

Faisons
le point

29

Février
2014



association ALAMER



Guerre

Pêche

Commerce

Plaisance

Référence C-41671-1

<http://alamer.fr>

Le mot du Président

Cacher notre satisfaction à la réception d'un tel message serai à coup sûr de la fausse modestie !

Et donc si nous sommes évidemment ragailardis par de tels messages, nous n'en oublions pas moins à qui nous les devons.

Nous les de devons tout d'abord à celles et ceux qui nous ont précédés dans l'association. Qu'ils aient été ou non aux responsabilités, c'est par ce travail bénévole qu'ils ont posés les bases solides de l'association. Nous pensons à eux.

Il nous appartient maintenant de faire perdurer et améliorer ce qui nous a été confié. Et c'est tout l'objet de l'assemblée générale du samedi 13 septembre à Paimpont en Ille-et-Vilaine. Nous choisirons les femmes et les hommes qui dirigeront l'association pour trois ans.

Le but est clair : lisons le témoignage au centre de cette page et oeuvrons pour non seulement qu'il soit chaque jour plus vrai.

Nous ne nous reposons pas sur ces lauriers et tous les travaux en cours en témoignent et j'en citerai les principaux :

- refonte générale du site Internet,
- saisie des rôles aux archives du Service Historique de la Défense à

Brest,

- relecture, correction et mises aux normes typographiques de l'ensemble des articles.

Comme vous le constatez nous avons du travail.

Nous accueillons avec grand plaisir de tels témoignages et je remercie, au nom de l'association, l'ensemble des personnes qui concourent à la qualité de notre site Internet
<http://alamer.fr>.

Benoît BOULANGER
Président
president@alamer.fr

« Je vous félicite pour le travail et le temps que vous consacrez à <http://alamer.fr>, naviguant beaucoup sur Internet pour mes recherches et ayant visité beaucoup de ces sites, consacrés à la 2^{ème} Guerre mondiale, je dois vous dire qu'il se place en première ligne, pour sa tenue et la source d'information que l'on peut trouver. »

Le point sur les adhésions

A la fin de l'année 2012 nous avons pris en main les destinées de l'association en lançant les chantiers nécessaires, en mettant en place un plan de communication et en essayant de tenir le rythme que nous nous étions fixé.

Quelques mois plus tard, au début de l'année 2013, de nouvelles adhésions sont venues récompenser le travail des membres de l'association. Toute l'année 2013 a donc été consacrée à un travail régulier. Cette évolution de l'année 2013 annonçait une tendance plus qu'encourageante et les adhésions ainsi que les demandes de renseignements sont devenues de plus en plus nombreuses au cours des mois.

L'année 2014 débute dans la droite ligne de la fin de l'année 2013 : le rythme des nouvelles adhésions est soutenu. Quatre nouvelles adhésions dont un membre bienfaiteur, sont venues apporter du baume au cœur des responsables de l'association.

Nous voyons dans ces adhésions le fruit d'un travail collectif depuis la fin de l'année 2012. Que ce soit au travers

des projets d'intégrations des fichiers de marins ou le traitement des archives des rôles des bâtiments au Service Historique de la Défense ou encore dans la relecture et correction de l'ensemble des articles de notre base d'informations, ce sont autant de parties « invisibles » de l'iceberg qui concourent toutes à soutenir la partie visible de l'association à savoir le site Internet <http://alamer.fr>.

« Faisons le point » étant, dans ce dispositif, l'élément de communication.

L'association remercie toutes celles et ceux qui par leur travail, souvent dans l'ombre, participent à son attractivité dont les dernières adhésions en sont la manifestation.



Evolution du nombre d'adhérents de l'association

Une bonne nouvelle pour le musée de la résistance bretonne

ouest
france 

Ouest-France
18-19 janvier 2014



Bretagne

La Bretagne en bref

Un million pour le musée de la Résistance bretonne

En visite du Musée de la Résistance Bretonne de Saint-Marcel (Morbihan), le ministre de la Défense, Jean-Yves Le Drian, a annoncé que son ministère allait apporter un million d'euros pour sa rénovation estimée à 2,5 millions d'euros. Il a également signé une mise à disposition du conservateur du musée du Souvenir de Saint-Cyr Coëtquidan pendant deux ans. Il aura pour mission d'imaginer une nouvelle muséographie qui permettra de lancer le projet de rénovation.

Une très bonne nouvelle pour les élus de Saint-Marcel et Malestroit qui craignaient une fermeture faute de visiteurs et de moyens financiers. Jean-Yves Le Drian leur a donné jusqu'au 20 juin prochain pour créer avec le département, la Région et l'État une structure solide capable de porter ce



Jean-Yves Le Drian (à ses côtés Armel Rousselot, le maire de Saint-Marcel).

projet. Il reviendra, en effet, présider la commémoration des 70 ans de la bataille de Saint-Marcel, ici, dans le maquis où se sont battus quelque 2 500 résistants et 250 parachutistes SAS en juin 1944.

Aller plus loin :

- <http://www.resistance-bretonne.com/>
- <http://alamer.fr/index.php?NIUpage=35&Param1=1876>

Le CORBEAU DES MERS a besoin de vous !

2° 1684

Le patrimoine maritime se rappelle à notre solidarité 70 ans après ses hauts faits de résistance.

ouest
france

6

Bretagne

L'appel pour sauver Le Corbeau des mers

Classé monument historique pour avoir transporté vers l'Angleterre, en 1940, des Sénans qui répondaient à l'appel du général De Gaulle, le voilier a besoin d'être restauré. Il manque 45 000 € pour le remettre en état.



