

Incendie de la Perle : un coup très dur pour la sous-marine française

Venant cruellement mettre en évidence les limites des réductions de format à leur strict minimum, l'incendie qui a ravagé le 12 juin la partie avant de la Perle constitue non seulement un choc pour la sous-marine française, mais pose également des questions sur la capacité de la Marine nationale à remplir dans les années qui viennent l'ensemble de ses missions sous la surface de l'eau.



Les pompiers intervenant sur la Perle vendredi (© MARINE NATIONALE)

Un sinistre intervenu lors du dernier arrêt technique majeur du SNA

Dernière des six unités du type Rubis et plus récent sous-marin nucléaire d'attaque français actuellement en service, la Perle, opérationnelle depuis 1993, est depuis janvier dans l'un des bassins de la zone Missiessy de la base navale de Toulon, où elle a été mise au sec. Cela, dans le cadre de son dernier arrêt technique majeur (ATM), mené industriellement par Naval Group (maître d'œuvre) et ses sous-traitants, sous la responsabilité du Service de soutien de la flotte (SSF). Un chantier décennal comprenant la révision complète des installations et équipements du sous-marin, des modernisations de systèmes, le carénage et la vérification de la coque épaisse, ainsi que le rechargement de son cœur nucléaire. Un ATM devant lui permettre de rester en service jusqu'à son remplacement par le dernier des six nouveaux SNA du type Barracuda, dont la livraison est prévue en 2029.

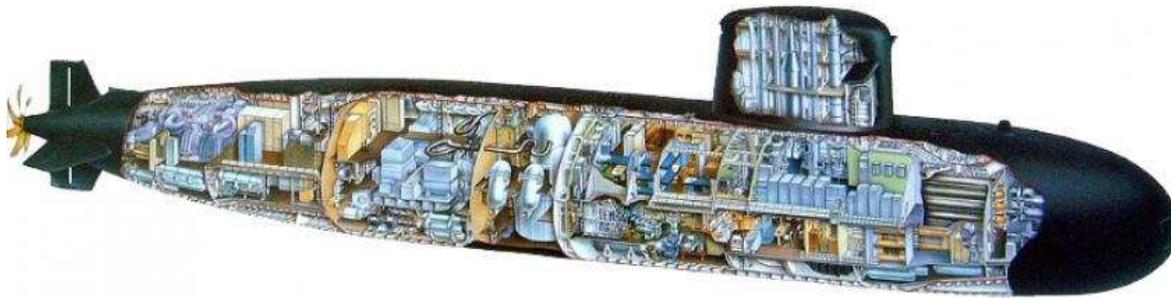
L'incendie s'est déclaré vers 10h30 vendredi matin dans la partie inférieure de la moitié avant du bâtiment, long de près de 74 mètres pour un diamètre de 7.6 mètres. Cette zone, composée de deux tranches (Charly et Delta) abrite notamment le poste de conduite navigation opération (PCNO), le compartiment des armes et tubes lance-torpilles, les locaux vie de l'équipage et le compartiment des auxiliaires.

Alors que des interventions étaient en cours dans les fonds, une quarantaine de personnes, pour l'essentiel de Naval Group, était à bord. Ces personnels ont pu évacuer sans qu'il y ait de blessé. Mais le feu a rapidement pris et s'est transformé en brasier particulièrement dur à combattre dans cet environnement confiné et très exigü, certes vidé d'une grande partie de ses équipements, mais encombré de tuyaux, câbles et autres structures temporaires (dont des planchers en bois) inhérentes aux ATM.

Alors que la coque a été arrosée toute la journée pour être refroidie, le feu n'a été maîtrisé à l'intérieur du sous-marin que peu après 21H, suite au remplissage des fonds avec de la mousse. Il a été finalement considéré comme éteint à 00H50 seulement. Pour en venir à bout, près de 300 personnes ont été mobilisées toute la journée, dont une centaine de pompiers, en l'occurrence les marins-pompiers de la base navale qui ont reçu le renfort d'éléments du Service départemental d'incendie et de secours du Var (SDIS 83) ainsi que du bataillon des marins pompiers de Marseille (BMPM). Des nombreux sous-marins de l'escadrille des sous-marins nucléaires d'attaque (ESNA) ont également apporté leur concours.

