingénieurs de la société EADS/ST, représentant l'éventail complet des disciplines nécessaires aux études de développement d'un missile comme le M51, se sont rendus à Brest les 2 et 3 mars. De la frégate *De Grasse* au *Téméraire* en passant par l'île Longue, le CPE/FSM et le *Monge*, ils sont repartis enthousiasmés et riches d'une meilleure compréhension de la Marine et de la Dissuasion... et de leur place au milieu de tout ce dispositif.

Le mois de janvier a vu le débarquement de quatre sous-marins de *l'Inflexible*, équipage bleu, dans les rues enneigées de Bourg-Saint-Maurice. La délégation n'était armée que de bonnes intentions : elle répondait à l'amicale invitation du 7^{ème} Bataillon de Chasseurs Alpins, dans le cadre du processus de jumelage initié entre les deux équipages de *l'Inflexible* et le bataillon en septembre dernier. Trois chasseurs avaient alors découvert l'environnement du SNLE à l'occasion d'un tour sur rade.



L'objectif de ce jumelage est de favoriser la connaissance mutuelle entre des militaires

effectuant des métiers si différents qu'ils se ressemblent : opérations conduites dans un milieu hostile, nécessité de s'appuyer sur les compétences de chacun, isolement de l'équipe dans l'action, nécessaire maîtrise de techniques poussées et de matériels modernes sont des caractéristiques qui, toutes proportions gardées, peuvent s'appliquer indifféremment à des sous-marins ou à des chasseurs alpins. Mais au delà de la rencontre de militaires, il y a bien sûr la rencontre d'hommes qui apprennent également à se connaître et à s'apprécier.

Au programme de cette visite au quartier du 7^{ème} BCA, il nous a ainsi été proposé une présentation du bataillon, de ses hommes, de ses moyens et de ses missions, ponctuée par une progression en montagne sur un véhicule à chenilles. Les jours suivants ont été plus orientés vers la connaissance mutuelle et l'exploitation des domaines skiables environnants, le beau temps étant au rendez-vous. Les sous-marins ont pu constater sans surprise qu'ils souffraient quelque peu de la comparaison avec les chasseurs dans les domaines du ski alpin ou du ski de fond. La qualité de l'accueil et la gentillesse de nos guides nous ont permis de surmonter nos défaillances autour d'agapes réconfortants, le niveau dans ce domaine étant beaucoup plus homogène...

Le projet de jumelage comprend l'établissement d'un protocole qui permettra aux deux unités de perpétuer ces rapports fructueux. Des délégations de dix à vingt personnes iraient ainsi alternativement découvrir le monde de "l'autre". La présentation de l'environnement sous-marin, de Brest à l'île Longue, la visite, voire l'embarquement sur d'autres unités de la Marine, et enfin la découverte des attraits brestois (voile, Océanopolis...) constitueraient la vitrine de *l'Inflexible* lors de la visite des chasseurs.

L'équipage bleu de *l'Inflexible*

... ET CHEZ LES PARISIENS

Le 4 février 2004, le CTM Ste Assise a eu la joie d'accueillir une délégation brestoise de la FOST bien courageuse. Des marins de *l'Inflexible*, de l'escadrille et le MP Lanoë (CPNO) n'ont pas hésité à faire l'aller - retour dans la journée, par voie routière, pour rencontrer le personnel qui participe à la permanence des transmissions des forces sous-marines et les accompagne d'une certaine manière, durant leurs patrouilles.

Après une présentation de l'unité où l'audience a été sensible au passé du centre (premières émissions par Radio France en 1921), un repas au carré officier marinier a permis de partager nos expériences et de ressortir quelques bonnes blagues...de surfaciens.



EV1 Lagarde, CDT le CTM Ste-Assise

JOURNÉE DE SENSIBILISATION AU RISQUE CARDIOVASCULAIRE

Les 14 et 15 octobre 2003, le service médical de la base opérationnelle de l'île Longue a organisé deux journées de sensibilisation au risque cardiovasculaire au profit des personnels dépendant de COMILO ou embarqués à bord des SNLE, en partenariat avec le laboratoire Pfizer impliqué depuis plus de 10 ans dans le traitement des maladies cardiovasculaires. L'information a été diffusée au travers :

- d'un stand munis d'affiches,
- d'un atelier permettant de mesurer le taux de cholestérol ou de sucre dans le sang, le taux de masse grasse, et le taux de monoxyde de carbone des poumons,
- de la projection en trois dimensions, d'un film sur la formation de la plaque d'athérome,
- d'un diaporama sur les sept grands groupes d'aliments.