Le caseyeur sénan de 11,45 m, datant de 1931, monument historique.

l'Île-aux-Moines », raconte Michelle Gelle, secrétaire des Amis du Corbeau des mers. Le navire est la propriété du musée de la Résistance bretonne à Saint-Marcel (Morbihan) depuis 1982, mais face aux difficultés financières que traverse cette structure, une association est née voici un an pour assurer la gestion de l'embarcation. Et c'est elle qui va suivre cette restauration.

Seuls deux députés bretons

« Nous savons déjà que la charpente des œuvres mortes, le gréement, la voilure et le moteur doivent être refaits. Mais nous craignons de mauvaises surprises car le voilier a souffert en trente ans de navigation, même s'il a été entretenu régulièrement. Notre objectif est de le remettre à l'eau en juin, à l'occasion du 70^e anniversaire de la bataille du maquis de Saint-Marcel », précise François Tumerelle, trésorier de l'association.

Actuellement amarré dans le port de Vannes, comme chaque hiver, *Le Corbeau des mers* doit être sorti de l'eau d'ici la mi-janvier. Sa vieille coque en bois sera alors soumise à un examen minutieux en vue d'une restauration attendue depuis de longues années. Mais il manque aujourd'hui 45 000 € sur les 140 000 nécessaires à la remise en état du dernier langoustier de l'île de Sein (Finistère). D'où la souscription publique que lancent l'association des Amis du Corbeau des mers et la Fondation du patrimoine pour sauver ce bateau construit en 1931 et classé monument historique depuis 1991, pour avoir transporté des marins pêcheurs sénans vers l'Angleterre après l'appel du général De Gaulle, le 18 juin 1940.

« Nous ne connaissons pas, pour l'instant, la nature exacte des travaux à réaliser. Mais ils risquent d'être importants car la dernière et unique restauration remonte à 1981 au chantier du Guip, à

La Direction régionale des affaires culturelles, la Région Bretagne, le conseil général du Morbihan et Vannes Agglomération ont annoncé leur soutien financier. « Nous avons sollicité 112 parlementaires concernés dont 41 Bretons et 71 députés européens. Nous avons reçu six réponses dont deux seulement, d'élus bretons, sont favorables ! »

La Fondation du patrimoine prend alors aujourd'hui le relais pour accompagner le projet (1), comme l'explique Pascal Février, conseiller au patrimoine maritime et fluvial. « Nous



Michelle Gelle, François Tumerelle et Pascal Février œuvrent pour le lancement de la souscription en faveur du voilier aujourd'hui amarré dans le port de Vannes.

lançons désormais une souscription auprès du grand public car non seulement ce bateau a une histoire mais il fait aussi partie de notre Histoire. Nous allons également frapper à la porte d'entreprises et de mécènes. Participer à cette restauration donne droit à défiscalisation (à hauteur de 66 % pour les particuliers et 60 % pour les sociétés), c'est surtout un moyen de voir que l'argent que l'on donne reste pour un patrimoine régional et fait travailler des artisans locaux. »

Si les travaux ne peuvent être réalisés qu'après un appel d'offres, l'association et la Fondation du patrimoine

voudraient bien que cette restauration soit de nouveau réalisée par le chantier du Guip.

Patrick CERTAIN.

(1) Renseignements pour la souscription auprès du Musée de la résistance bretonne (02 97 75 16 90, resistance.bretagne@wanadoo.fr), de l'association des Amis du Corbeau des mers (contact@corbeau-des-mers.fr) et de la Fondation du patrimoine (06 60 85 59 28, fondation.pascal@hotmail.fr).

Aller plus loin :

- Musée de la résistance bretonne 02.97.75.16.90 resistance.bretagne@wanadoo.fr
- Association des Amis du CORBEAU DES MERS contact@corbeau-des-mers.fr
- Fondation du Patrimoine 06.60.85.59.28 fondation.pascal@hotmail.fr
- <http://alamer.fr/index.php?NIUpage=35&Param1=1876>

« Administrateur ? Pourquoi pas moi ? »

Chaque association repose sur deux types d'aides :

- l'aide des membres qui, année après année, cotisent et témoignent ainsi leur attachement à l'objectif de l'association tel que défini par ses statuts. En réglant régulièrement votre cotisation vous êtes la fondation qui supporte l'existence même de l'association. Sans vous l'association n'existerait simplement pas !

- l'aide des « ouvriers », qu'ils soient administrateurs ou non, membre du bureau ou non voire même adhérents ... ou non ! Vous réalisez, jour après jour, le but même de l'association à savoir « proposer un site Internet retraçant le parcours de nos anciens ». Votre travail, quel qu'il soit, nous est indispensable.

Ainsi chacune et chacun y trouve sa place et apporte, à son niveau et selon ses compétences et sa disponibilité, de l'aide à l'association.

Avant tout l'association remercie ici toutes celles et ceux qui la supportent et quel que soit la manière dont cela est réalisé.

L'association remercie non seulement celles et ceux qui la « portent » aujourd'hui mais elle n'oublie pas, et remercie vivement,

celles et ceux qui par le passé, à un moment de leur vie et selon leur disponibilité, ont apporté du temps, des recherches, des démarches, bref ce qui fait que l'association est ce qu'elle est aujourd'hui.

A ce titre il est juste d'avoir une pensée pour notre premier Président, M. Philippe BOUTELIER, qui a semé le germe de l'association. Qu'il soit ici remercié.

A. G. 2014



**Paimpont
14 septembre 2014**

L'association remercie également les

administrateurs de la première heure, à savoir :

- M. Philippe BOUTELIER depuis le 24 juillet 2006,
- M. Benoît BOULANGER depuis le 24 juillet 2006,
- M. Rino MATEHAU depuis le 24 juillet 2006,
- M. Franck ROSSELL depuis le 22 janvier 2007,
- M. Jean-Pierre PAOLI depuis le 24 juin 2007.