Le SNA est-il récupérable ?

A ce stade, on ne sait pas encore si la Perle pourra être sauvée et, si tel est le cas, à quel prix et en combien de temps. « L'heure est maintenant à l'analyse précise des dommages réellement causés par cet incendie. Nous nous donnons les meilleures chances d'avoir tous les éléments pour prendre une décision étayée, éclairée, le plus rapidement possible et naturellement, car je suis d'un naturel optimiste, si ces analyses permettent de considérer que la Perle est réparable, tout sera fait pour qu'elle soit réparée. L'énergie de tous doit être aujourd'hui concentrée sur ce travail car c'est évidemment l'option qui doit être privilégiée », a déclaré samedi lors d'une conférence de presse à Toulon Florence Parly, ministre des Armées, venue sur place se rendre compte de la situation et saluer le travail mené par les pompiers dans des conditions très difficiles (voir l'intégralité de son intervention à la fin de cet article).



SNA du type Rubis (© NAVAL GROUP)

La partie arrière (dont la chaufferie) préservée, l'avant complètement ravagé

La partie arrière du SNA (tranches Alfa et Bravo), qui abrite la propulsion et en particulier le réacteur (vide de combustible nucléaire), s'en sort intacte. « Le compartiment a été protégé », a confirmé la ministre. Alors que le feu a pris dans les fonds, quelque part à l'aplomb du kiosque apparement, l'avant du sous-marin est, en revanche, littéralement dévasté. Des photos prises à bord et que nous avons pu consulter montrent des locaux complètement ravagés par l'incendie, illustrant l'intensité de la fournaise qui a sévi à l'intérieur. Cloisons, armatures, câblage électrique, vannes et tuyauterie, consoles et équipements encore présents à bord... Tout est calciné, fondu, tordu ou part en lambeaux. Le feu a tout détruit sur son passage, rien ne paraissant récupérable.

Par chance, le bâtiment, sur lequel la préparation de l'ATM avait débuté en novembre et qui est entré en janvier dans le bassin numéro 3 de la zone Missiessy pour son passage en cale sèche, avait été vidé de l'essentiel de ses équipements. Ils avaient été débarqués avant la mi-mars et transférés en ateliers pour être révisés ou modernisés. « La quasi-totalité des équipements du navire n'étaient plus à bord, qu'il s'agisse des équipements du système de combat, du sonar, des tubes lance-torpilles, de la batterie, tout cela est intact », a souligné Florence Parly. Idem pour le profilage en composite du bâtiment. Quant aux opérations de rechargement du cœur nucléaire, le retrait des éléments combustibles usagés de la chaufferie n'avait pas pu être réalisé avant et pendant la période confinement liée à la crise sanitaire (aucun personnel de Naval Group ne travaillant à bord pendant cette période). Ce retrait des éléments combustibles a finalement été mené à bien il y a une quinzaine de jours, le rechargement du cœur n'intervenant qu'à la remise à flot du bâtiment.

La question critique de l'intégrité de la coque

La question la plus critique est sans nul doute celle de l'impact de la fournaise sur la coque épaisse. Compte tenu de la durée du sinistre et de la chaleur intense générée par le feu dans un espace confiné, marins et ingénieurs redoutent que l'acier, conçu pour résister aux très fortes pressions d'une immersion à plusieurs centaines de mètres, se soit déformé ou ait été fragilisé. Bref, que l'intégrité de la coque épaisse soit remise en cause. A cela il faut évidemment ajouter la destruction des réseaux électriques et la tuyauterie, qui sont également des points très sensibles. Les réparations, si elles sont possibles, s'annoncent donc très lourdes et coûteuses.