Un questionnaire anonyme était mis à la disposition des participants pour évaluer leur niveau de connaissance sur les facteurs de risque cardiovasculaire et leur degré de satisfaction. Au total, 168 personnes ont accepté de répondre au questionnaire : 119 officiers marinières (71%) et 49 officiers (29%). Parmi ces volontaires, 83 % des fumeurs avaient un taux de monoxyde de carbone expiré supérieur à 5 ppm, limite significative chez un fumeur habituel. Le taux de cholestérol déterminé par prélèvement capillaire au doigt était anormalement élevé chez 10% des personnels. Pour le taux de sucre dans le sang, il dépassait les normes admissibles dans 6% des cas. 5 % des personnels avaient 2 facteurs de risque cardiovasculaires modifiables (hypertension artérielle, hypercholestérolémie, tabagisme, diabète). Un pour cent des officiers et 2% des officiers marinières avaient trois facteurs de risque cardiovasculaires. Au terme de ces journées de sensibilisation, 69 % des personnes interrogées pensaient avoir une bonne connaissance des facteurs de risque cardiovasculaires. Mais seulement 11 % d'entre eux étaient capable de les énumérer correctement.

Le clou de ces journées d'information a été marqué par un buffet diététique élaboré par les cuisiniers et par les commis de l'île Longue faisant la promotion des fruits et des légumes.

Cette manifestation, première du genre dans une unité des forces sous-marines, a permis de sensibiliser le personnel aux dangers des facteurs de risque cardiovasculaires. Elle a renforcé l'action menée par le service médical de l'île Longue lors des visites systématiques. Elle s'est traduite postérieurement par la déclaration en zone non-fumeur du foyer et du mess officiers marinières



de la base. Elle n'aurait pas pu exister sans le savoir faire du service commissariat.

Le service santé de l'île Longue

DIPLOMATIE

La base opérationnelle de l'île Longue semble favoriser les échanges diplomatiques. L'ambassadeur du Portugal a apprécié l'invitation et a souligné « l'importance du rôle des forces nucléaires françaises dans le cadre de la préservation de la paix et de la stabilité ».

PERSUASION

L'avocat et écrivain Nicolas Bavez a découvert l'île Longue le 17 février dernier. Il semblerait désormais persuadé que le maintien des capacités de dissuasion permet à la France de ne pas tomber...

FORMULE 1

L'ESNA a reçu le 10 avril M. Eddy Jordan. Le patron de la célèbre écurie de F1 a abandonné quelques instants la monoplace profilée pour le submersible hydrodynamique.

EMERAUDE

L'*Emeraude* sera bientôt de retour dans le cycle, prête pour la chasse. La plongée statique a été effectuée le 16 mars et la première plongée à P le 25 mars. Les essais après Iper seront normalement achevés début mai et permettront à l'*Emeraude* de retrouver toute sa place.

LE VIGILANT

Le *Vigilant* a commencé ses premiers pas gaillardement. Après une mise en eau et une sortie de la forme Cachin le 18 mars, le *Vigilant* a réalisé ses essais en surface du 20 au 22 mars et sa plongée statique du 25 au 26 mars. Dès le 4 avril, la plongée à P était acquise.

MALAISIE/FRANCE

Alors que les différents contrats entrent en phase de réalisation, les hautes autorités malaisiennes se succèdent à Brest pour y découvrir une base de sous-marins exemplaire : l'île Longue, et pour constater que les travaux sur le *Ouessant* ont bien commencé (Voir programme soumalais page 6)

MISE EN ŒUVRE DE L'AEROSTAT À ROSNAY

CROSS AUX FORCES SOUS-MARINES DE BREST

C'est à l'occasion du championnat d'arrondissement de cross long disputé aux Blancs Sablons le 20 novembre 2003 que les LV Tamarat et Kerdreux de l'EM ALFOST, le MP Fluzin de l'ESNLE et le MP Brégier de la division instruc-



tion du CPE/FSM ont décroché leur sélection pour le championnat de la marine de cross-country disputé à Nîmes en janvier. Ils y ont représenté leurs unités respectives ou celle de Marine Brest, et ont obtenu de très bons résultats dans leur catégorie vétérans.

Si leur participation s'inscrit dans le cadre d'une compétition de niveau national, d'autres manifestations sportives permettent à chacun de se dépasser ou plus modestement de se maintenir en forme. Elles contribuent également à maintenir un esprit d'équipe et de cohésion au sein des unités le tout dans une ambiance conviviale.

Le bureau sports de l'ESNLE vous invite donc à participer au prochain cross des forces sous-marines organisé le jeudi 03 juin 2004 dans le cadre magnifique des dunes de Tréoupan. Vue sur mer et terrain souple au menu.

Bureau sports ESNLE
(tel : 72 22709).

Voué à communiquer chaque jour avec nos sous-marins, le CTM Rosnay a formé durant deux mois, de septembre à novembre 2003, ses hommes au maniement de l'aérostat.