Nous n'oublions pas M. Bernard LE GAL, administrateur du 27 décembre 2006 au 15 mars 2013. L'association le remercie pour toutes ces années au sein du conseil d'administration.

Maintenant nous devons regarder vers demain et c'est tout le sens de la question que chacun des membres de l'association doit se poser. Si les moyens modernes de

communication permettent à chacune et chacun de participer aux réunions du conseil d'administration et du bureau, il n'en reste pas moins qu'il faut des administrateurs et des administratrices.

Nos statuts prévoient de trois à six administrateurs pour une durée de mandat de trois ans.

C'est donc dans ce cadre et lors de notre prochaine assemblée générale - le 13 septembre 2014 à

Paimpont - que nous élirons les administrateurs pour les trois années à venir.

Il n'y a pas de limitations en termes de nombre de mandats et il appartient à chacun de se porter volontaire.

Nous vous attendons.

Qui a connu Pierre POILBLAN, maître mécanicien à bord du sous marin CAÏMAN ?



M. Michel POILBLAN est le fils de Pierre POILBLAN, maître mécanicien embarqué sur le sous-marin CAÏMAN.

M. POILBLAN recherche toute personne qui aurait connu son père.

Vous pouvez vous adresser à l'association qui transmettra.



Aller plus loin :

- <http://alamer.fr/index.php?NIUpage=31&Param1=9053>
- <http://alamer.fr/index.php?NIUpage=35&Param1=105>

Erratum : voici l'article (complet)

La perte du sous-marin Phénix

(15 juin 1939)

Avant le début de la Seconde Guerre mondiale, l'année 1939 a été marquée par une incroyable série de sinistres pour les forces sous-marines occidentales. Le 23 mai, le sous-marin américain USS *Squalus* (SS-195) coule au large de New-Hampshire, au cours de ses essais. La moitié de l'équipage est sauvée, grâce à un équipement ultra-moderne. Deux semaines plus tard, le 1^{er} juin, le sous-marin britannique HMS *Thétis* coule à son tour au large de Birkenhead, à la suite de l'ouverture intempestive des deux portes d'un tube lance-torpilles. Bien que le bâtiment soit coulé par petits fonds, seule une poignée d'hommes peut s'échapper. Deux semaines encore plus tard, le sous-marin français *Phénix* est perdu au cours d'un exercice sur les côtes de l'Indochine, ne laissant cette fois aucun survivant.

Après diverses tentatives de déploiements de sous-marins en Indochine (dont la première remonte à 1905), le *Phénix* (capitaine de corvette Bouchacourt, commandant la 5^e DSM) et *L'Espoir* (lieutenant de vaisseau du Montcel) appareillent de Toulon le 4 novembre 1938. Ils sont escortés (1) par le torpilleur *La Railleuse* jusqu'à l'île de la Galite, puis par le torpilleur *L'Iphigénie* jusqu'à Malte et enfin par le contre-torpilleur *Épervier* jusqu'à Port-Saïd, où ils mouillent le 10 novembre. La croisière comporte des escales successives à Djibouti (20/23 novembre), Aden puis Colombo (2/8 décembre) et les deux bâtiments mouillent au Cap-Saint-Jacques dans la soirée du 15 décembre. Ils remontent la rivière de Saïgon le lendemain matin et accos-

sent aux appontements des sous-marins à 10 heures.

Le personnel bénéficie de permissions de Noël sur place, tandis que le *Phénix* entre en réparations à l'arsenal, étant tombé en avarie de barres de direction et de plongée arrière le 13 décembre, au large de Singapour. *L'Espoir* appareille donc isolément le 17 janvier 1939 pour une reconnaissance du site stratégique de la baie de Cam-Ranh où il séjourne du 18 au 24, mouillant successivement à la station des sous-marins (18/21), à la base des hydravions de Ba-Ngoï (21/23) et à Port-Dayot (23/24). Ayant passé la nuit du 24 au 25 au mouillage du Cap Saint-Jacques *L'Espoir* remonte à Saïgon le 25 janvier avec la marée du matin.

Le *Phénix* à nouveau disponible vers le 10 février, les deux sous-marins effectuent ensemble à partir du 13 une tournée sur les côtes d'Annam. Ils touchent successivement Cam-Ranh (escale du 14 au 17), Nha-Trang (17/20), Port-Dayot (20/21), à nouveau Cam-Ranh (21/23) puis Tourane (2) (24/27) avant de rentrer à Saïgon le 1^{er} mars.

En raison de la crise internationale provoquée par l'invasion de l'Albanie par les Italiens, les sous-marins prennent les dispositions du temps de guerre. Le 14 mars, le *Phénix* et *L'Espoir* appareillent de Saïgon pour aller prendre leurs postes d'alerte à Cam-Ranh. Ils y stationnent du 15 au 17, ralliant leur base le 18.

Le 1^{er} avril, les deux sous-marins appareillent pour le golfe de Tonkin. Après quatre jours de mer, ils accos-

sent à Haïphong où ils séjournent jusqu'au 12. Du 12 au 17 avril, ils effectuent une sortie en baie d'Along avec escale à Hon-Gay, puis une reconnaissance des mouillages de la *Surprise*, de l'île des Merveilles et d'Appowan et rentrent à quai à Haïphong au matin du 17. Appareillés route au sud le 19, ils rallient la base des sous-marins de Saïgon le 22 avril pour une période de repos. Les équipages sont envoyés en séjour d'altitude à Dalat.