Le pire bâtiment au pire moment

Cet accident constitue un vrai casse-tête pour le ministère des Armées car il intervient en plein programme de renouvellement de l'escadrille des SNA par les nouvelles unités du programme Barracuda, dont la tête de série, [le Suffren, est actuellement en essais](#). Le désarmement des six Rubis a déjà commencé avec le retrait du service du Saphir, second SNA de première génération, datant de 1984 et qui a rejoint à l'été 2019 Cherbourg pour y être démantelé. Opérationnel depuis 1983, le Rubis devait initialement tirer sa révérence en 2017. Mais il a été prolongé de plus de trois ans grâce à un ultime arrêt technique, non programmé, qui a permis de le maintenir un peu plus longtemps afin de compenser le retard pris par le programme Barracuda. Le Rubis doit finalement sortir de flotte à la fin de cette année, lorsque le Suffren (qui devait être normalement livré en 2017) sera enfin réceptionné par la marine. Celle-ci n'a eu d'autre choix que de réduire temporairement l'ESNA à seulement cinq sous-marins en service (et un autre en essais), en croisant les doigts pour que le programme Barracuda ne connaisse pas de nouveaux aléas et que les vieux Rubis encore opérationnels ne subissent pas d'accident ou d'avarie majeure. Ce qui vient donc précisément de se produire. Le retour à la normale n'était prévu qu'en 2025/2026, avec la livraison des second, troisième et quatrième Barracuda (les Duguay-Trouin, Tourville et De Grasse) entre 2022 et 2025 et, parallèlement, le retrait du service du Casabianca (1987) et de l'Émeraude (1988), avant que deux derniers Barracuda, qui reprendront les noms de Rubis et Casabianca, n'arrivent en 2027 et 2029 pour succéder aux Améthyste (1992) et Perle (1993).

Plus assez de sous-marins d'attaque

D'un côté, le Suffren ne pourra pas être complètement opérationnel avant 2021, le temps que ce prototype finisse ses complexes phases d'essais, de validation de ses capacités militaires (tirs de torpilles et missiles) ainsi que son déploiement de longue durée, préalable indispensable à son admission au service actif. De l'autre, si la Perle est irrécupérable, la flotte française n'aura plus d'ici la fin de l'année que trois SNA en service, et pas autant évidemment de disponible simultanément en raison des arrêts techniques réguliers dont ces bâtiments font l'objet.

Si un tel sinistre était survenu sur le Rubis, le Casabianca ou l'Émeraude, la décision aurait été probablement beaucoup plus simple à prendre. On aurait sans nul doute vite renoncé aux réparations, le remplacement de ces bâtiments étant prévu à plutôt brève échéance. Mais pour la Perle, le problème est beaucoup plus épineux puisque c'est le dernier SNA de première génération à devoir sortir de flotte. Sa perte aurait donc des conséquences pendant des années.

Si la Perle s'avère irrécupérable, il faudra alors voir si, comme le Rubis, d'autres unités de cette classe peuvent éventuellement jouer temporairement les prolongations. Ce qui n'est pas simple et nécessite une expertise technique très poussée de la coque et des installations (ce qui avait été le cas pour le Rubis) afin de vérifier que cela est techniquement possible sans risque pour la sécurité des bâtiments et de leurs équipages. Surtout que ces bateaux ont déjà eu une vie opérationnelle bien plus longue que ce qui avait été initialement envisagé, puisqu'ils avaient été conçus au départ pour 25 ans de service alors que le Rubis finira sa carrière en atteignant l'âge canonique de 38 ans. Le Casabianca en a déjà 33, l'Émeraude 32 et l'Améthyste 28.

Il faudra bien peser la question du coût de ces opérations, et notamment d'une éventuelle remise en état de la Perle. Car s'il faut dépenser des centaines de millions d'euros pour maintenir, avec son lot d'incertitudes, un bâtiment pour quelques années seulement, le jeu n'en vaudra peut-être pas la chandelle. Surtout si l'on se dit qu'en fine, ce surcoût pourrait être plus utilement à long terme injecté dans la construction d'au moins un SNA de nouvelle génération supplémentaire, avec ou sans accélération de la réalisation des derniers déjà prévus.