Ce dernier mesurant 51 mètres et gonflé avec 4500m³ d'hélium et 1500m³ d'air, s'élève à 3000 m d'altitude. Son rôle est de hisser aussi haut que possible le câble antenne qui le tient ancré au sol. Cette antenne de secours peut-être utilisée lors de périodes de maintenance ou pour pallier une déficience de l'antenne principale. Fabriqué aux États-Unis où d'autres exemplaires sont utilisés à des fins de surveillance (frontières, narcotrafics...), cet aérostat est arrivé au centre en 1998 pour remplacer l'ancien ballon qui présentait l'inconvénient majeur de dériver avec le vent. Grâce à sa conception aérodynamique, l'aérostat reste à la verticale de son point d'ancrage.

Ce système complexe et sensible, unique dans la Marine par sa taille, nécessite des formations régulières et de l'entraînement afin de permettre au personnel chargé de le mettre en œuvre d'acquérir et de conserver les compétences adaptées qui ne figurent plus depuis bien longtemps dans la formation traditionnelle du marin.

Déployée en 1998 puis en 2000, cette nouvelle antenne de secours n'a jamais été utilisée en condition réelle. Une nouvelle manipulation est prévue au printemps.



Une nouvelle manipulation est prévue au printemps.

PM Gambis
Responsable du secteur antenne

Sous Terre et Sous les Mers (Mémoires d'un ancien)

CHAPITRE 2

Après ma subsistance sur le *Millé*, me voici au cours de Brevet élémentaire de sous-marinier où pendant un mois et demi nous apprenons la théorie des 3 nouveaux types de sous-marins Français qui sont : Les types *Aréthuse* de 400 Tonnes, les type *Narval* de 1200 Tonnes et les types *Daphné* de 800 Tonnes. Ces cours sont fastidieux car les trois types de sous-marins sont différents et comme dans tous les cours de la marine, il est absolument nécessaire de faire tout son possible pour sortir à la meilleure place pour pouvoir choisir son af-



Sous-Marin de 1200 Tonnes (ici le Dauphin)

fection ultérieure et étant breton je veux absolument être affecté à Lorient. Les examens de fin de cours (écrits et oraux) se passent très bien pour moi et je peux choisir le sous-marin de 1200 Tonnes *Requin* qui fait partie de la 2^{ème} Escadrille de sous-marins de Lorient. Nous sommes le 1^{er} Octobre 1961 et je ne peux rallier que le 15/10/61. Aussi, comme on ne nous laisse pas sans rien faire, je suis placé en subsistance sur le *Dauphin* qui est à Toulon pour remplacer sa batterie. Là, je commence le dur apprentissage du métier d'électricien à bord des sous-marins car il nous faut débarquer 340 éléments de batterie en sachant que chaque accumulateur pèse environ 600 kg.

Il nous faut d'abord les déconnecter car ils sont branchés en série dans chaque compartiment puis les désaccorder à l'aide de palans à chaîne que l'on place dans les différentes travées prévues à cet effet, on place chaque accumulateur sur un chariot posé sur des rails pour l'amener au droit de la brèche (ouverture de coque) prévue à cet effet où une grue le soulève pour l'amener au hall des accus pour traitement. A cette époque, le prix de chaque accumulateur au plomb correspondait au prix d'une « deudeuche ». Ce travail terminé (avec des ampoules plein les mains mais pour un fusible c'est normal), j'arrive à Lorient où je suis très impressionné par les immenses blocs de béton de Kéroman construits par les ouvriers du STO (et aussi beaucoup de volontaires) sous la conduite des allemands.

Je fais mes mouvements d'embarquement où je reçois mes deux petites valises vertes qui me serviront à mettre mes affaires personnelles pour partir pour 30 à 45 jours de mer ainsi que la bouée bouteille prévue en cas d'évacuation du sous-marin (ça fait toujours plaisir).

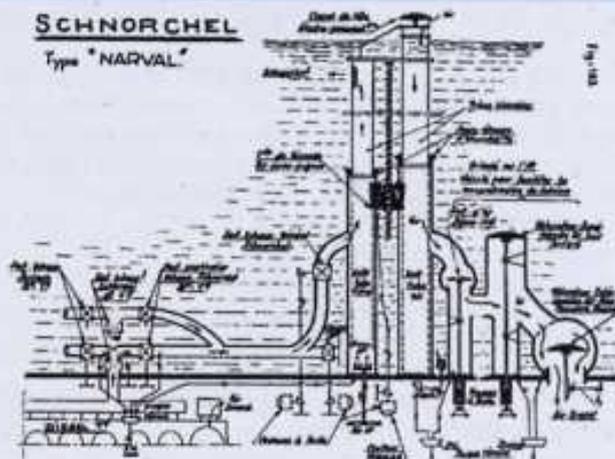
Nous sommes logés dans le bloc K2 au 2^{ème} étage c'est-à-dire sous les 5m de béton aussi inutile de vous dire qu'après avoir fait une marée de 30 à 45 jours dans les

