

## L ' ESSAI CATASTROPHE 7 Juillet 1932

Traversons une nouvelle fois la Manche pour retrouver le port de Cherbourg en cette belle matinée du jeudi 7 Juillet 1932.

Il est tout juste neuf heures lorsque le *Prométhée*, l'un de ces nouveaux 1500 tonnes, met le cap sur la sortie du port. Flambant neuf, le sous-marin en est à sa quatrième sortie à la mer et pour la circonstance, il a embarqué outre son équipage encore réduit, un certain nombre de techniciens et un ingénieur de l'Arsenal. Pour tout dire, le bâtiment est en phase de recette en vue de son acceptation par la Marine. Période parfois un peu délicate entre un fournisseur, le Génie Maritime et un utilisateur, la Marine. Pour trait d'union, rien moins que le cahier des charges afin de s'assurer que les performances livrées correspondent bien aux performances achetées.

Ainsi aujourd'hui, une équipe de techniciens de l'Arsenal et des Ateliers du Creusot, placée sous la responsabilité d'Ambroise Aveline, un jeune ingénieur de 28 ans, a pris place à bord. Objectif de la sortie : recetter une partie du système de propulsion en établissant notamment le graphique de la courbe de puissance sous propulsion diesel et électrique, mais nous allons y revenir.

Sur la passerelle, un homme de 39 ans, marin expérimenté, veille à la bonne marche de cette machine et commande le personnel militaire. Rien au départ ne prédisposait le Lieutenant de Vaisseau Amaury Couespel du Mesnil, au commandement d'un sous-marin ; il avait en effet débuté dans la carrière maritime en 1914 sur le quatre-mâts barque *Montmorency* de la Compagnie Bordes, en qualité de Troisième Lieutenant, ou encore Lieutenant de cage à poules ainsi que l'on surnommait familièrement cet officier qui entre autres, avait à bord la tâche délicate de veiller au soin de la volaille embarquée pour fournir aux équipages oeufs et viande. Mais, comme le rappelait savoureusement le Commandant, le malheureux trouvait que sa volaille allait nicher bien haut lorsqu'il s'agissait de donner la main à carguer un perroquet de grand-mât ! Le 21 juin 1914, premier jour de l'hiver austral, le jeune homme doublait le Horn pour la première fois et s'en venait mouiller en rade d'Iquique (Chili) pour y charger du guano. C'est là que le rejoignait la déclaration de guerre. Faute d'ancienneté maritime suffisante, le jeune officier était alors rapatrié sur un vapeur anglais puis désigné dès son arrivée sur le sol français, pour un régiment d'infanterie ! Heureusement, la nécessité d'armer au plus vite, de petites unités côtières fut l'occasion de tirer parti de ses talents maritimes et lui permit de retrouver un poste à la mer. Admis à l'Ecole Navale en 1915, il en sortait Enseigne de Vaisseau en mars 1918. Désigné pour le cuirassé *Mirabeau*, il apprenait la nouvelle de l'Armistice à Constantinople, lors de l'escale du bâtiment. Poursuivant sa carrière dans la Marine Nationale, il était promu Lieutenant de Vaisseau en juillet 1924 et se portait alors volontaire pour servir à bord des sous-marins. Après plusieurs affectations, il était bientôt admis au commandement de l'*Ariane* qu'il assumait avec succès dix huit mois durant. Enfin, au début de cette année 1932, il recevait sa lettre de commandement du sous-marin *Prométhée*, un "1500 tonnes" en achèvement dans un bassin de l'Arsenal de Cherbourg.

L'appareillage aurait du avoir lieu à huit heures mais il avait été retardé pour permettre aux services techniques de l'Arsenal de reprendre l'étanchéité de certaines portes de ballast et placer le submersible exactement dans ses lignes d'eau.

A neuf heures vingt, la passe est du port est franchie et le bateau cap au nord, vient alors doucement en route au nord-est pour débiter les essais de manoeuvre des moteurs électriques. Durant trois quarts d'heure, Ambroise Aveline teste leur fonctionnement à diverses allures, notant au passage certains chiffres.

- Il y a encore un problème avec les relais, remarque Bouthier, l'ingénieur mécanicien du navire.

- Oui, poursuit Aveline, ce n'est pas grave, j'en connais la cause et nous pourrons y remédier demain matin à quai. On va poursuivre avec l'établissement de la courbe K d'abord sur les électriques puisqu'ils tournent déjà.

