

Trente trois ans de Marine

Par Jean Gagneux

Première partie



ÉCOLE D'APPLICATION MARITIME
DE L'ÉNERGIE ATOMIQUE

NOM GAGNEUX

Prénoms Jean Louis Georges

Grade Ingénieur Principal des 1^{er} classe

Date de promotion 1^{er} mai 1958 - 1^{er} octobre 1965

Provenance "Kendéen"

TRENTE TROIS ANS DE MARINE

J'ai eu 15 ans le jour de la libération de Paris. A cette occasion-là il y eut un formidable défilé militaire dans les rues de la Capitale qui fut suivi de divers événements bien connus sur lesquels je ne reviendrai pas...

Les Arts et Métiers

Quatre ans après j'étais admis à l'Ecole Nationale Supérieure des Arts et Métiers de Paris d'où je sortais, encore 4 ans après, avec mon premier titre d'ingénieur (il y en aura d'autres ultérieurement). Grâce à ce diplôme et avec 7 de mes camarades de promotion, je pouvais intégrer sans concours l'Ecole de Elèves Ingénieurs Mécaniciens de la Marine directement en 2^o année et qui plus est avec un classement qui nous mettait en tête de la promotion, ce qui n'était pas forcément pour plaire à tout le monde, mais la loi était ainsi faite. Nous nous retrouvons donc tous les 8 le 1^{er} septembre 1952 à Brest pour un mois de « classes » afin d'apprendre les premiers rudiments de la vie militaire, et cette courte période constituera pour moi la totalité de mon Service Militaire.

L'Ecole Navale

Ainsi, le 1^{er} octobre 1952, c'est la rentrée et je suis nommé Aspirant Ingénieur Mécanicien avec un galon « sabordé » sur fond de velours violet ce qui nous différenciait de nos camarades Elèves Officiers de Marine avec qui nous partagions la vie de l'Ecole Navale de Lanvéoc Poulmic. En effet nous faisons partie du Corps de Ingénieurs Mécaniciens c'est-à-dire de l'un des Corps d' Officiers de la Marine comme celui des Commissaires, des Médecins, des Ingénieurs du Génie Maritime, des Officiers des Equipages ou des Administrateurs, chaque Corps étant reconnaissable à la couleur de son velours.

Encore une année à l'école...cours théoriques, travaux pratiques, sorties à la mer (sur les dragueurs ex-allemands), voyages d'étude (à Indret entre autres), nous avons même eu le privilège de participer aux essais à pleine puissance, 35 nds, du Jean Bart (le cuirassé) et aussi les inévitables interrogations, compositions, exposés, examens de sortie, etc...Et les dimanches à Crozon ou Brest en sabre et gants blancs (!) et enfin, pour achever le tout en beauté, le Bal de l'Ecole Navale à Brest...

L'année scolaire terminée, je reçois mon premier galon d'Officier, mon deuxième titre d'ingénieur et une paire de jumelles pour ma 2^{ème} place au classement de sortie de l'Ecole (je l'ai toujours, évidemment).

La « Jeanne »

Après Navale, la « Jeanne », c'est un enchaînement inévitable depuis des lustres. Cette « Jeanne » -là c'était le vieux croiseur à deux cheminées aux allures de paquebot, ce qu'elle était un peu malgré tout ! Début octobre 1953, embarquement des Officiers-Elèves (et non plus des Elèves-Officiers) répartis en 14 postes, d'une douzaine

de Midships chacun, dont 2 par roulement sur le « La Grandière », sorte de petit clone de la « Jeanne ».

Avec un caisson en fer et un hamac, nous voilà partis pour une croisière de 7 mois tout ce qu'il y a de plus classique : départ avec discours du Ministre de la Marine, coup de tabac dans le golf de Gascogne avec ses conséquences physiologiques, service à la mer et régime semi-scolaire, quarts à la machine, escales étrangères prestigieuses avec excursions et cocktails (Nouvelle Orléans, Lima, Valparaiso...) escales françaises aussi (Martinique, les Saintes, Alger ...) et pour finir Brest avec, bien sûr, un examen et un classement de sortie mais c'est aussi la fin (provisoire) de ma scolarité commencée vingt ans auparavant. Pendant la permission qui suit cette croisière je reçois ma première affectation dans la Marine active :

Le « Cassard »

J'avais demandé à embarquer sur un bâtiment en armement car c'était la grande période de la renaissance de la Marine avec un programme naval ambitieux : 17 Escorteurs d'Escadre, 18 Escorteurs rapides, 6 sous-marins océaniques...de quoi fasciner un tout jeune ingénieur et me voilà, selon mes vœux, désigné pour le « Cassard » en construction à Nantes aux Ateliers et Chantiers de Bretagne (les ACB).

J'embarque donc un beau matin avec sabre et gants blancs comme on nous l'avait appris sur la « Jeanne », mais il y avait plus d'ouvriers que d'officiers ou de matelots ! heureusement je suis pris en main par l'I.M. chef du service Machines qui me ramène à moins de formalisme et m'installe dans les bureaux de l'armement. Je suis chargé de l'Extérieur c'est-à-dire de toutes les installations du Service Machines implantées à l'extérieur des compartiments de propulsion : embarcations, chauffage, appareil à gouverner, diesels, frigos, eau de lavage, etc ... Ma vie à Nantes s'organise, tout d'abord chambre d'hôtel près du théâtre avec tous les matins le vieux pont transbordeur pour rejoindre le chantier puis, après la prise d'armement, séjour à bord. Enfin ce sont les essais à quai et à la mer et l'arrivée à Brest pour achever l'armement. Entre temps j'avais reçu mon deuxième galon (I.M. de 2^{ème} classe) et je m'étais marié, quelques mois avant d'être désigné pour la « Jeanne d'Arc ».

Encore la « Jeanne »...

Mais cette fois-ci, c'est au titre de l'Etat Major du bâtiment que j'embarque. Un an après avoir quitté le statut d'élève, le changement est plutôt déroutant à tous égards. Comme de bien entendu, je me retrouve à nouveau chargé de l'Extérieur où, en plus des soucis ordinaires de cette charge, il m'incombait de veiller à la disponibilité permanente de la vedette et de la voiture du Commandant, responsabilité écrasante aux escales ! Donc 2 croisières toujours aussi classiques, 7 mois de service à la mer, d'escales, de réceptions... mais tout cela vu du côté « professoral », ce qui changeait tout. D'ailleurs j'avais dû faire un court séjour à Toulon-St Mandrier pour passer le certificat de plongeur de bord qui m'élevait au rang d'instructeur des Midships...pour l'entraînement Cousteau dans la piscine de la plage AR mais aussi dans les lagons de Bora Bora et des Saintes.

1955-1956 : un vrai tour du monde en partant par Panama , Tahiti et Bali pour revenir par Suez (quelques semaines avant la guerre du Canal), ce grand tour m'a privé du plaisir (?) de vivre la journée du 17 janvier 1956 lors du passage du méridien 180° E ou W.