Au début de juin, les bords accueillent joyeusement l'annonce d'une tournée à Hong-Kong puis Manille, pour une visite de courtoisie aux formations de sous-marins britanniques et américaines d'Extrême-Orient. Le *Phénix* et *L'Espoir* appareillent dans l'après-midi du mardi 13 juin et, après un exercice d'attaque à la torpille de l'avis colonial *Savornnan de Brazza*, mouillent à Cam-Ranh vers midi, le 14. On y prépare l'exercice du lendemain : l'attaque à la torpille du croiseur *Lamotte-Picquet*, portant la marque du vice-amiral Decoux, commandant en chef des Forces navales d'Extrême-Orient, en route de Haïphong à Saïgon.

Le drame du 15 juin 1939

Le jeudi 15, les deux bâtiments appareillent à 8 h 57. Ils franchissent

(1) Depuis septembre 1937, les sous-marins naviguant en Méditerranée sont toujours escortés par un bâtiment de surface (accords internationaux consécutifs à la guerre civile espagnole).

(2) Aujourd'hui Da-Nang.

la passe de Cam-Ranh vers 9 h 30, route au 90 à 12 nœuds en ligne de file, distance 300 mètres. Sur ordre du *Phénix*, ils prennent les postes de veille à 9 h 37. Une fois dégagés de la côte, ils font successivement route au 40 (9 h 50) puis au 60 (10 heures).

Un hydravion *Loire 130* de l'escadrille n° 5 de Cat-Lai signale à 10 h 07 le but à l'horizon et en rapprochement à 10 h 22. Le *Phénix* plonge le premier à 10 h 26, à 6,6 miles dans le 76 de la pointe de Cam-Ranh, toujours route au 60. *L'Espoir* plonge à l'imitation à 10 h 27 en route divergente au 120. Une heure plus tard, ce dernier, ayant lancé ses torpilles revient en surface tandis que le *Lamotte-Picquet* s'éloigne, poursuivant sa route vers Cam-Ranh. Une sourde inquiétude saisit immédiatement les officiers du sous-marin car, le *Phénix* n'ayant pas réapparu, le programme de l'exercice n'est pas respecté. Ses torpilles ramassées, *L'Espoir* entame la procédure de recherche avant de lancer à 12 h 18, l'avis d'alerte. L'amiral, prévenu seulement à 15 heures, fait aussitôt appareiller le *Lamotte-Picquet* qui est sur zone à 16 h 35.

Les deux bâtiments croisent jusqu'à 17 h 06 et repèrent seulement

une nappe de gazole en surface. *L'Espoir* rentre à 18 h 30 à la station des sous-marins de Cam-Ranh. A la nuit, les réserves d'oxygène du *Phénix* sont théoriquement épuisées. Le drame est consommé.

Le lendemain, les recherches reprennent au jour. Y participent : *L'Espoir*, ayant à bord le vice-amiral Decoux qui a tenu à effectuer personnellement une plongée pour remonter le moral de l'équipage (1), l'avis *Marne* (capitaine de corvette du Portzic) et le navire hydrographe *Octant* (lieutenant de vaisseau Honorat).

Dans la matinée, un *Loire 130* de l'escadrille n° 5 repère visuellement le *Phénix* grâce à un éclairage favorable à 11,7 miles dans le 53 du feu de Hon-Chut, sur les fonds de 105 mètres.

L'épave orientée nord-sud est partiellement entre deux eaux. Une extrémité « pointue » (sans doute l'étrave) de la coque semble être à 40 ou 50 mètres environ sous la surface, orientée au nord. Une « protubérance » (sans doute le kiosque) apparaît sur le côté ouest. La partie sud est très indistincte. La coque du *Phénix*, l'arrière sur le fond, formerait donc

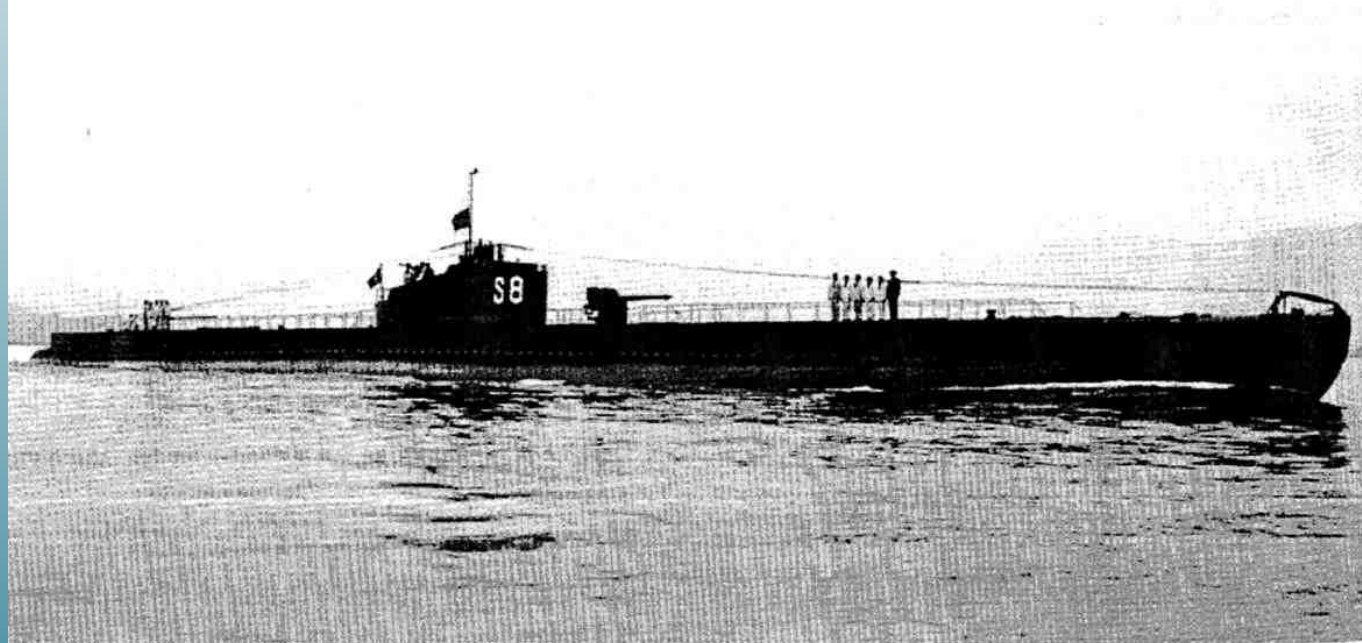
un angle de 40 à 60° avec celui-ci. La *Marne*, qui balise l'emplacement le jour même, constate sur place des remontées continues des bulles d'air et de gazole. L'épave est donc en train de se remplir d'eau et va progressivement s'enfoncer.