pires conditions d'hygiène, se retrouver confiné dans une piaule de 8 sans fenêtre c'est la joie. De plus, nous sommes de service à bord tous les trois jours puisque nous marchons par tiers. Lors des marées, en tant que Quartier-Maître de 2^{ème} classe électricien, mon rôle à bord est de faire le quart au central c'est-à-dire de m'occuper de la tenue du cahier de quart, d'aller toutes les heures dans les deux compartiments de batterie afin de relever les densités et températures des 8 accus témoins, de relever les teneurs des Carbonimètre, Oxygénomètre et Hydrogénomètre, de m'occuper de la ventilation et de la régénération de l'atmosphère, de manœuvrer les barres de plongée, de m'occuper des feux de navigation en surface, de prendre la tenue de veille et en fin de quart de nuit de réveiller ceux qui viendront nous remplacer avec ce que cela comporte comme inconvénients car Bon Dieu, il y en a pas mal qui ont le réveil difficile.

La vie sous-marine est une vie passionnante malgré les inconvénients induits qui sont d'ordre psychologique car il n'est pas donné à tout le monde de pouvoir rester en circuit fermé (c'est le cas de le dire) pendant de très longues semaines sans absolument aucune nouvelle des siens (même pas de famili), de supporter la promiscuité car à bord nous pratiquons le système de la « bannette chaude » qui consiste à prendre la place dans le lit de celui qui vient de nous remplacer au quart (Ce système nous oblige à changer deux fois de « bannette » dans la nuit quand nous sommes de quart de 00h à 04h).

La vie à bord est rythmée par les heures de quart dont quatre heures toutes les nuits ce qui prend une bonne partie du temps et en plus, nous avons une heure de poste de propreté par jour, les postes d'entretien sans oublier les postes de combat qui peuvent s'éterniser (une fois d'une durée de 8 heures).

Fin janvier 1962, je me marie et trois semaines plus tard, vers le 20 février, le *Requin* est désigné pour faire 45 jours en plongée dans les secteurs du Golfe de Gascogne où la mer à cette époque de l'année n'est pas bonne du tout, surtout que nous sommes dans l'obligation de faire tous les jours du Schnorchel afin de pouvoir recharger les batteries. Le Schnorchel,



Sous Terre et Sous les Mers (Mémoires d'un ancien) (suite)

inventé par un ingénieur hollandais et appliqué par les allemands à partir de 1944, est un tube d'air hissé par vis sans fin sur le type Narval et qui permet, tout en étant en plongée périscopique (15 m) de faire émerger un clapet de tête électro-pneumatique et ainsi, d'alimenter les moteurs Diesel qui ont besoin d'air pour fonctionner. Cette navigation au « Schnorchel » est un vrai calvaire pour les oreilles car suivant l'état de la mer qui n'est pas bonne dans le Golfe de Gascogne et suivant le choix des électrodes par l'officier de quart ou aussi les barreurs de plongée et patron de central, si l'électrode choisie est sollicitée, le clapet de tête se ferme et les moteurs diesels qui de ce fait ne peuvent plus aspirer l'air extérieur prennent cet air dans le bord créant une dépression et les mécaniciens n'ont

l'ordre de stopper leurs moteurs que lorsque la dépression atteint 250 Millibars. Aussi à bord nous ressemblons à des « Gobi » sortant de l'eau. Nous avons les oreilles qui nous font mal et nous sommes tous à bord à déglutir et nous pincer les narines pour décoller les tympanes. J'ai dernièrement lu dans un livre « que la fermeture du clapet de tête Schnorchel produit le même effet que si on envoyait un homme à une altitude de 5000 mètres en une seconde ».

Le prochain numéro de « **TOP LA VUE** » vous racontera l'histoire de la disparition du *Requin* et sa prise dans un filet de chalutier un 1^{er} Avril (1963).

Claude Rogel
Président des Anciens sous-marinières
du Finistère

Programme Soumalais : la Malaisie choisit la France pour créer sa force sous-marine

Depuis de nombreuses années, la Malaisie souhaitait se doter d'une force sous-marine, et les plus anciens se souviennent de visites d'officiers malaisiens à Lorient et Toulon dans les années 80.