1956-1957 : croisière au trajet plus traditionnel, l'Atlantique, Afrique et Amérique du Nord, le Pacifique, Amérique du Sud. Mais au retour à Brest, le 29 mai, finie la vie de marin d'opérette et direction Toulon avec armes, bagages, épouse et 2 toutes petites filles, pour le cours de navigation sous-marine à bord du vieux « Béarn » qui n'avait plus vu d'avion depuis bien longtemps mais qui hébergeait maintenant des sous-marinières. Au bout de 2 mois, nouvelle « peau d'âne », avec le Certificat d'aptitude à la navigation sous-marine ; un peu avant, il y avait eu le Certificat d'aptitude à la direction du Service Machines (la Marine championne de la formation permanente !) Cela tombait bien puisque me voilà désigné à la sortie du cours comme « Chef » à bord du 1^{er} sous- marin neuf admis au service actif après la guerre : le « Marsouin » (pour les puristes je signale que le « Narval », tête de série, avait pris du retard dans son armement et de ce fait le « Marsouin » lui était passé devant), il fut aussi le premier sous-marin vert, couleur abandonnée au profit du noir jugé sans doute plus opérationnel, dommage car nous aimions bien ce beau vert.

Le « Marsouin »

A nouveau un bâtiment neuf, c'est bien l'époque qui veut ça, mais là je trouve de vraies et lourdes responsabilités dès les premiers jours à la mer avec les inévitables « maladies de jeunesse » qui se déclarent en cascade, un volume n'y suffirait pas ! Mais qui a pu avoir cette idée folle de concevoir un moteur diesel 2 temps avec 7 cylindres et en bout d'arbre-manivelle une pompe de balayage à 3 pistons superposés ? réponse : Mr Schneider, heureusement supplanté par Mr Pielstick lors de la première refonte. C'était cependant un bateau attachant, même avec ses 4 litres d'eau par homme et par jour et son shnorchel qui vous brutalisait les oreilles.

Une courte escale à Alger en mai 58 (!) Au cours de notre transit vers Lorient, l'affectation définitive du bateau, et c'est, en arrivant, l'installation dans cette monstrueuse base sous-marine, véritable cathédrale de béton, dont nous gardons tous un souvenir ému en évoquant les fantômes d'un conflit encore bien proche ; il faut dire que dans ces années-là, à bord des sous-marins, les « loups gris de Doenitz » étaient notre référence admirative au matériel comme au personnel. Bien évidemment la famille, augmentée d'un petit garçon, suit encore une fois, et s'installe dans cette nouvelle ville, alors que je suis toujours à la mer.

Trois événements graves ont marqué cet embarquement, mais sans provoquer de drame :

- une pointe négative de 45° suite à la non ouverture des purges du ballast extrême AR au cours d'un exercice de plongée à bras.
- une collision en plongée avec un très gros navire dont l'hélice a ravagé le massif et tordu les périscopes.
- un contact très rude en plongée avec les falaises du Golf de Girolata, en Corse, crevant plusieurs ballasts.

Le « Commandant Bourdais »

Quittant le « Marsouin » après son premier grand carénage, mais sans quitter Lorient, je rejoins l'Arsenal principal en janvier 1961 pour suivre les travaux de montage de l'avis colonial « Commandant Bourdais », rapidement rebaptisé aviso-escorteur. Encore un armement, le programme naval n'en finit pas, mais cette fois-ci je suis

vraiment le premier à bord, c'est la fascination de voir se construire le bateau au jour le jour, c'est aussi le travail passionnant de la rédaction des documents de description des installations et de leur conduite, de la constitution de l'équipage et de son entraînement, puis les essais, les premières sorties à la mer ...en un mot, une véritable naissance. Au cours de cette année 1961, je suis de nouveau à Nantes pour suivre les essais au banc des moteurs principaux (Pielstick dès le début de la construction...)

Initialement prévu pour être stationnaire dans le Pacifique, le « Bourdais » s'est vu chargé, quelques semaines après mon arrivée, de la mission d'assistance à la Grande Pêche, quel bouleversement : Saint Pierre et Miquelon ce n'est pas Tahiti... mais tout le monde se fait à cette idée, le bateau avec quelques aménagements pour pays froids et mers gelées, l'équipage en redéfinissant ses perspectives d'avenir immédiat.

La fin de l'armement approche qui va se concrétiser par une Traversée de Longue Durée (T.L.D.) au cours de laquelle vont être testés le bon fonctionnement de toutes les installations et l'entraînement de l'équipage avant l'admission au service actif. Pour nous ce sera une première mission d'assistance, c'est ainsi qu'après le Pardon des Terre Neuvas à St Servan début mars 1962, nous naviguons plein ouest pendant 5 jours vers le Grand Banc de Terre Neuve puis, en suivant les chalutiers qui suivaient eux-mêmes la morue, le Labrador, le Groenland, l'Islande, la Norvège, retour à Lorient le 14 octobre après une campagne inoubliable, des pays magnifiques, une mission enthousiasmante et un bateau extrêmement marin.

« Le Vendéen »

Mais aussi retour à la vie de marin en métropole : je me vois octroyer 15 jours pour rallier Toulon et ma nouvelle affectation, l'escorte rapide « Le Vendéen », avec un appareillage le 29 octobre à 6 heures du matin ! Evidemment la famille suit une nouvelle fois, déménagement, transit, emménagement, inscriptions à l'école, la routine... Le « Vendéen » n'est pas en armement mais il n'est en service que depuis 2 ans c'est donc encore un bâtiment neuf.

J'avais demandé précédemment à faire l'Ecole Atomique de Cherbourg, pour des raisons professionnelles évidemment mais aussi pour rester dans la course vis-à-vis des enfants plus tard. Candidature non retenue par la Direction du Personnel pour d'obscurcs raisons toutes très valables à ses yeux. C'est donc à nouveau la vapeur qui m'échoit et le service en escadre avec quelques croisières lointaines sur un bateau beaucoup moins confortable que le précédent mais qui marche bien ; seuls les bouilleurs me donnent vraiment de gros soucis sur les côtes africaines.

Et soudain fin janvier 1963, la Rue Royale se réveille et découvre que je suis le seul à réunir tous les critères de sélection pour suivre l'armement du futur sous-marin atomique et donc faire l'Ecole Atomique de toute urgence à la rentrée d'octobre, avec en prime une remise à niveau scolaire immédiate grâce à un cours par correspondance dont je reçois les premiers devoirs à faire dans les jours qui suivent, le cauchemar scolaire commence...Mais comment refuser une telle perspective de carrière ? L'avenir proche se présente pourtant sous un jour sévère : un nouveau déménagement, une maison à Toulon pas encore finie d'acheter, un logement à trouver dans Cherbourg à la triste renommée et encore 2 années d'école avec pour couronner le tout la solde à terre pendant 4 ou 5 ans... je commençais à comprendre pourquoi j'étais soudain si exceptionnel ! Il faut quand même dire que j'avais pour moi : d'être sous-marinier, d'avoir embarqué sur 3 bâtiments

à vapeur (dont un à vapeur saturée), d'avoir participé à 3 armements ou fins d'armement et, (faut-il le redire ?), d'être Ingénieur A&M.