Le 17, *L'Espoir*, dont la présence n'est plus indispensable à Cam-Ranh, appareille pour Saïgon où il accoste le lendemain matin.

Le 22, une reconnaissance au sondeur par l'*Octant* montre que la partie haute de l'épave se trouve déjà à environ 80 mètres sous la surface, formant un angle de 12° avec le fond. Elle continue donc de couler.

On tente alors de passer une chaîne sous l'épave, de façon à la remorquer sur des fonds moindres, permettant l'intervention de scaphandriers. L'objectif serait de la rendre accessible pour une inspection permettant d'identifier la cause du naufrage, car aucun espoir de retrouver des survivants ne subsiste plus. La gabare *Cam-Ranh*, dépêchée par la DP de Saïgon, et l'*Octant* passent par deux

(1) Le vice-amiral Decoux est lui-même un ancien sous-marinier.



fois une chaîne sous le *Phénix*, mais elle rompt à chaque tentative. Il faut donc faire appel aux moyens de plongée profonde dont seule l'*Asiatic Fleet* américaine dispose dans la région.

Le 28 juin au soir arrive à Cam-Ranh le USS *Pigeon* (ASR-6), bâtiment de sauvetage de la 5^e flottille de sous-marins américaine. Ses scaphandriers sont équipés pour atteindre une profondeur – considérable pour l'époque – de 90 mètres (300 pieds). Le lendemain, il est décidé de les faire plonger sur une partie de l'épave qui leur reste accessible. Dès le 30, le navire américain entreprend de vérifier les levés de l'*Octant* avant de mettre ses plongeurs à l'eau. L'extrémité haute de l'épave est sondée à 95 mètres (312 pieds), démontrant que le *Phénix* continue à s'enfoncer. Cette profondeur est trop risquée et le contre-amiral Terreaux, commandant la Marine en Indochine, arrivé le matin même à Cam-Ranh avec l'*Espoir*, renonce à faire intervenir les scaphandriers américains.

Les différents bâtiments sont appelés à Saïgon le 1^{er} juillet. Quelques jours plus tard, une ultime tentative est effectuée pour remorquer le *Phénix*. Une chaîne de 35 mm est passée sous la coque mais rompt à son tour. Ensuite, l'épave achève de s'enfoncer pour finalement reposer à plat sur le fond orientée au 320.

Le 5 juillet, une cérémonie funèbre a lieu au large de Cam-Ranh. Depuis le *Lamotte-Picquet*, stoppé à la verticale de l'épave du *Phénix*, il est procédé à l'appel des morts puis une bénédiction est donnée par l'aumônier des FNEO *L'Espoir* participe à la cérémonie.

L'origine du drame

Les autorités navales d'Indochine forment une commission d'enquête à Saïgon le 17 juin, à l'arrivée du *Lamotte-Picquet*. Elle conclut dans son rapport du 19 à une explosion de batterie, ayant mis instantanément les hommes du poste central du sous-marin hors d'état de procéder aux

manœuvres qui auraient pu sauver le bâtiment.

Les rapports des aviateurs (le *Loire 130* de l'Escadrille n° 5 et l'hydravion *Potez 452* catapulté par le *Lamotte-Picquet* étaient en vol à proximité du point de plongée du *Phénix* et de *L'Espoir* le 15 au matin) conduisent à penser que l'accident a eu lieu à l'instant même de la prise de plongée ou peu après.

Le premier mentionne un bouillonnement situé au milieu du bâtiment, troublant l'eau au point de plongée du *Phénix*, à 10 h 29. Le deuxième indique avoir survolé à 10 h 31 une tâche de pétrole avec en son centre un bouillonnement, le tout immobile. Lorsqu'il est repassé au-dessus à 10 h 41 puis à 10 h 46, le bouillonnement était toujours visible. Le sous-marin semble donc avoir été très rapidement entraîné vers le fond, l'épave se trouvant d'ailleurs à moins d'un mille du point de plongée.

La profondeur d'épreuve des sous-marins de 1 500 tonnes de cette série étant de 90 mètres, il est peu probable que le bâtiment ait été écrasé par la pression à 105 mètres. En revanche, de multiples passages de la coque épaisse sont susceptibles d'avoir cédé peu à peu, provoquant ainsi le noyage progressif de l'intérieur du sous-marin, tel qu'il a été observé.

Les conclusions de la commission d'enquête n'ont fait l'objet d'aucun communiqué officiel en 1939. La raison d'État commandait sans doute que la qualité du matériel de la Marine, dans la perspective d'une guerre que tout le monde sentait désormais proche, ne fût pas mise en question. Les autorités ont donc – *nolens volens* – laissé se répandre une version officieuse qui reportait sur une imprudence de l'équipage même du *Phénix* l'origine du naufrage.

Ainsi, le mythe du *Phénix* ayant plongé avec un panneau de pont ouvert s'est-il substitué à la vérité. La position de l'épave, en partie seulement envahie par l'eau concordait avec les rumeurs selon lesquelles des marins s'étaient vantés d'avoir shunté

les lampes-témoins d'ouverture d'un panneau de descente. A la mer, cela aurait permis, à l'insu des officiers, de ventiler les postes, rendus étouffants par la chaleur humide de l'Indochine.