Les contrats

Après mûres réflexions, le gouvernement malaisien s'est donné les moyens de constituer une force sous-marine apte à mettre à la mer deux sous-marins type Scorpène en signant plusieurs contrats avec des industriels français :

- un contrat pour la fourniture de deux sous-marins type Scorpène (Contrat Scorpène) pour lequel NAVFCO assure une assistance technique par une prestation de conseillers puis d'un équipage d'armement et d'essais ;
- un contrat pour le soutien du personnel malaisien en France (Contrat Malsout) pour lequel NAVFCO assure tout ce qui est vie courante de ce personnel et de leur famille, c'est à dire le logement, l'assistance administrative et médicale, la scolarisation, etc. ;
- un contrat de remise en état du *Ouessant* (Contrat *Ouessant*) effectuée par DCN/Brest, pour lequel la Marine, à travers NAVFCO, assure une assistance technique par la prestation d'un équipage d'IPER constitué de marins en service détaché ;
- un contrat de formation de sous-marinières pour 156 malaisiens (Contrat Formation), dont 116 seront formés sur le *Ouessant*, et parmi lesquels seront sélectionnés les équipages de Scorpène ainsi que les membres de l'équipage d'alerte et les état-major de l'escadrille et du centre de formation.

NAVFCO assurera, sous l'autorité d'un chef de projet assisté d'un adjoint Formation et d'un adjoint Scorpène, la formation des élèves malaisiens, en école et à bord du *Ouessant*.

Ce programme va durer 81 mois et comportera plusieurs phases et événements dont les plus significatifs sont :

- Sélection des élèves malaisiens lors de la TNA (Training Needs Analysis) en mars 2004 ;
- Arrivée des premiers malaisiens en décembre 2004 ;
- Début de la formation sur le *Ouessant* à la mer en juillet 2005 ;
- Début de la formation Scorpène été 2007 ;
- Prise en charge du premier Scorpène par les malaisiens en 2009 puis début de la formation en Malaisie ;

- Fin de la formation sur le *Ouessant* en France en juin 2009 ;
- Fin de la formation en Malaisie en décembre 2009.

L'École de formation

L'école s'implantera au CIN Brest. On y trouvera les salles de classe et les bureaux ainsi que les locaux destinés à accueillir les simulateurs et autres partiels. Le personnel sera logé en secteur privé à Brest.

L'école comprendra :

- Une équipe de direction constituée d'un directeur, d'un adjoint, et d'une assistante (tous civils) ;
 - Une équipe de formateurs constituée d'un officier énergie d'un officier pont et de sept instructeurs (tous civils).
- Cette école donnera des cours sur les *Agosta*, puis ensuite, les instructeurs assureront les cours sur le *Scorpène*. Elle disposera des moyens suivants :
- 3 simulateurs *Agosta* déménagés de Toulon ;
 - Le *La Praya* utilisable par les élèves pour faire de la reconnaissance d'installations et de l'entraînement de base ;
 - Autres moyens de la marine à Brest (CES, CESI...).

Le OUESSANT, sous-marin école

Armé par un équipage de 64 français, le *Ouessant* pourra embarquer 72 personnes dont 23 élèves en formation. L'équipage sera constitué de 4 tiers de quart complet plus l'intendance. Ce système permet d'accroître la place pour les élèves et de ménager l'équipage.

Le rythme d'activité (12 semaines d'activité, six semaines d'entretien/essais) sera soutenu puisque le *Ouessant* fera 4 sorties d'instruction de dix jours par cycle (du lundi au vendredi de la semaine suivante).

Programme ambitieux et s'étalant sur 6 années, le projet SOUMALAIS va concerner de très près les Forces sous-marines et demander un effort soutenu à travers le détachement d'un nombre significatif de personnels constituant l'équipage du *Ouessant* et le contrôle de la qualité de la formation délivrée.

Le succès de ce projet passera par un investissement personnel important de tous les acteurs qui devront posséder les qualités bien connues des sous-marinières que sont le professionnalisme, la disponibilité et l'esprit d'équipe.

CA (25) Christian Le Roux
Chargé des projets sous-marins DCI/NAVFCO

DU CÔTÉ DES PARRAINAGES

RUBIS : NUITONS À BORD

Après une année 2003 marquée par les commémorations, avec la première journée des sous-marins et le 20^{ème} anniversaire du *Rubis*, le sous-marin profite d'une période à quai pour resserrer les liens avec sa ville marraine, Nuits-Saint-Georges, en accueillant des jeunes collégiens d'une classe de troisième. En effet, le *Rubis* a proposé au collège Félix TISSERAND d'organiser un stage afin d'approfondir les connaissances des élèves sur leur environnement économique, technologique et professionnel, notamment dans le cadre de l'aide à l'orientation. La classe de troisième a répondu à l'appel et c'est avec une grande joie que certains membres de l'équipage ont pu soit héberger soit encadrer nos élèves nuitons pendant la durée de leur séjour à Toulon.



Après une présentation générale des SNA et une visite guidée du *Rubis*,

les élèves répartis par binôme et encadrés par un membre de l'équipage ont étudié durant toute la semaine une installation du bord. La manœuvre des barres de plongée, la manutention des armes, l'utilisation des périscopes, la propulsion et le principe de fonctionnement du sonar étaient au programme. Ils ont pu également visiter le musée de la Marine, la frégate anti-aérienne *Cassard* ainsi que l'Ecole de Navigation Sous-Marine et ses simulateurs.