Donc, cours par correspondance à concilier avec le service à bord et à la mer, travail très prenant et résultats scolaires assez moyens, avec à prévoir un examen de contrôle en arrivant à Cherbourg sans être sûr d'être admis. En dépit de cela, la famille déménage le 4 septembre, 10 mois après être arrivée ! Et c'est enfin Cherbourg (nous y resterons 7 ans...), installation dans une belle et vieille maison mais où tout est à retaper et qui va le faire ? toujours la même, la « femme du marin », même s'il est à terre. De mon côté, je subis le fameux examen et je suis finalement admis à l'Ecole Atomique avec la confirmation de ma future désignation pour ce sous-marin de l'avenir. Octobre c'est la rentrée de tous les écoliers, petit monde dont je fais maintenant partie...

L'E.A.M.E.A.

L'Ecole des Applications Militaires de l'Energie Atomique est au fin fond de l'arsenal, un lieu propice au travail ; nous sommes une douzaine d'Officiers destinés pour moitié à la conduite des réacteurs (l'option A) et pour moitié au service des armes nucléaires (l'option B), il y a quelques « biffins » et quelques aviateurs. Et c'est à nouveau la routine de toutes les écoles : cours magistraux sur des matières inconnues (neutronique, radioprotection...), sur d'autres plus classiques mais de haut niveau, avec bien sûr les inévitables interrogations orales et écrites sujettes à notation et classements (quelques mauvaises notes m'empêcheront d'être trop sévère avec les enfants lorsqu'ils en ramenaient aussi !) puis en fin d'année, en application pratique de notre tout nouveau savoir, c'est l'étude et la rédaction d'un mémoire/projet de réacteur nucléaire.

Commencé dans le cadre magnifique de Grenoble où nous sommes superbement hébergés à la maison d'hôtes du Centre d'Etudes Nucléaires, ce projet est terminé à Cherbourg et présenté en soutenance de thèse dans les premiers jours de 1965, tout d'abord devant le jury militaire de l'Ecole pour l'obtention du Brevet Marine d'atome puis devant le jury civil de l'Institut National des Sciences et Techniques Nucléaires à Saclay pour recevoir mon dernier titre d'Ingénieur, celui d'Ingénieur en Génie Atomique, clôturant ainsi cette ultime scolarité par un succès bien mérité.

Voici qu'avec l'année 1965 s'ouvre devant moi la voie royale de l'armement du premier sous-marin nucléaire français. Le premier si l'on ne prend pas en compte le pauvre Q.244 abandonné en cours de construction, victime de sa conception dépassée (réacteur à uranium naturel et eau lourde) et du refus catégorique des Américains de nous livrer de l'uranium enrichi, sauf pour le Prototype à terre d'un réacteur de sous-marin prévu pour être implanté à Cadarache et considéré sans doute comme un réacteur d'étude, ce sera le P.A.T. Cependant je devais attendre encore un an avant de mettre le pied sur ce mythique sous-marin, en effet l'état d'avancement de sa construction ne justifiait pas encore l'affectation de l'Officier chargé de suivre les travaux de montage, poste traditionnellement occupé par l'Ingénieur Mécanicien, futur chef du Service Machines du bâtiment en construction et premier officier désigné.

Toujours l'E.A.M.E.A.

En attendant, je suis mis « en corvée » à l'EAMEA, (que je n'ai d'ailleurs jamais quittée) pour une année qui sera essentiellement consacrée :

- à préparer, sous la direction du C.V. Guillou, commandant l' EAMEA, et avec 4 autres Ingénieurs Mécaniciens (Nachin, Nougé, Arata, Lazarévitch) les programmes d'instruction des Officiers Mariniers aussi bien dans les matières scolaires classiques à réviser que dans celles touchant au nucléaire théorique et pratique, en s'attachant à ne retenir que les connaissances indispensables à leur futur poste à bord.

- à suivre, du 29 septembre au 12 décembre 1965, un stage pratique sur le P.A.T., donc au Centre d'Etudes Nucléaires de Cadarache, avec 2 autres Officiers, le futur Commandant (Louzeau) et l'Ingénieur Mécanicien qui sera chargé de la chaufferie nucléaire (Arata). Nous prenons enfin contact avec le nucléaire « vivant » en suivant toutes les opérations de mise en œuvre : réchauffage, divergence, montée en puissance, variations plus ou moins brusques de puissance, incidents simulés ou non, arrêt du réacteur, chimie de l'eau, radioprotection, études des circuits, des consignes et des procédures... Tout cela nous met vraiment dans le bain de notre futur métier car c'est ce que nous aurons à inculquer à notre futur équipage. Là aussi nous sommes logés dans la maison d'hôtes du Centre, le prestigieux château de Cadarache, surplombant la magnifique vallée de la Durance, mais cette vie de château prend fin avec le stage et c'est le retour à la vie simple de CHERBOURG. La fin de l'année est marquée pour moi par trois événements importants :

1°- le 1^{er} octobre, je passe Officier Supérieur mais avec le grade d'Ingénieur Principal de Marine et non pas avec celui d'Ingénieur Mécanicien Principal. En effet, à cette époque notre Corps est en pleine mutation pour aboutir à une complète fusion avec le Corps des Officiers de Marine : même école, même avancement, mêmes appellations de grade et plus de velours violet. C'est ainsi que je vais me retrouver Capitaine de Corvette 2 ans plus tard (j'avais l'habitude de ces changements car j'étais déjà passé en 1964 d'Ingénieur Mécanicien de 1^{ère} classe à Ingénieur de 1^{ère} classe de Marine...)

2°- le 23 novembre, on apprend que le bâtiment Q.252 (Q, pour sous-marin en construction, et 252 comme le n° d'ordre dans la liste des sous-marins construits depuis le « Gymnote » de Gustave Zédé) recevrait le nom de « Redoutable », les choses se précisaient vraiment.

3°- le 27 décembre, je reçois enfin ma désignation officielle pour « suivre les travaux de montage du SNLE « Le Redoutable », ce que j'attendais depuis près de 3 ans avec fierté et impatience mais toujours avec une certaine dose d'incertitude, les choses se précisaient de plus en plus et j'allais donc être **le premier sous-marinier nucléaire...**

« Le Redoutable »

Les Artisans

Avant de parler de la construction proprement dite du « Redoutable » je voudrais évoquer tous les grands acteurs de cette aventure nucléaire et sous-marine que j'ai bien connus et avec qui j'ai participé (modestement) à la réalisation de cet immense projet national au nom de code « Coelacanthé » dont aucun ouvrage n'a jamais, à ma connaissance, évoqué l'histoire pourtant passionnante, c'est une grave lacune, mais qui osera s'attaquer à une tâche aussi écrasante ?

Je commencerai par cette pléiade d'Ingénieurs concepteurs-constructeurs de sous-marins du STCAN, de la DCAN Cherbourg et d'Indret. Bien qu'il n'y ait pas d'ordre de préséance ni d'ordre chronologique d'entrée en scène, je dois citer en premier le père du sous-marin l'IGM Gempp, Maître d'œuvre Principal et puis il y a aussi

Cauchy, Touffais, Devauchelle, Talboutier, Marçais, Blanc, Le Mière, Cavaillès, Menez, Coutanceau, Bellache, Castelleneau, Tournyol du Clos, Boirayon, Ollivier, Baujat, Laisney et combien d'autres... Je dois aussi évoquer une figure modeste mais inoubliable de la DCAN Cherbourg : Mr Catherine qui menait d'une main de fer les équipes chargées des essais, gages de la réussite de l'œuvre tout entière.