Comme dans l'arme sous-marine elle-même, on reconnaissait que l'habitabilité des « 1 500 tonnes » était déplorable sous les climats tropicaux (1), cette version avait une certaine crédibilité. Elle est mentionnée par H. Le Masson en 1959 (« Du *Nautilus* (1800) au *Redoutable* ») et encore de 1971 par le vice-amiral Philippon (« Le métier de la mer »). Seul l'amiral Decoux (« A la barre de l'Indochine ») a mentionné l'explosion de batterie.

La fatalité avait-elle frappé le *Phénix* et les 71 membres de l'état-major et de l'équipage ? Rien n'est moins sûr...

Une suite d'erreurs et de fautes

Revenons à Toulon où, en septembre 1938, la 5^e Division de sous-marins est disponible depuis le 1^{er} octobre 1937.

La section *Phénix-L'Espoir* se prépare à réarmer à effectif complet pour une campagne de plusieurs mois en Extrême-Orient. Son appareillage de Toulon est prévu pour le 4 novembre. A ce titre, la vieille batterie d'accumulateurs au plomb du *Phénix*, qui a été condamnée, doit être remplacée. Les éléments ont été débarqués et la batterie neuve est attendue du constructeur d'un jour à l'autre.

Or, le 26 septembre, la crise des Sudètes devient aiguë. L'Europe est au bord de la guerre et la France lance les mesures de prémobilisation. L'ordre arrive de réarmer, les deux sous-marins qui doivent être prêts à combattre sans délai. Ainsi rem-

(1) La dernière série de « 1 500 tonnes » – les six *Agosta* – a été dotée de l'air conditionné, mais cet équipement n'a pas été généralisé.

barque-t-on sans états d'âme la batterie condamnée du *Phénix*, dont les éléments attendaient, empilés sur un quai du Mourillon, le bon vouloir d'un récupérateur.

Le 30, les accords de Munich mettent fin à la crise et le programme de croisière du *Phénix* et de *L'Espoir* est repris sans modification, leur départ de Toulon reste fixé au 4 novembre. On ne tient aucun compte de perturbations qui ont affecté l'industrie et les transports du fait des mesures de prémobilisation et qui vont retarder la livraison de la nouvelle batterie du *Phénix*.

Ainsi, le 4 novembre, le sous-marin appareille pour campagne lointaine avec une batterie condamnée. Dans ces conditions, il n'est pas surprenant que la traversée vers l'Indochine ait été émaillée de plusieurs avaries électriques, notamment dans la soirée du 1^{er} décembre. C'est toutefois une avarie mécanique qui rend le *Phénix* indisponible au matériel à son arrivée à Saïgon. Pendant ces réparations, on se demande à bord si le sous-marin pourra rentrer en France où s'il ne faudra pas faire venir de Toulon par bateau sa batterie neuve. Bien au contraire, au moment de la crise internationale de mars 1939, le *Phénix* prend la tenue de combat. Les cônes d'exercices des torpilles sont démontés et remisés à terre. Nul ne semble douter que le sous-marin soit en état de combattre. Les mois passent tandis que l'état de la batterie du *Phénix* continue à se dégrader. La chose est bien connue à la base des sous-marins de Saïgon où, souvent, le cahier de service indique : « *Cette nuit, charge du temps de guerre de la batterie du Phénix* ». C'est une charge périodique sous une très forte intensité, permettant la recharge de la batterie dans un délai correspondant à la durée d'une nuit d'été en France. A chaque tentative, la batterie du *Phénix* se met à bouillonner, décollant la matière active des plaques qui tombe au fond des vieux accus, mettant l'un après l'autre les éléments en court-circuit. Chaque fois, le maître-électricien de service vient consigner : « *L'isolement de la batterie du Phénix est tombé à x*

Ohms », après quoi l'officier de garde ordonne : « *Arrêter la charge du Phénix* ». Messages et télégrammes se succèdent entre Saïgon et Paris sans qu'aucune décision ne soit prise. Le vendredi 9 juin, en prévision de la mission à Hong-Kong et aux Philippines, les officiers des deux sous-marins ainsi que deux ingénieurs de l'arsenal de Saïgon inspectent des éléments de batterie du *Phénix*, montés sur le pont. Ils ne peuvent qu'en constater le triste état, au point que l'officier en second de *L'Espoir* dit au second du *Phénix* : « *Si tu fais cette charge du temps de guerre, il y aura un tel dégagement d'hydrogène qu'en un quart d'heure, en atmosphère confinée, tu auras la teneur explosive* » (1).

Et son interlocuteur de répondre, désabusé, « *Comme nous n'avons pas d'appareil pour la mesurer...* ». En accord avec le bord, l'arsenal de Saïgon débarquera la batterie du *Phénix* à son retour et effectuera une remise en état. L'état de besoins pour cette réparation n'a pas eu le temps d'être expédié à Toulon.

Le *Phénix* n'est alors plus en état de plonger, ni même d'effectuer une croisière de plusieurs semaines. Pourtant, personne ne prend l'initiative de remettre en cause le programme. Il faut dire que, le 3 juin, les officiers des sous-marins ont eu maille à partir avec une personnalité peu estimable, mais influente, de la haute société saïgonnaise. Sanctionnés par le contre-amiral commandant la Marine en Indochine, la perspective de s'éloigner quelque temps de Saïgon ne devait pas être pour leur déplaire.

Le mardi 13 juin, le *Phénix* et *L'Espoir* appareillent à 14 heures pour Cam-Ranh, où ils parviennent le lendemain à midi. Le temps est beau et l'air du large a bien séché les bateaux. De ce fait, l'isolement de la batterie du *Phénix* est correct et, en prévision de l'exercice du lendemain, l'officier en second décide de tenter la charge du temps de guerre.