Une composante réduite au strict minimum il y a 20 ans

On rappellera d'ailleurs que dans les années 90, la Marine nationale avait fixé ses besoins opérationnels à au moins huit sous-marins nucléaires d'attaque. Au milieu des années 80, l'objectif du projet « SNA futur » (qui allait déboucher sur les Barracuda) était même de réaliser une seconde flotte de SNA pour l'Atlantique, une nouvelle base sous-marine devant être créée à Brest. Ces unités, qui étaient alors attendues à partir de la fin des années 90, auraient complété l'escadrille stationnée à Toulon, en l'occurrence celle des Rubis, dont huit exemplaires avaient été commandés. Un format qui, après la chute de l'URSS, fut pour des raisons budgétaires ramené à seulement six bâtiments. Ainsi, la réalisation de la Turquoise (dont la construction avait débuté en 1986 en vue d'une mise en service en 1995) et du Diamant (dont les premières tôles avaient été découpées en 1991) fut abandonnée en 1992. Le projet d'une seconde flotte de SNA pour l'Atlantique, déjà repoussé, tombe évidemment définitivement à l'eau, les derniers sous-marins français à propulsion classique (quatre Agosta et deux Daphné, basés à Lorient) étant désarmés sans être remplacés entre 1996 et 2001.

Des SNA essentiels pour la dissuasion et bien d'autres missions

Alors que sa flotte de sous-marins d'attaque est donc réduite à peu de chagrin, soit six unités au lieu de dix-sept (dont quatre SNA) en 1988, la Marine nationale doit encore se battre dans les années 2000 et jusqu'au début des années 2010 pour préserver les six Barracuda qui succéderont aux Rubis. Dans le cadre des travaux sur le Livre Blanc de 2013, certains essayent encore de ramener la flottille à cinq unités seulement. L'état-major est heureusement parvenu à faire comprendre à l'exécutif que ces bâtiments sont essentiels pour la crédibilité de la dissuasion nucléaire, tant pour protéger les quatre sous-marins nucléaires lanceurs d'engins (SNLE) que pour fournir à ces derniers le vivier et les compétences nécessaires à la constitution de leurs équipages.

La dissuasion, pour majeure qu'elle est, n'est cependant pas la seule mission des SNA, loin s'en faut. Ces chasseurs sont aussi essentiels pour assurer la protection du groupe aéronaval emmené par le porte-avions, protéger les approches et voies de communication maritimes, et à l'inverse s'en prendre aux forces et approvisionnements de l'adversaire, tout en lui interdisant d'évoluer dans une zone. Les SNA constituent aussi capacités permanentes essentielles pour mener en toute discrétion de précieuses opérations de renseignement mais aussi assurer la projection de forces spéciales. Un rôle qui n'a fait que s'accroître ces dernières années et pour lequel le Suffren et ses sisterships auront des capacités bien supérieures à celles des Rubis (notamment un dock amovible pour transporter le matériel des commandos, dont un nouveau propulseur sous-marin). Le programme Barracuda va, aussi, offrir pour la première fois aux SNA français une capacité de frappe en profondeur vers la terre grâce à l'emport du missile de croisière naval (MdCN).

Une activité qui s'est accrue ces dernières années

Il est intéressant de noter que malgré leur âge, les Rubis connaissent depuis un bon moment une activité des plus soutenues. Ainsi, le Casabianca a signé l'an dernier un nouveau record pour les forces sous-marines françaises en bouclant pas moins de 137 jours de déploiement et 2678 heures de plongée. Ce regain d'activité opérationnelle s'explique tout simplement par un besoin accru lié à la démultiplication des zones de crises et de tensions, y compris à proximité de l'Europe. La Marine nationale doit ainsi répondre à l'accroissement de la présence en mer de la flotte russe, notamment ses sous-marins, en accentuant le déploiement de ses SNA en Atlantique et jusque dans le Grand Nord. Idem en Méditerranée, où en plus de la situation toujours extrêmement compliquée au Levant, les choses sont en train de sérieusement se tendre avec la Turquie, non seulement en Méditerranée orientale face à la Grèce et Chypre, mais aussi en Méditerranée centrale, à proximité immédiate du flanc sud de l'Europe. Ankara est en effet militairement engagé depuis février dans la guerre civile qui sévit en Libye, déployant sa flotte pour escorter des navires chargés de matériel pour aider le gouvernement d'union nationale (GNA) de Tripoli face au maréchal Haftar, qui contrôle l'est du pays et est soutenu par les Emirats Arabes Unis, l'Égypte ou encore la Russie. Et la Turquie envisage maintenant de développer une base navale en territoire libyen. A cela s'ajoute la nécessité de maintenir une présence navale en mer Rouge, en océan Indien et dans la région du Golfe, où là aussi les SNA français sont régulièrement envoyés.