C'est ensuite au tour de tous ces Ingénieurs et Techniciens du CEA/Département de Propulsion Nucléaire de Saclay et Cadarache d'être évoqués en commençant là aussi par le père du réacteur (un ancien d'Indret d'ailleurs) Mr Chevalier à qui succéda Mr Andrieu (ancien commandant de ce malheureux Q.244) dont l'implacable rigueur dans la conduite du réacteur a marqué à jamais nos esprits et ceux de nos successeurs à qui nous l'avons transmise et qui n'a pas faibli depuis 40 ans, c'est ensuite dans le désordre : Bourgeois, Grimal, Ferry, Bonnet, Simon, Burban, Reynes, Le Heiget, Tabouret, Moquart...

Arrivons maintenant aux acteurs de la Marine elle-même en commençant par les personnalités de l'Etat Major dont je ne citerai que peu de noms car nous n'entretenions avec elles que des rapports lointains et surtout nous n'étions pas tellement en odeur de sainteté... Nous sortions trop d'une routine d'Escadre dans une ambiance permanente de Secret Défense, de plus nous étions peut-être un peu trop imbus de notre valeur et de notre mission de défense de la France, voire de l'Occident, et pour finir nous étions accusés de monopoliser tous les crédits aux dépens du reste de la Marine. En bref nous n'avons jamais ressenti un soutien indéfectible de la Rue Royale... Tout au moins tant que l'aventure n'a pas été couronnée du succès auquel nous l'avons menée ! Voici donc l'amiral Rousselot chef du projet Coelacanth, Piéri du Bureau sous-marin, Salmon Legagneur de la Commission Permanente des Essais (CPE), Chaillon du Service Technique des Machines (il fut le premier Officier chargé de l'Ile Longue), et Bougeois à Indret.

Avant d'arriver à l'Equipe, je fais un détour par l'EAMEA où le CV Guillou, avec les Officiers déjà cités, s'était donné pour mission le recrutement et la formation des futurs Officiers et Officiers Mariniers nucléaires, en allant lui-même les chercher dans les Unités, méthode qui ne plaisait pas à tout le monde mais qui a prouvé son efficacité dans la période cruciale des premières années. Rappelons, à ce sujet que le redoutable amiral Rickower, père des sous-marins nucléaires US, avait dit que si la France pouvait sans doute construire de tels bâtiments elle serait incapable de les armer au personnel... Pour une fois il s'était trompé, et le surnom à la fois admiratif et impertinent de « Guilloukower » donné au Cdt Guillou reflète bien l'état d'esprit du moment et la confiance que nous avions en lui.

Enfin, voici l'Etat-major et la Maistrance du premier équipage dont le ralliement s'échelonne d'avril 1966 à avril 1968 date de l'entrée en armement pour essais. Tout d'abord ce sont les Officiers « Energie », Arata (réacteur), Ramonnet (propulsion), Canevet (sécurité-plongée), puis le Commandant Louzeau, quelques jours après le lancement et peu à peu, Coatanéa (Cdt en Sd) Dyèvre (Opérations), Monteils (Commissaire), Faltot (Médecin), Pelliard (calcul), Merveilleux du Vignaux (opérations), Magnac (torpilles), etc... C'est aussi la Maistrance « Energie » qui arrive en premier, les mécaniciens Le Liboux et Lelias (dont les photos sont dans le supplément de Ouest France consacré à Jules Verne p. 23, mais ils avaient 40 ans de moins !), Ehling, Avril, Belbèze, Dodinet, Lefrique, les électriciens Le Gulludec, Fauconnier, l'instrumentiste-chimiste Le Bouennec.... Quelle brochette de garçons remarquables ! Et il y en avait bien d'autres à venir.

« Le Redoutable »

La construction.

Mais revenons au 3 janvier 1966, je suis tout seul face à ce monceau de ferraille qui deviendra notre bateau mais qui pour l'instant est encore coupé en tranches qui peu à peu vont être soudées les unes aux autres et, de mon côté, laissant faire ingénieurs, techniciens et ouvriers, je m'occupe à mettre en place un petit bureau d'armement dans la caserne du Groupe des Sous-marins (GSM), face à l'immense cale de lancement où se construit le « Redoutable ».

Mes moyens sont plus que modestes et je quémande un peu partout du petit matériel et du petit personnel, à la Majorité Générale, à la DCAN, à l'EAMEA, au GSM... Et c'est ainsi que je commence à exister en recevant peu à peu, un quartier maître secrétaire, une machine à écrire, des rames de papier, des stencils, une machine à photocopier à alcool (!), un matelot dessinateur, quelques meubles de bureau, etc...

Dès les premiers jours, je fais la tournée réglementaire des autorités à Cherbourg, à Paris et même à Indret, je reçois partout un accueil favorable même si le Directeur de la DCAN trouve que j'arrive un peu tôt et me demande de ne pas intervenir dans les travaux en cours ce dont je me suis bien gardé évidemment. J'entretiens cependant d'excellents rapports avec tous les ingénieurs des bureaux d'études, des ateliers de construction, ou de la cale de montage, que ce soit ceux de la DCAN, d'Indret ou du CEA/DPN (Département de Propulsion Nucléaire). Nos échanges de vues portent essentiellement sur la documentation : spécifications, notices descriptives et de mise en œuvre des appareils, atlas de coque, carnets de tuyautages, monographies, etc que je commence à réunir, à classer et à adapter pour l'instruction du personnel à venir.

Par ailleurs, je suivais avec mes adjoints l'avancement des travaux de montage à bord en particulier ceux des gros éléments comme la cuve du réacteur, les échangeurs, l'appareil propulsif mais aussi les tubes lance missiles, les tableaux électriques ... Nous suivions aussi les vérifications et épreuves préalables à l'acceptation des installations. Il y avait également les essais en usine des ensembles importants : turbines -ligne d'arbres à Indret, diesels alternateurs à Montoire de Bretagne, poste de pilotage à la SAGEM, bouilleurs aux ACN de Nantes... C'est ainsi que j'ai passé une grande partie de l'été 1966 dans le cadre désuet mais attachant de « l'Île d'Indret » encore tout imprégnée d'une ambiance fin XIX^e avec son château directorial, ses forges, sa fonderie, sa chapelle et son Cercle Naval aux nappes à carreaux rouges et blancs, oserais-je évoquer Zola et Jules Verne ? Mais le matériel moderne est là, nous sommes bien au milieu du XX^e siècle et l'ensemble propulsif du 1^{er} sous-marin nucléaire français est prêt à commencer ses essais et c'est pour en suivre le déroulement que je suis là le 5 juillet 1966, puis les jours suivants : visites au Directeur, aux divers ingénieurs et à mon camarade Bougeois qui est en poste à Indret, quant à moi je suis logé au fameux Cercle Naval.