Cruelle manifestation du destin, l'opération peut être menée à bien dans la nuit du 14 au 15 juin, pour la

première fois depuis l'arrivée du *Phénix* en Indochine. La suite ne peut être que suppositions, mais tout semble en effet indiquer que la grande quantité d'hydrogène produite par la vieille batterie rechargée à bloc a rempli l'intérieur du *Phénix* d'un mélange gazeux détonant quelques instants à peine après la fermeture du panneau du kiosque pour la plongée. Le premier arc électrique produit par les moteurs en aurait provoqué l'explosion et l'onde de choc, contenue par la coque épaisse, aurait été assez puissante pour provoquer instantanément la mort de tout le personnel à bord. Que la bouée téléphonique dont était équipé le *Phénix* n'ait pas été larguée permet d'espérer qu'il en a bien été ainsi.

Épilogue

Les travaux de relevage de l'épave du *Phénix* sont interrompus par la mousson d'été puis, la guerre venue, définitivement abandonnée. *L'Espoir* est encore en Indochine en septembre. Versé aux Forces navales d'Extrême-Orient, il effectue quelques patrouilles de guerre en mer de Chine puis appareille pour la France le 2 novembre. Via Singapour, Djibouti et Bizerte, il est de retour à Toulon le 12 décembre 1939.

En 1941, deux autres sous-marins reviendront – dans un contexte tout différent – en Indochine : *Monge* et *Pégase*. Leur histoire pourra faire l'objet d'un article ultérieur.

Jean LASSAQUE

L'auteur tient à remercier pour leur aide :
- le général (ER) Jacques Vouzellaud et M. Marc Juif, anciens observateurs de l'escadrille n° 5 de l'Armée de l'air en Indochine ;
- le capitaine de frégate (H) Giran et M. Bailly, de *L'Espoir* ;
- M. Robert Desnos, dont le père a disparu avec le *Phénix* ;
- M. Joseph D. Hartgrove, des Archives nationales des États-Unis.

(1) Réaction bien connue « Hydrogène + oxygène = eau + énergie ».

Espace tradition de l'Ecole navale

<http://ecole.nav.traditions.free.fr/>

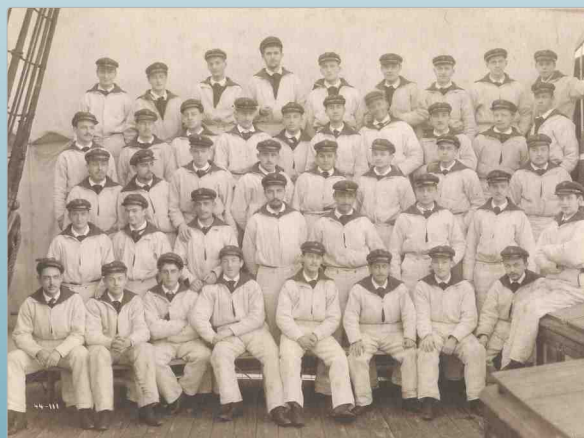


Espace Tradition

Cap des 10 000 biographies franchi !

BREST. — " Le Borda ", École Navale. — Vue de l'Arrivée
<http://ecole.nav.traditions.free.fr> - Webmaster / Jean-Christophe Rouxel - tradi.ecole-navale@orange.fr

Poursuite de notre tour d'horizon des associations ou sites Internet en rapport avec le monde de la mer. Aujourd'hui découvrez les parcours de plus de 10 000 biographies de marins. Fruit du travail quotidien d'un passionné vous y trouverez des générations d'officiers de Marine remontant à 1754. Tous nos encouragements à M. Jean-Christophe ROUXEL pour ce travail de longue haleine. BRAVO !



Aller plus loin :

- <http://ecole.nav.traditions.free.fr/>
- <http://ecole.nav.traditions.free.fr/soutenir.htm>
- Courriel : tradi.ecole-navale@orange.fr

Jean-Christophe Rouxel

Webmaster

Officier de marine (Réserve)



La Landelle 49150 La Lande Chasles / 02.41.82.56.23

« Les sous-marins français vus par le cinéma des armées »

L'ECPAD présente « Les sous-marins français vus par le cinéma des armées », une compilation de films tournés par les reporters du service cinématographique de l'armée, des premiers submersibles de la Grande Guerre aux derniers sous-marins nucléaires lanceurs d'engins :

- La croisière du froid (9'57 – 1965)
- Les foudres de l'océan (18'55 – 1972)
- Un siècle sous les mers (13'04 – 1986)
- Le dernier voyage de l'Argonaute (8'33 – 1989)
- Un sous-marin d'attaque, un mètre carré par personne (6'13 – 1993)
- 24 heures à bord du Triomphant (4' – 2011)

En bonus

- 3 séquences exceptionnelles : Casablanca, un sous-marin français (4'51 – 1944) - Lancement du sous-