Pour la plupart, c'était la première fois que les enfants et leurs accompagnateurs montaient à bord d'un sous-marin. A l'heure où les occasions de resserrer le lien entre l'armée et la nation revêtent un caractère de plus en plus important, ces échanges prolongés et constructifs avec les adolescents ont permis d'une part de leur rendre plus familière la Marine et le monde "caché" des sous-marins, d'autre part de toucher leurs parents et leur entourage à travers les expériences qu'ils en ont tirées.

La cerise sur le gâteau fut l'annonce de la récompense attribuée au meilleur compte rendu de stage : le binôme le plus assidu aura la chance d'effectuer une plongée à bord du *Rubis* avant la fin de l'année scolaire !

A vos crayons donc...

L'équipage rouge du *Rubis*

MOULINS ET LE CASABIANCA, PLUS QU'UN PARRAINAGE ... UNE ESCALE DANS LE BOURBONNAIS !

Depuis 1992, Moulins est la ville marraine du sous-marin *Casabianca* et une nouvelle fois l'équipage bleu a profité d'une invitation de la ville pour participer à sa traditionnelle foire exposition, un moment fort dans la vie des Moulinois.

"Désormais, c'est plus une histoire d'amitié qu'un simple parrainage" a résumé Dominique Lardans 1^{er} adjoint au maire. La charte de parrainage, qui orne le salon d'honneur de la mairie, a même été décrochée pour l'occasion afin de décorer le stand du *Casabianca* !

Chaleureusement accueillie et installée au cœur de la manifestation, la délégation du *Casabianca* conduite par le MP Dagnet, patron du pont de l'équipage bleu, a suscité l'intérêt d'un large public.

"Notre travail sur la foire exposition consiste à faire connaître l'incroyable aventure humaine que tous les sous-marins vivent au quotidien par l'intermédiaire d'une exposition de photos, de documents, de films et inévitablement par notre expérience." déclare le MP Dagnet.

C'est avec beaucoup de curiosité que les Moulinois sont venus visiter le stand du *Casabianca* durant quatre jours. La présence d'un car-podium du SIRPA Marine et des marins du BICM de Clermont Ferrand a permis de véhiculer une image exceptionnelle de la Marine. De nombreux jeunes Moulinois ont pu découvrir ainsi les filières de recrutement et les différentes carrières dans la Marine.

Après cette "escale" en terre bourbonnaise, la délégation du *Casabianca* a regagné Toulon en ayant pris rendez-vous avec la PMM de Moulins, futurs hôtes de l'équipage en février prochain.



L'équipage bleu du *Casabianca*

UNE NOUVELLE PIERRE DANS L'ÉCRIN DE L'OcéAN INDIEN

La présence en Océan indien d'un SNA français est devenue presque monnaie courante, en particulier depuis les événements du 11 septembre 2001 qui ont déclenché l'opération Héraclès, à laquelle le Rubis puis le Saphir ont participé. Aujourd'hui, c'est au tour de l'Améthyste de naviguer pour la première fois, et pendant près de trois mois, dans ce théâtre.

Un environnement particulier auquel le SNA doit s'adapter

L'environnement géopolitique, interalliés, naval, nautique et marin de ce théâtre présente des risques ou des contraintes qu'il s'agit de bien apprécier dans la préparation et la conduite d'un tel déploiement.

L'engagement américain en Iraq et la lutte contre le terrorisme qui se poursuit en Afghanistan, déterminent les relations entre les différents acteurs de la région où règne un climat de tension, mêlant piraterie, soutien aux réseaux terroristes et trafics en tous genres. En particulier, la menace d'attentat suicide par embarcation rapide est prise très au sérieux. Ainsi les mesures de protection du sous-marin sont renforcées - par des fusiliers marins ou une escorte de frégate - lorsqu'il est le plus vulnérable. La marine américaine est omni présente dans le nord de l'Océan indien et l'Améthyste n'est donc pas le seul sous-marin à patrouiller. La « gestion de l'eau », c'est-à-dire le partage du volume sous-marin entre les différentes marines alliées ayant des sous-marins déployés, est soumise à des accords bilatéraux, en particulier avec les Américains. L'Améthyste est intégrée à la TF 473 (Task Force) qui rassemble une force navale, composée de frégates dont une britannique, et d'un pétrolier-ravitailleur, autour du porte-avions Charles de Gaulle. A son bord, une équipe SEC/SAT (Submarine Element Coordinator / Submarine Advisory Team) est chargée du contrôle opérationnel du sous-marin.



Un risque d'une autre nature est également à prendre en compte : la navigation sous-marine par petits fonds demande une prudence d'autant plus grande que les relevés hydrographiques portés sur certaines cartes françaises sont souvent anciens.