Pour bien faire, il faudrait donc quasiment en permanence des SNA en Atlantique, du large de la Bretagne à la Norvège, en Méditerranée centrale et orientale, et dans d'autres zones où ils sont utiles, comme le Moyen-Orient. Cela, en plus de leurs autres missions (protection des SNLE et du porte-avions) et en tenant compte du temps nécessaire aux entraînements et des immobilisations liées à l'entretien de ces bâtiments.

On comprend donc facilement pourquoi une flotte à seulement six SNA est de toute façon devenue insuffisante au regard des enjeux stratégiques actuels et prévisibles, quand bien même les unités de nouvelle génération ont une maintenance optimisée (seulement 10 semaines par an d'entretien pour 40 semaines de déploiement pour les Barracuda). Et cela explique bien entendu l'importance du problème, pour le respect de son contrat opérationnel mais aussi pour la formation des sous-marinières, qui sera posé à la Marine nationale si la Perle est jugée irrécupérable.

Le bon moment pour s'interroger sur la commande de Barracuda supplémentaires

A la lumière de cet évènement, le moment peut dès lors sembler opportun d'envisager un accroissement du format à sept voire huit Barracuda. Le calendrier serait en tous cas parfait puisque le sixième n'a été commandé qu'en 2019 et qu'il est encore temps de bénéficier d'un effet de série pour que l'investissement demeure raisonnable (environ 1 milliard d'euros par sous-marin). On notera par ailleurs que la commande de deux SNA supplémentaires permettrait non seulement de sécuriser la disponibilité de cette capacité et de répondre à l'accroissement des besoins opérationnels, mais aussi de solutionner la problématique du maintien des compétences dans la filière nucléaire, en particulier pour les opérations de maintenance (du fait que les ATM des Barracuda sont plus espacés que ceux des Rubis, occasionnant une baisse de charge globale à nombre équivalent de chaufferies). Dès lors, également, la propulsion nucléaire ne serait plus - pour cette unique raison finalement - un prérequis au programme de porte-avions de nouvelle génération (PANG), pour lequel l'option nucléaire est si longue, complexe et coûteuse qu'elle est bien partie pour engloutir le budget nécessaire à la construction des deux bâtiments qu'espérait la marine pour recouvrer la permanence du groupe aéronaval.

© Un article de la rédaction de Mer et Marine. Reproduction interdite sans consentement du ou des auteurs.



Florence Parly à Toulon lors de son intervention devant la presse le 12 juin (© MARINE NATIONALE)

La déclaration de Florence Parly lors de la conférence de presse samedi midi à Toulon

« Je suis venue aujourd'hui à Toulon, 24 heures après qu'un incendie d'une violence inouïe se soit déclenché sur le sous-marin nucléaire d'attaque Perle, d'abord et avant tout pour remercier toutes celles et tous ceux qui se sont immédiatement mobilisés pour contenir cet incendie. Je voudrais d'abord commencer par vous dire ce que nous savons, à l'heure où je vous parle, en commençant par quelques faits.

Hier, vendredi 12 juin, à 10H35, un incendie s'est donc déclaré à bord du sous-marin nucléaire d'attaque nommé la Perle, à l'avant du bâtiment. Ce sous-marin, situé dans le bassin numéro 3 de la zone Missiessy, faisait l'objet d'une maintenance majeure depuis plusieurs mois, au sein de la base navale de Toulon. Avant d'aller plus loin, je veux dire, et c'est important, que durant la phase actuelle de cette maintenance, aucun combustible nucléaire et aucune arme, ni missile, ni torpille ni munition n'étaient présents à bord. Pour le dire très simplement, le bâtiment était quasiment vide, complètement mis à nu.

Lorsque les premières fumées ont été détectées, plusieurs interventions techniques étaient en cours, notamment au niveau du pont inférieur. Les équipes qui travaillaient à bord ont été immédiatement évacuées et nous n'avons heureusement aucun blessé à déplorer. Près de 300 personnes sont alors intervenues pour lutter contre les flammes, des marins-pompiers de la base navale de Toulon, qui ont été ensuite renforcés d'équipes provenant du service départemental d'incendie et de secours du var, ainsi que par le bataillon des marins-pompiers de Marseille. Les sous-marinières, bien que non prévus pour de ce genre d'intervention, se sont également pleinement mobilisés avec 200 d'entre eux qui ont apporté leur connaissance des compartiments et ont arrosé des heures durant la coque pour la refroidir. L'incendie, maîtrisé à 21h13, est désormais éteint. La surveillance du sous-marin reste constante pour naturellement s'assurer qu'il n'y a pas de reprise de feu.