Les essais se déroulent avec les hauts et les bas classiques : fuite d'huile, de vapeur, chutes de vide... Mais aussi avec des montées en puissance, des variations d'allures, des mesures d'urgence qui donnent toute satisfaction. En dehors des essais je passe mon temps à exploiter les spécifications et les guides de conduite, ainsi qu'à rédiger le « journal d'essais » et les inévitables rapports mensuels adressés à l'EMM. Avec Arata et Belbèze nous nous relayons pour assurer un suivi permanent des essais... Et nous permettre un petit minimum de permission.

Le détail de ces essais ne pouvant intéresser que les spécialistes d'Indret, il fera sans doute l'objet d'un texte séparé afin de ne pas alourdir celui-ci. Une étape cependant : la première montée du groupe propulsif à la puissance maximum de 24.000ch le 29 août et, pour finir, la présentation en recette officielle, le 23 septembre avec une nouvelle montée à Pmax ; le ban et l'arrière ban de la DCAN est là mais les représentants de l'EMM et du STM qui ont jugé bon de prendre l'avion se voient bloqués à Paris par le brouillard ! Ils arriveront cependant à temps pour participer au déjeuner officiel au Château et assister à quelques manœuvres durant l'après midi. La recette est acquise et, mission terminée, je reprends le chemin de Cherbourg.

Toute la période qui s'ouvre, jusqu'à la première sortie à la mer le 2 juillet 1969, va durer près de 3 ans et fera dire à San Antonio dans un de ses romans : « ...c'était long comme l'armement du Redoutable ». L'état major et l'équipage se sont peu à peu renforcés jusqu'à l'entrée en « armement pour essais » le 27 avril 1968, date à partir de laquelle le Bord prenait en main les installations au fur et à mesure de leur achèvement et assurait la sécurité du navire.

« Le Redoutable »

L'armement pour essais

Nous avons donc continué à établir les bases de l'organisation interne du bâtiment en prenant en compte les 3 grandes nouveautés dans la Marine : la propulsion nucléaire, les missiles balistiques et la taille exceptionnelle du sous-marin, le tout sous-tendu par l'obsédante question de la sécurité nucléaire à tous les niveaux. Comme sur tous les bâtiments tête de série nous avons établi :

- la définition de toutes les situations dans lesquelles pourra se trouver le sous-marin : soit les classiques comme les tenues de navigation, de veille, de plongée...soit des nouvelles comme celles imposées par le réacteur : arrêt froid, arrêt chaud, criticité, alarme...

- l'organisation de l'Etat-major du sous-marin : une simple création de deux services, **Missiles** et **Calcul**, pour le « Pont » mais, par contre pour la « Machine », c'est une véritable révolution culturelle que j'ai initiée et que j'ai tenu à mener à bien malgré certaines réticences. Il s'agissait de remplacer le traditionnel « Service Machines » dirigé par le « Chef » assisté de ses adjoints spécialisés, par un Groupement de Services au sein duquel les dits adjoints devenaient des chefs de service à part entière comme l'étaient les officiers « Pont » au sein du Groupement Opérations, le « Chef » (moi en l'occurrence) devenant chef de ce Groupement désormais appelé « Energie » et chargé de coordonner l'action de 3 nouveaux Services appelés **Réacteur**, **Propulsion** et **Sécurité-Plongée**. Tout cela pour tenir compte des nouveaux matériels et surtout de la réforme, déjà évoquée, du corps des Officiers de Marine.

Mais cela n'a pas été sans difficultés pour moi avec ma hiérarchie technique au sein de l'E.M.M. (le S.T.M) qui voyait d'un mauvais œil la disparition du titre prestigieux de Chef du Service Machines et considérait que je trahissais le vieux Corps des Ingénieurs Mécaniciens ! Mais j'ai tenu bon et, comme sur le « Redoutable » tout le monde était favorable à cette nouvelle organisation, elle a donc été entérinée et est restée en place depuis.

A ce propos on peut rappeler qu'une évolution en quelque sorte inverse s'était produite dans les attributions des officiers sous-marinières après l'abandon du Q.244. En effet sur ce sous-marin, c'était un Officier de Marine qui avait la charge du réacteur, les Ingénieurs Mécaniciens ne s'occupant que de la machine et de la sécurité-plongée, c'est-à-dire une organisation analogue à celle des anciens sous-marins où l'Officier en Second était chargé de la batterie, source de l'énergie, ainsi que de l'électricité et je ne sais ni quand, ni pourquoi, ni par qui la charge du réacteur a été confiée aux Ingénieurs Mécaniciens, mais cela avait déjà eu lieu lorsque j'ai été pressenti pour armer le « Redoutable » en 1963.

- les rôles, c'est-à-dire la répartition de l'équipage entre les différents services et les différentes situations,

- les consignes afférentes à ces situations et au passage de l'une à l'autre ainsi que celles concernant la vie courante à bord. Une de ces dernières a pourtant été difficile à faire admettre en haut lieu (Etat-Major et concepteurs) c'est celle de l'interdiction de fumer à bord, comme c'était le cas sur tous les sous-marins depuis très longtemps, le hic étant que depuis plusieurs années, des chercheurs, chimistes, médecins ou pharmaciens étudiaient à grands frais les moyens d'éliminer les fumées de tabac dans le bord...Quelle déception pour eux quand nous avons décidé de conserver cette interdiction ! Mais nous avons été inflexibles et plus tard les Américains nous ont même envié cette décision.

- la définition d'une nouvelle terminologie attachée aux nouveaux matériels ; cependant j'ai obtenu de conserver quelques expressions très « vieille marine » comme celles d'allumage et bas les feux appliquées à la mise en route et l'arrêt du réacteur et aussi celle d'Ingénieur de quart pour faire pendant à l'Officier de quart... 40 ans après elles sont toujours employées.

- les documents descriptifs des appareils et installations, en liaison étroite avec la DCAN, une question longuement étudiée et débattue avec cette dernière, fut celle du repérage du matériel afin de définir un système unique adapté à toutes les installations du bâtiment, mais aussi à l'administration de ce matériel, ce fut le « repérage topofonctionnel » toujours en service je pense, du moins dans ses grandes lignes

Quelques événements importants ont marqué cette période :

- le lancement du bateau le 29 mars 1967 par le Président de Gaulle, c'est exprès que je ne dis pas le Général de Gaulle car ce dernier était en civil montrant par là-même que ce lancement n'était pas une simple cérémonie militaire mais bien un événement à portée nationale, voire internationale. La France allait se doter de la composante marine de la Force nucléaire stratégique rejoignant ainsi les USA, l'URSS et la Grande Bretagne. Moment grandiose et émouvant que celui où cette énorme masse se met en mouvement au son de la Marseillaise.

- l'arrivée du Commandant désigné Louzeau quelques jours après le lancement, ce que nous p avons interprété (à tort ou à raison ?) comme la volonté de la Délégation Générale à l'Armement de garder pour elle seule la notoriété de l'événement...