Enfin, les « eaux chaudes » imposent une préparation technique du sous-marin et une conduite adaptée. A l'immersion périscopique, la température de l'eau de mer - qui atteint 27°C - et l'humidité poussent les hommes et les machines à leurs limites. Il faut s'imaginer qu'il fait près de 45°C dans le Compartiment des Turbo-alternateurs (CTA)...A 200

mètres d'immersion, la température de l'eau de mer redescend à 16°C et permet de « rafraîchir » le sous-marin tout en augmentant la puissance disponible. Tout l'art consiste à naviguer en trouvant le meilleur compromis entre une réserve de vitesse plus importante en immersion profonde et le besoin de recherche de renseignement à l'IP.

Pourquoi le SNA, en soutien de la TF 473, est-il nécessaire ?

Les objectifs d'Agapanthe 2004 se déclinent en quatre

missions essentielles ; pour chacune d'elle le sous-marin apporte une plus-value :

- **Montrer la présence française** : déployer l'Améthyste revêt une signification politique particulière, et la connaissance de ses mouvements devient une nécessité pour qui veut prétendre gérer le volume sous-marin dans le nord de l'Océan indien.

- **Etre en mesure de participer à un éventuel engagement opérationnel interalliés** : l'embarquement du stock d'arme de combat du temps de crise, la relève d'équipage, ainsi que le rechargement des vivres à chaque escale sont autant d'indicateurs qui montrent que l'Améthyste se tient prête à basculer à n'importe quel moment dans une opération réelle, aussi longue soit-elle.

- **Renforcer la coopération avec les pays riverains et les forces alliées déployées dans la région** : La mise en condition opérationnelle de l'équipage bleu de l'Améthyste avec un SSN américain (ayant à son bord un officier français), sa participation aux exercices Varuuna (avec l'Inde) et Red Shark (avec l'Arabie Saoudite) sont autant d'occasions où pourront se nouer des liens avec les marines qui croisent dans ce théâtre.

- **Affirmer la volonté de la France de soutenir, auprès de nos alliés, la lutte contre le terrorisme en mer.**

Bilan au moment de la relève d'équipage

L'escale de Jebel Ali est une étape importante du déploiement : la relève d'équipage s'opère. La motivation de l'équipage rouge qui a accompli la première moitié est entière. Même si certains « rouges » auraient souhaité poursuivre jusqu'à son terme cette mission, tous comprennent la nécessité de faire partager au sein des équipages l'expérience professionnelle et humaine d'un tel déploiement.

L'équipage rouge de l'Améthyste



CONTRAT DE MCO FORFAITAIRE SUR SOUS-MARINS

1. Constat

Les pseudo-contrats mis en place entre les maîtrises d'ouvrage et DCN étaient des contrats de moyens et non de résultats. Adaptés pour une DCN étatique, ils devaient faire l'objet d'une réflexion pour une société de droit privé.

En ce qui concerne les sous-marins :

- L'industriel n'était pas intéressé par l'amélioration de la disponibilité, étant payé au prorata des réparations ;

- La maîtrise d'ouvrage n'avait pas tiré profit du changement de statut de DCN pour s'affranchir de certains lourdeurs administratives. LA gestion et l'achat des rechanges étant étatiques, la remise à niveau des stocks était ainsi toujours problématique ;

- Les fournitures clients, dont les rechanges, étant nombreuses, les pénalités de retard allaient être difficiles à appliquer à l'industriel.

Une évolution vers des contrats de résultats a donc été initiée en 2003 pour le MCO des sous-marins.

2. Les modalités sur les SNA

Compte tenu des dates de renouvellement des contrats de MCO, la mise en place d'un contrat de MCO forfaitaire a d'abord été effectuée pour les SNA. Les principes sont les suivants :



- DCN fournit pièces et main d'œuvre, applique l'échéancier préventif et effectue le correctif ;

- DCN complète les rechanges embarqués (RP1 et RP2) ;

- les opérations d'entretien sont planifiées ;

- le coût du jour de SNA disponible est fonction de son niveau de disponibilité (DCN n'est ainsi pas payé pour un SNA en IA) ;

- la disponibilité est mesurée au travers d'un catalogue ;

- DCN intervient partout dans le monde et fournit une assistance technique en direct (Hot line) ;

- certaines avaries sont « hors contrat » (ex : changement inopiné de cœur) ;

- les opérations majeures (IPER, IEI) font l'objet de contrats spécifiques ;

- le contrat prévoit au fil du temps une amélioration de la disponibilité (ou à disponibilité constante un paiement moindre...) ;

Concrètement cela se traduit par :

- une mesure précise de la disponibilité des SNA, une quantification de leur indisponibilité par des URD (Unité de réserve à la disponibilité) et un tableau de paiement en fonction des URD ;

- l'objectif de 1150 jours de disponibilité technique de SNA par an ;

- la mise en place d'une instance d'arbitrage (DCN - Marine (dont SSF) - DGA) en cas de litige.