Cet incendie a été majeur et il a été très impressionnant pour les nombreux Toulonnais ainsi que les habitants des communes de la Seyne-sur-Mer, d'Ollioules et de Saint-Mandrier qui ont vu d'épaisses fumées d'échapper de la base navale tout au long de la journée d'hier. Pour autant, je précise à nouveau qu'aucun combustible nucléaire n'était à bord. Il n'y a donc aucun risque à craindre de ce point de vue-là. Oui, bien sûr, il y a eu un incendie, non il n'y a pas eu d'accident nucléaire. Au cours de la lutte des mesures ont rapidement été prises dans la zone arrière du sous-marin pour protéger le compartiment du réacteur nucléaire et le placer sous étroite surveillance. Je peux vous dire que l'autorité de sûreté nucléaire de la défense a suivi la situation de très près. Le préfet du Var a également pris des mesures de précaution hier. Deux écoles qui se trouvaient à proximité de la base navale de Toulon ont été confinées. Par ailleurs, des experts indépendants ont été mobilisés par la préfecture du Var pour mesurer la qualité de l'air et ont conclu à l'absence de pollution significative de l'air.

Je suis venue pour saluer l'action remarquable des soldats et des marins du feu, les marins-pompiers de la base navale de Toulon, les pompiers varois, le bataillon des marins-pompiers de Marseille ainsi que toutes celles et tous ceux qui ont agi, à leurs côtés, en soutien.

Cet incendie a été maîtrisé grâce à la compétence et à l'engagement de près de 300 personnes et je tiens à insister : intervenir à bord d'un sous-marin en flammes, cela n'avait rien d'évident. Il faut faire face aux très fortes chaleurs, aux fumées très épaisses, dans des espaces particulièrement étroits, confinés et difficiles d'accès. La progression y a été particulièrement difficile. Hier, c'est la conjugaison des savoir-faire uniques des marins du feu, des pompiers et des sous-marinières ainsi que leur pugnacité qui a permis de faire taire les flammes à bord de la Perle.

Maintenant que les flammes se sont tuées, c'est donc la question de l'évaluation des dégâts et de l'analyse des conséquences qui est devant nous. Ce qui est certain, c'est que la quasi-totalité des équipements du navire n'étaient plus à bord, qu'il s'agisse des équipements du système de combat, du sonar, des tubes lance-torpilles, de la batterie, tout cela est intact. Pour le reste, j'ai demandé aux meilleurs experts de la Marine nationale et de Naval Group de m'adresser, dans les meilleurs délais, leur analyse précise de l'étendue des dommages. Plusieurs enquêtes sont d'ores et déjà initiées, une enquête judiciaire sur laquelle je n'ai pas vocation à m'étendre, et les enquêtes techniques menées par la Marine nationale et par les industriels. J'ai par ailleurs décidé de saisir

L'inspection générale des armées.

Pour terminer, je voudrais vous dire qu'hier aucune vie n'a été perdue, aucune personne n'a été lourdement blessée et c'est un immense soulagement. Mais il est certain que cet incendie est une épreuve pour nos armées. L'arme sous-marine est le fruit d'une histoire, d'un effort patient et constant de notre pays, d'une transmission de génération en génération. Tout sous-marinier s'engage dans cette force d'exception malgré les dangers qui sont connus, et les risques, qui sont assumés. Parmi eux, le feu figure en bonne place. Cet incendie est une épreuve douloureuse pour tout sous-marinier, mais aussi pour toute la communauté des marins et au-delà pour tous les industriels qui construisent et entretiennent ces navires. Et bien sûr, pour tous les habitants du bassin toulonnais et leurs élus, que je remercie de leur présence et de leur soutien.

Je sais qu'ils se relèveront, comptant les uns sur les autres et comptant sur cet esprit d'équipage qui fait, à juste titre, leur fierté et celle de la marine toute entière ».