marin Narval (2'38 – 1955) -

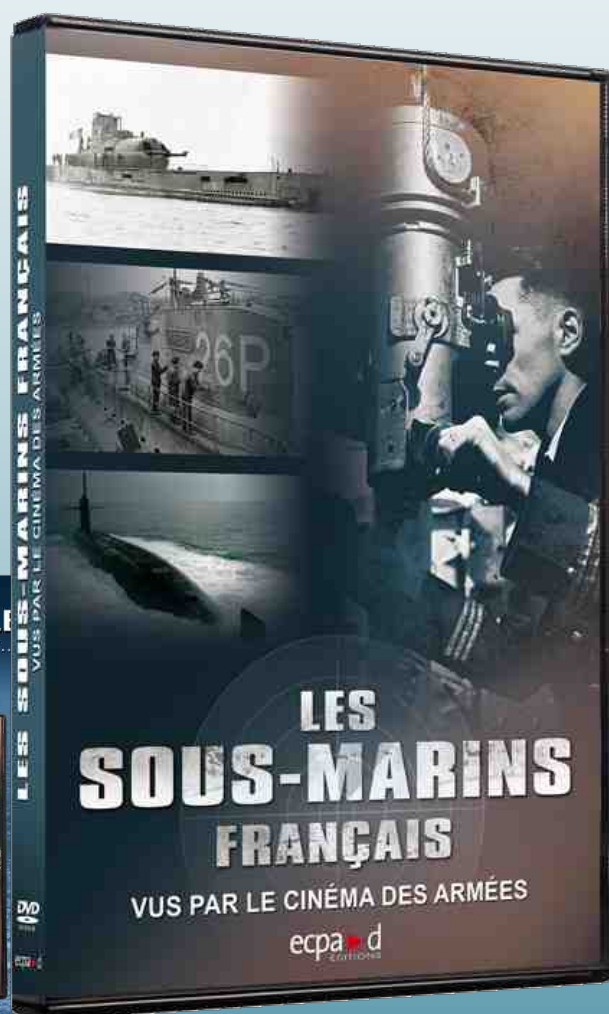
Présentation

du sous-marin

Minerve (1'57 – 1962)

- Un diaporama des plus belles photographies de submersibles français de 1915 à nos jours.

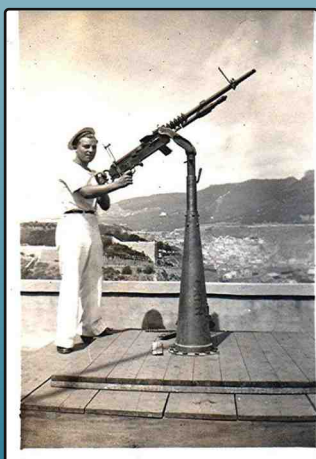
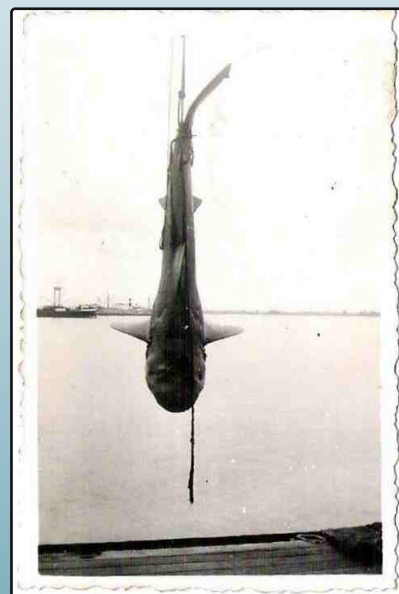
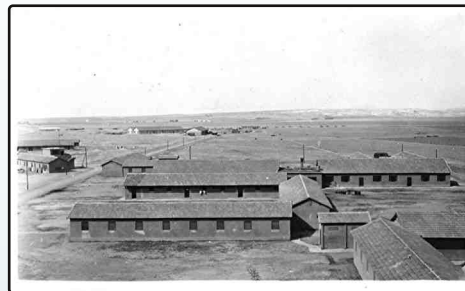
ecpa ▶ d
www.ecpad.fr



Aller plus loin :

- <http://www.ecpad.fr/les-sous-marins-francais-vus-par-le-cinema-des-armees-lepopee-sous-marine-du-xxeme-siecle-en-dvd>

Exceptionnel : nouveaux documents sur <http://alamer.fr>



© & crédits photographiques

« Faisons le point » est une publication de l'association ALAMER <http://alamer.fr> à usage et diffusion internes.

« Faisons le point » est créé à l'aide du logiciel libre Scribus <http://www.scribus.net>



Crédits photographiques :

- Une de ouverture à gauche : Émile BUFF : LA PSYCHÉ sur le pont - Collection M. Daniel BUFF
- Une de ouverture au centre : Jacques OMNÈS - Collection M. Jacques OMNÈS
- Une de ouverture à droite : Émile

BUFF, le canon du LA PSYCHÉ - Collection M. Daniel BUFF

- Pages 4 & 5 : Ouest France
- Page 7 : Collection M. POILBLAN
- Pages 8 à 11 : Section Emeraude de l'association AGASM avec l'aimable autorisation de son Président M. Jean-Claude ENAUD
- Page 12 : M. Jean-Christophe ROUXEL
- Page 13 : ecpad avec l'aimable autorisation de Mme Caroline BERTRAND
- Page 14 : Fond de l'association

Suivez-nous sur les médias sociaux



Suivez toute l'actualité & les dernières nouvelles de l'association ALAMER sur les réseaux sociaux :

Facebook

<https://www.facebook.com/pages/ALAMER/214905368538305>



Google+

<https://plus.google.com/u/0/105927621367987547979/posts>



Twitter

<https://twitter.com/PresidentALAMER>

Les indicateurs

Les indicateurs de notre base d'information au 01 février 2014

- 24 602 parcours de marins dont 39 femmes,
- 1 421 marins « *Morts pour la France* »,
- 32 525 embarquements,
- 2 057 fiches de bâtiments, unités à terre ou troupes,
- 47 fiches d'opérations,
- 9 fiches de monuments,
- 2 772 documents (dont 104 insérés le mois dernier),
- 9 758 dates référencées.

« Je n'oublie pas de régler ma cotisation 2014 ! »



Vos cotisations sont les seuls revenus de l'association. En réglant vos cotisations et en encourageant à l'adhésion vous participez à la pérennité de l'association.

Pour 20 centimes par semaine vous œuvrez pour la mémoire de nos anciens.

Merci de votre soutien.