- un stage sur le PAT à Cadarache, du 4 juillet au 14 septembre, pour acquérir la qualification officielle nécessaire à notre embarquement définitif. Nous sommes à nouveau en prise directe avec le réacteur mais là, encore une fois, dans un contexte plutôt scolaire avec l'inévitable test de fin de stage, sous le regard inquisiteur des autorités et non des moindres : Mr Chevalier, l'Amiral Joire Noulens, le CV Guillou, le CF Louzeau ! Nous étions 5 Officiers (Canevet, Magnac, du Vignaux, Coatanéa et moi) et une douzaine d'Officiers marinières, nous n'étions plus logés au Château cette fois-ci mais

dans le tout nouveau Centre Marine de Jouques à quelques kilomètres du Centre nucléaire et dirigé par le CV Nachin.

- l'arrivée à bord de la vapeur (non nucléaire) le 18 juillet 1968 permettant la mise en route et les essais des auxiliaires de la machine, condensation et turbo-alternateurs contribuant ainsi à donner vie à notre bateau.

- l'embarquement du cœur du réacteur le 29 janvier 1969, une étape hautement symbolique.

- nous obtenons, après un certain temps de discussions et sous ma ferme impulsion, que ce soit l'équipage qui prenne en main, dès le début des essais à quai, la mise en œuvre de toutes les installations et particulièrement celle des pupitres de surveillance et de commande, mais bien évidemment sous les ordres et la responsabilité des organismes constructeurs (DCAN, Indret, CEA/DPN). Cette pratique était depuis longtemps en usage à bord des sous-marins mais pas à bord des bâtiments de surface où Indret en particulier ne « lâchait » la machine qu'aux tout derniers moments de l'armement. Mais nos arguments ont été suffisamment persuasifs pour que nous ayons finalement eu satisfaction, les voici :

- nous sommes sur un sous-marin, donc appliquons la règle générale d'ailleurs justifiée par le manque de place réservée au personnel

- l'équipage doit être formé le plus tôt possible en raison de la grande nouveauté des matériels dans tous les domaines

- les opérateurs seront des officiers marins de haut niveau, bien connus et appréciés des ingénieurs du chantier et ayant fait leurs preuves sur le PAT

Dès le début de 1969, la construction est suffisamment avancée pour que la série des « premières fois dans la Marine » commence à s'égrener et ce sont successivement :

- la **première divergence** (à froid) du réacteur le 26 février 1969 à 23h30 avec cette annonce répercutée pour la première fois dans le bord : « Réacteur critique ».

- la première divergence aux conditions nominales conduisant à la **première autonomie nucléaire** le 8 mars à 15h17 suivie d'une montée en puissance à 30% fêtée au champagne par l'IGM Blanc dans le PC propulsion, et Mr Chevalier assista ce jour-là au couronnement de l'œuvre à laquelle il avait consacré près de 10 années de travail...

- la première autonomie nucléaire réalisée par l'équipage le 15 mars suivie de la prise en charge officielle de la conduite du réacteur par le Bord avec un service de quart continu (ingénieurs et opérateurs)....Grande joie mais lourde responsabilité.

- la **première plongée** ... statique, le 25 juin, c'est-à-dire amarré à un coffre en rade, coffre que nous avons rallié par nos propres moyens de propulsion, 3 coups de klaxon, « Alerte ! », ouverture des purges, le bateau s'enfonce peu à peu et tout ça pour la première fois, comme pour le retour à quai en propulsion vapeur nucléaire

- la **première sortie en haute mer** le 27 juin pour des essais de propulsion en surface

- et enfin le 2 juillet, direction la fameuse fosse d'Aurigny, appelée aussi des Casquets, (75m de profondeur où les Anglais avaient l'habitude de déverser leurs vieilles munitions et autres déchets nucléaires !) et c'est la **première plongée en route libre**, ce jour que j'attendais depuis plus de 6 ans ! Tout s'est passé comme lors de nos exercices d'entraînement, sans appréhension, tant nous avions tous confiance en nous et en nos constructeurs, en définitive une simple promenade à 50m d'immersion, mais quelle promenade !

« Le Redoutable »

Les essais à la mer

Et maintenant les essais proprement dits, c'est-à-dire à la mer, peuvent commencer, ils vont durer 4 mois, jusqu'au 8 novembre 1969 date de l'entrée en « démontages après essais ».

C'est alors une période intense essentiellement centrée sur les installations de propulsion et de sécurité-plongée avec les vérifications de leur bon fonctionnement non seulement en régime normal mais aussi et surtout dans les situations de performance extrêmes du sous-marin :

- puissance maximum de propulsion (**P_{max}**) et donc aussi du réacteur, le 18 octobre, soit 4 heures à 24 nœuds en plongée (c'est encore une première fois que cette vitesse en plongée) saluée par une petite fête dans les tranches AR ; nota, j'étais moi-même de quart au PCP

- immersion maximum (**I_{max}**) à 300m le 3 août ; nous allons même à 310m en dépit de la réglementation très stricte sur la navigation en plongée mais ceci pour faire plaisir et sur sa demande, à l'amiral Salmon Président de la Commission Permanente des Essais (CPE), cela vaudra au Cdt Louzeau, le 30 octobre, des remontrances acerbes du CV Piéri chef du bureau sous-marin de l'EMM... (cherchez l'erreur !)

- arrêt d'urgence en passant de P_{max} en avant à P_{max} en arrière (AR4), dure épreuve pour le réacteur qui réagit très bien...les opérateurs aussi !

- assiette maximum à +30° avec « alarme » pour vérifier que la chute des croix de contrôle du réacteur se faisait bien, même dans cette position extrême

- enfin, pour clore les essais, la dernière « première fois » de cette période: une plongée dite de longue durée de 10 jours (252 h exactement) sans retour en surface ni marche au schnorchel, cela paraît banal, voire ridicule, aujourd'hui mais à ce jour-là, aucun sous-marin ne l'avait encore fait.

Retour à Cherbourg le 8 novembre marqué par un incident « diplomatique » ; en effet l'amiral CPE demande par message que l'on fasse en grand rade l'essai de mouillage prévu au programme, ce que le Cdt Louzeau estime dangereux et donc refuse de faire...Cela lui vaut une nouvelle algarade (mais le Cdt n'est-il pas maître après Dieu sur son bateau ?). Du coup, l'amiral Salmon refuse, lui, de venir à bord nous accueillir et ne fait pas le message traditionnel de félicitations pour le bon déroulement des essais ! Et pourtant ces essais venaient de se dérouler dans les meilleures conditions possibles. Petite déception, mais n'avions nous pas déjà reçu, équipage, DCAN et CEA, les félicitations du Chef d'Etat Major des Armées, le Général Fourquet, le 17 septembre et celles du Gouvernement, par l'intermédiaire du Ministre de la Défense Michel Debré le 6 octobre, tous deux étaient d'ailleurs venus à bord, le Général Fourquet ayant même plongé avec nous pour assister à un tir de maquettes de missiles. (nota : cet essai de mouillage n'aura jamais lieu car la ligne de mouillage fut considérée comme inutile et donc débarquée et aucun des sous-marins construits ultérieurement n'en sera équipé...)