3- Les SNLE

La problématique des SNLE est quelque peu différente :

- les contrats de MCO doivent être renouvelés fin 2004

- la tenue de la posture impose le strict respect des échéances et le maintien de la disponibilité du matériel des installations. Toutefois, les constats exposés en préliminaire étant les mêmes, il a été décidé de mettre en place un contrat de MCO forfaitaire sur SNLE dès la fin de l'année 2004 avec les aménagements suivants :

- prise en compte des spécificités de l'île Longue (accès, MSBS, visites...)

- demande d'avis technique sous 6 heures ;

- taux de recomplètement des charges plus strict ;

- exigence de haut niveau pour les demandes urgentes de matériels ;

- nombre et durée des IE par an fixées (en fonction du type de SNLE et des interventions chaufferie) ;

- maintien à un certain délai d'appareillage du bâtiment disponible ;

- garantie de sortie d'un SNLE d'IE sous un certain délai.

4. Préalables requis, bénéfices escomptés

La mise en place des contrats a nécessité de la part des différents acteurs un important effort de contractualisation, accompagné au préalable d'un travail pour définir :

- un échéancier commun ;

- les rechanges désormais gérés par DCN au titre du contrat de MCO forfaitaire ;

- les outils pour mesurer la disponibilité des sous-marins.

Les bénéfices escomptés sont :

- une clarification des rapports entre l'Etat et l'industriel par un contrat de résultat et non de moyens ;

- une responsabilisation accrue des acteurs ;

- un meilleur profit des avantages du nouveau statut de DCN (achat des rechanges, recours aisé à la sous-traitance...)

- et donc une amélioration de la disponibilité des sous-marins pour un coût donné.



Le contrôle de gestion, métier souvent méconnu car nouveau dans la Marine, doit faire face à certains préjugés qui ont la vie dure !

Le contrôle de gestion ne serait-il pas comme la qualité, un phénomène de mode ?

Échaudés par les déboires de la démarche qualité, les marins sont, d'une façon générale, réticents à l'introduction du contrôle de gestion. Pourtant, cette fonction est apparue dès le début du XX^{ème} siècle dans des entreprises qui se développaient et cherchaient à maîtriser leur gestion. Depuis, le contrôle de gestion n'a cessé d'évoluer mais c'est surtout durant la crise des années 70 qu'il a connu un véritable engouement. En effet, le contrôle de gestion s'impose comme un système d'aide à la décision dans un environnement de plus en plus turbulent.

Pour la marine, un dialogue de gestion (terme qui lui est propre !) s'est instauré avec les forces fin 2000. Aujourd'hui, nous n'en sommes donc qu'aux prémices d'une fonction qui a su faire ses preuves dans grand nombre d'entreprises.

Le contrôle de gestion, est-ce nouveau pour la marine ?

Le contrôle de gestion est trop vite et trop souvent résumé à la construction d'indicateurs, exercice maîtrisé de longue date par la Marine pour assurer le suivi de son activité. Or, le contrôle de gestion n'a pas pour seule fonction

de mesurer le niveau d'activité d'une organisation. Il s'agit bien d'évaluer l'efficacité de l'utilisation des moyens mis en œuvre pour répondre à sa mission. Pour le moment, dans la marine, seule la partie « reporting » (recueil et mise en forme des informations) est exploitée. Il reste encore à intégrer à cet outil de pilotage, une dimension financière, primordiale, y compris pour la Marine qui voit ses budgets de plus en plus contraints.

Le contrôle de gestion, une fonction qui ne sert à rien et qui exige plus de travail ?

Pour éviter certains écueils dus à un nouveau projet, et notamment la surcharge de travail, nous nous attachons à utiliser l'information et les outils existants. Évidemment, il reste à formaliser et à organiser le recueil de ces données, première phase qui réclame du temps et de la réflexion.

Pour le moment, dans le cadre de la définition du système de pilotage, il est vrai que le dialogue de gestion se situe aux niveaux des décideurs. Par la suite, le contrôle de gestion deviendra un véritable outil de communication interne et externe sur les missions et les objectifs des forces sous-marines. Cependant, dès à présent, la cellule contrôle de gestion de l'état major ALFOST reste à votre disposition pour toutes informations relatives à l'intérêt ou à la mise en place de sa mission.

EV Aurélie Maheo



Le Vigilant pour la première fois à Brest...

Directeur de la publication : VAE Thierry d'Arbonneau

Comité de rédaction : CV Patrick Leroux—EV1 Olivier Tupet—EV1 Stéphane Roussel—
EV2 Patrick—Noël—EV2 Aurélie Maheo—MP Dominique Lanoë

Conception graphique / mise en page : PM Thierry Talec—TSEF Frédéric Le Goff

Imprimerie : ADR CPE/FSM