Précédemment, nous avons eu la visite de nombreuses personnalités parmi lesquelles le Premier Lord de la Mer (!), Mr Horowitz, Directeur des Piles au CEA, sans oublier la Presse venue en force, 40 journalistes, le 19 mars 1969 et où se côtoyaient Paris Match, France Soir, le Nouvel Observateur, mais aussi Pilote et Tintin, tous très impressionnés en dépit de leurs tendances politiques assez divergentes.

« Le Redoutable »

Démontages et achèvement

Maintenant que les essais sont terminés, il faut savoir pourquoi ils se sont bien terminés, et c'est le but des démontages après essais : la plupart des appareils et circuits sont démontés, vérifiés, examinés, mesurés, éventuellement réparés et finalement remontés après que les leçons pour leur mise en œuvre ultérieure aient été tirées.

Cela nous conduisit, tous travaux terminés, à retrouver un bateau remis à neuf, prêt à repartir et cela commença par la deuxième première divergence...le 15 août 1970 (et pourquoi pas le 15 août ?), puis tout s'enchaîna, allumage le 20, autonomie le 28, point fixe le 6 septembre, plongée statique le 10 et en finale le **départ de Cherbourg** le 25 septembre à 17h. :

Nous sortons de la forme du Homet au son du clairon, puis c'est la Garde et la musique qui rendent les honneurs lors de notre passage le long de la jetée du Homet où les autorités de la 1^{ère} Région Maritime nous disent un dernier adieu ...Emotion de part et d'autre. Une fois en haute mer c'est le message de remerciement à la DCAN, en laissant derrière nous les brouilles et les prises de bec inhérentes à la fin de toute trop longue période de travaux, car en définitive notre bateau était quand même une belle réussite.(nota personnel : la famille est installée à Brest depuis le 4 juillet...toujours la routine).

Le lendemain, plongée à 300m suivie d'une série d'essais de bon fonctionnement et c'est **l'arrivée à l'Ile Longue** le 9 octobre 1970, l'Ile Longue que le « Redoutable » ne quittera plus que le 30 septembre 1991, mais là ce sera pour retourner à Cherbourg se faire désarmer, et ce fut ce jour-là l'occasion d'une grande réunion « d'anciens combattants du nucléaire » pour la cérémonie officielle de départ, j'y étais bien évidemment. Mais j'étais aussi à une cérémonie beaucoup plus intime, le jour même de l'arrivée du « Redoutable » à Cherbourg, où j'avais été invité, avec Arata, par les « vieux » du CEA/DPN à assister à la dernière chute des croix de contrôle du réacteur, symbole même de l'arrêt définitif du bateau, et ce fut Arata qui, en tant premier patron du réacteur, eut le privilège d'appuyer une ultime fois sur le bouton rouge d'ALARME, à 03h13 le 9 octobre 1991. Le « Redoutable » est toujours à Cherbourg livré à l'admiration du grand public dans le cadre prestigieux de la Cité de la Mer ...Mais nous n'en sommes pas encore là. !

En ce 9 octobre 1970 nous découvrons l'immense hall et le bassin où nous venons nous amarrer. Tout est nouveau pour nous dans cette Ile Longue devenue maintenant si familière aux sous-mariniers mais ce jour-là beaucoup de choses y sont encore à mettre au point et à finir d'aménager dans les installations portuaires et de vie ainsi que dans nos relations avec nos nouveaux interlocuteurs des Constructions Navales et des organismes Marine. Quelques surprises aussi nous attendent, comme au moment de notre premier échouage lorsqu'une fois le bassin asséché tous les détecteurs de radioactivité du bord se sont mis à klaxonner...Stupeur jusqu'à ce que l'on comprenne que le responsable était le granit breton qui nous entourait de toute part, il a suffi de remonter les seuils d'alerte et tout est rentré dans l'ordre. Malgré tout cette arrivée marquait un nouveau « rendez-vous » réussi dans l'aventure nucléaire nationale.

A partir de ce même 9 octobre 1970, ce fut au Groupement « Opérations » et aux Missiliers de connaître les joies mais aussi les soucis de l'achèvement et des essais de leurs installations, le Groupement « Energie » se contentant (!) dès lors d'assurer à ces messieurs la logistique nécessaire au bon déroulement des dits essais : eau, gaz,

électricité et aussi propulsion vers les champs de tirs. Cela ne veut pas dire que nous-mêmes n'avions plus de soucis, que l'on se rassure nous en avons toujours eus. Le plus grave d'entre eux, en cette fin d'année 1970, fut celui occasionné par plusieurs fuites sur le circuit primaire que Monsieur Andrieu lui-même est venu examiner et juguler, mais cela nous a obligé à exécuter un certain nombre de refroidissements et de réchauffages du réacteur, ce qui a été bon pour notre entraînement mais pas pour le calendrier des essais. Ce ne fut donc que le 28 novembre que l'on put appareiller et ainsi fêter à la mer, au sein du Groupement Energie, la première « **Saint Eloi nucléaire** », le 1^{er} décembre 1970...

Mais voici que commencent à poindre les prémices d'un énorme changement dans les habitudes de vie des sous-mariniers : les nécessités stratégiques de la mise en œuvre des SNLE imposent de constituer 2 équipages qui auront à tour de rôle la charge du bateau. Là aussi, aujourd'hui en 2006, cette organisation est d'un affligeante banalité, mais il y a 35 ans tout était à inventer, sans aucun antécédent pour nous guider, et nous étions alors au pied du mur devant une situation que nous savions depuis longtemps devoir arriver un jour mais dont nous avions différé l'étude faute de temps. Et pourtant le Cdt « Rouge » (CF Bisson) était avec nous depuis des mois et l'effectif du bateau gonflait peu à peu, officiers comme équipage, jusqu'à doubler en nombre. Il fallait agir vite et décider

- comment former 2 titulaires pour chaque poste
- comment passer la suite historique des appareils et installations
- comment passer la suite administrative du matériel à charge
- comment occuper un équipage complet à terre et sans bateau
- comment désigner ceux qui seront « Bleu » et ceux qui seront « Rouge »
- comment (détail sordide) partager équitablement les avoirs des différentes « gamelles »
- comment...etc...

Répondre à toutes ces questions allait être notre souci permanent pendant tout le début de l'année 1971 pour arriver à une organisation acceptable mais non définitive au moment de partir en TLD, mais entre temps ce ne seront pas les discussions vives et les controverses entre nous qui auront manqué !

Je ne sais plus très bien comment, dans les premiers temps, les personnels étaient répartis et se relayaient pour se former à leur poste de quart à la mer. Pour ma part j'avais 7 à 8 « ingénieurs » adjoints en instruction dont le plus ancien (LV Ramonnet) était prévu devenir Chef Rouge (je devenais donc Bleu) mais tous les autres Services étaient logés à la même enseigne. C'est ainsi que le 7 décembre et pour la première fois je reste sur le quai à regarder, avec nostalgie, partir « mon » bateau avec un Chef qui n'était pas moi ! (Par contre le Cdt Louzeau restera seul aux commandes jusqu'au retour de la TLD fin août 1971.) Mais, lorsque le « Redoutable » revient le 12, j'apprends qu'il y a eu un grave incident de conduite qui a entraîné une rapide dégradation de la situation du réacteur et de la propulsion dont l'équipe de quart a toutefois pu se sortir sans répercussion sur la sécurité du bâtiment (oserai-je dire « si j'avais été là... » ?).

Ensuite les essais « opérations » et les incidents mécaniques « énergie » se succèdent à un rythme soutenu, au fil des sorties à la mer, pour ceux qui sont embarqués, rythme d'activité moins soutenu pour ceux qui restent à terre en « garnison » soit sur l'Ile Longue soit dans les tout nouveaux casernements de la Base Sous-marine des Roches Douvres, de l'autre côté de la rade. Pour ma part je continue à rédiger les documents de suivi historique et de conduite des installations « énergie ». Quelques événements importants marquent ces six premiers mois de 1971 :

- le 1^{er} février, le « Redoutable » se trouve, à la nuit tombée, dans le goulet de Brest en route pour une sortie d'essais lorsqu'à 19h30 il percute un petit chalutier qui vient de lui couper la route, le chalutier coule mais son équipage est recueilli par notre escorte ; nous rentrons à l'Île Longue pour examen du bateau (aucun dégât) et enquête administrative.

- le 25 février, j'organise, pour occuper l'équipage Bleu, une marche dite militaire avec 50 participants, un départ de la pointe des Espagnols et une arrivée à l'Île Longue.

- le 4 mars, nouvelle marche mais cette fois-ci avec un armement léger pour pimenter l'opération laquelle se termine par un méchoui pour les 66 participants, gros succès (je note « l'équipage se soude »...)

- le 27 mai, encore une sortie...mais où ai-je été chercher l'idée de descendre l'Aulne dans les barcasses à avirons de la Compagnie de Protection ? J'ai manqué m'en mordre les doigts. Nous partons en car à 90 dont 8 officiers. Nous mettons à l'eau les 9 barcasses et le dinghy de commandement (où je suis) au lieu-dit Le Passage et nous voilà partis au fil de l'eau, bonne ambiance, mais nous prenons du retard et arrivés au Pont de Térénez le vent et le clapot nous obligent à « beacher », je fais rallier les cars et l'expédition se termine, à l'Abbaye de Landévennec, par un nouveau méchoui, merci aux bons Pères. Tout le monde est ravi.

- juin, le « Redoutable » se présente sur le champs de tir du Centre d'Essais des Landes (CEL) pour le **premier tir** officiel d'un missile balistique (j'étais à bord ce jour-là) : allumage réussi et trajectoire parfaite...Champagne pour fêter l'évènement.

- le 28 juin, c'est notre dernier appareillage avec un représentant du CEA/DPN à bord, après cela nous serons (je serai) complètement responsables de la mise en œuvre du réacteur

Et voilà le « Redoutable », tous les essais acquis et tout le personnel formé (au mieux) prêt à remplir sa mission, 7 ans après sa mise sur cale à Cherbourg. Il ne lui reste plus qu'à accomplir son dernier test, la Traversée de Longue Durée qui sera la préfiguration de ses futures patrouilles mais toutefois sans les têtes nucléaires des missiles. C'est à la préparation de cette « patrouille » que nous nous employons pendant la première semaine de juillet en embarquant tout ce qui est nécessaire pour une navigation d'au moins 45 jours et l'appareillage du 7 de ce mois de juillet 1971, est un peu un saut dans l'inconnu.

« Le Redoutable » (suite et fin)

T.L.D. - La première patrouille

Ce dernier épisode mériterait soit quelques lignes car depuis 35 ans le déroulement au jour le jour d'une patrouille ne doit pas avoir tellement changé, soit un volume entier car c'était la première fois. Je me contenterai de quelques lignes pour évoquer :

Le nom des membres de l'Etat Major dont je suis certain qu'ils étaient à bord : Louzeau (Cdt), Dyèvre (Sd), du Vignaux (Ops), Gagneux (Energ), Dambier (réacteur), Roudaut (Prop), Hollander (Sec Plong), Pelliard (calcul), Faltot (méd), Lavollé (futur Cdt Bleu)...

Le départ vers 18h le 7 juillet accompagné d'un petit bagad ; l'amiral Sous-marins (Joire Noullens) embarque pour 3 jours. La vie à bord s'organise, les incidents mécaniques commencent, des exercices avec sous-marins, escorteurs, avions occupent les

journées et, après avoir débarqué notre amiral, nous plongeons enfin pour de bon et pour quelques semaines, le 10 juillet.

Le 18 nous mettons franchement le cap au nord et la « patrouille » commence mais l'on apprend qu'à moins de 30 nautiques de nous il y a 1 croiseur, 3 escorteurs et 1 sous-marin russes et aussi 3 escorteurs d'Allemagne de l'ouest ...Notre départ n'est pas passé inaperçu ! Cependant cette « escorte » disparaît rapidement

Une avarie de compresseur de CO2 nous oblige à faire quelques heures de schnorchel, dommage, mais nous dépannons l'appareil et alors plus de schnorchel

le 21 nous avons encore l'impression d'être toujours pistés

le 24 passage du Cercle polaire avec le classique baptême, je crois que j'étais le seul à bord à l'avoir déjà passé (sur le « Bourdais »)

le 27 nous sommes en vue de l'île Jean Mayen...au périscopes

le 28 tir fictif de nos 16 missiles sur initiative de Paris et nous prenons la route du retour

le 10 août nous faisons surface pour embarquer des spécialistes de la bouée remorquée qui donne des signes de faiblesse, dommage pour l'entraînement à la plongée de longue durée

enfin le 17 août : « Surface » et c'est **la fin de la patrouille/TLD**, la période d'armement est bien terminée et s'est bien terminée. Nous sommes accueillis à l'Ile Longue par l'équipage Rouge au grand complet.

Bilan sommaire de la patrouille : 41 jours de mer avec 38 jours en plongée dont 31 en continu ce qui correspond à 991 heures de fonctionnement du réacteur et 7.700 nautiques parcourus, c'est quand même pas si mal...Evidemment d'autres ont fait beaucoup, beaucoup plus et mieux par la suite mais, et j'en aurai fini avec ce refrain : **c'était la première fois.**

Tout va très vite alors pour moi, je passe la suite au « Chef Rouge » le 20 août et je débarque du « Redoutable » le 20 octobre, 5 ans et 10 mois après avoir mis les pieds sur ce « monceau de ferraille »...Nostalgie ! Et je pars avec armes et bagages mais aussi avec une hépatite qui m'envoie à l'hôpital Bégin de Paris pour 3 semaines et 2 mois de convalescence, puis c'est la vie trépidante des Etats-Majors parisiens qui m'attend. (Nota : la famille est déjà installée en Région Parisienne depuis le 5 septembre).

Quant au « Redoutable », il repartira le 5 novembre pour une TLD bis et Rouge d'un mois, puis le 28 janvier 1972 pour sa première patrouille opérationnelle (Bleue) ; ensuite il va enchaîner patrouille sur patrouille jusqu'à ce 30 septembre 1991 évoqué plus haut.