Par l'interphone, l'ingénieur appelle alors le Commandant qui tantôt sur la passerelle, tantôt dans le poste central, suit la marche du *Prométhée*.

- A partir de maintenant, Commandant, je vous demanderai de conserver la barre rigoureusement à 0 dans la mesure où cela est compatible avec la navigation. Il faut également que les remplissages soient sur ouvert.

- Bien compris, Monsieur l'Ingénieur, la barre à 0 et les remplissages ouverts. On peut y aller quand vous voudrez !

Progressivement, les moteurs électriques montent en puissance tandis qu'on observe parallèlement les performances du bateau.

Dehors il fait à présent beau et chaud sur une mer d'huile. Par les panneaux de pont largement ouverts, un agréable courant d'air circule dans tout le bord, donnant à la sortie d'essais un air de détente.

- Profitons-en tant que c'est possible, s'exclame joyeusement l'enseigne de vaisseau André Bienvenue, officier de quart jusqu'à midi. Cela ne durera pas toujours !

L'ambiance est donc excellente pour cette sortie placée sous le double signe du soleil et de la bonne humeur. Après la courbe de puissance des électriques, on passera à celle de marche sur diesels puis après quelques derniers essais divers, on pourra rentrer. Il n'est pas prévu de prendre la plongée, d'ailleurs le *Prométhée* n'a encore jamais plongé ; cette première manoeuvre ne doit avoir lieu que dans une semaine et au bassin par sécurité. Un sous-marin est une machine aussi complexe que coûteuse et il va de soi qu'à ce stade des essais, des précautions supplémentaires sont prises tant que tout n'a pas été testé et vérifié.

Midi approche, Prigent, le premier maître timonier s'engage à son tour dans le puits d'accès au kiosque pour relever le Lieutenant Bienvenue sur la passerelle. La passation de consignes est brève. Professionnelle.

- Autant que possible, vous gardez le cap. Pas de mouvements de barre pendant les essais sans en avertir l'ingénieur au préalable. On a les remplissages ouverts et j'ai vérifié que les purges ne fuyaient pas... Je vous laisse porter l'estime de midi ; nous sommes à 7 milles en gros dans le 010 du cap Lévi.

Dans la machine, l'essai des électriques touche à sa fin.

- Fin des essais sur propulsion électrique, annonce clairement Aveline. On poursuit avec les diesels ! Pour la passerelle, rien de changé, la barre à 0 et les remplissages ouverts !

- Bien compris !

La vibration des lignes d'arbre décroît puis cesse. Moteurs électriques débrayés, le *Prométhée* file sur son erre. Dans la machine on se prépare à embrayer et lancer les diesels.

Dans le minuscule carré, Amaury Couespel du Mesnil vient de prendre place pour déjeuner et grignote un croûton de pain pour tromper l'attente. Bienvenue doit le rejoindre avec l'Officier en second dès qu'il seront relevés.

Il est 11 heures 58...

Poufff... Poufff... Poufff...

Un instant intrigué, le Commandant du Mesnil attribue la série de six sons étouffés qu'il vient d'entendre à un lancement raté des diesels qui comportent justement six cylindres.

Mais voici qu'à présent, des cris témoignant d'une certaine agitation parviennent du pont par le panneau des Officiers qui est lui aussi grand ouvert. Allons ! Que se passe-t-il pour provoquer un tel remue-ménage ? Le Second est-il encore en train de faire un carton sur les oiseaux de mer comme il en a l'habitude, ou bien l'équipage comme c'est souvent le cas, s'amuse-t-il d'un rien ?

Allons voir puisque les autres convives ne sont pas encore arrivés.

Amaury du Mesnil se dirige alors rapidement vers l'échelle et grimpe prestement à hauteur du pont où il retrouve Pierre Antonio, le matelot malgache du bord ainsi que deux autres marins.

- Que se passe-t-il ?

- Le Lieutenant a demandé de fermer tous les panneaux !

- Eh bien fermez aussi celui là, poursuit le Commandant en sortant complètement sur le pont.

S'engouffrant dans l'orifice béant, les trois hommes pénètrent dans le compartiment tandis que le dernier rabat le panneau de pont et le verrouille.

Bizarre... l'eau va affleurer le pied des superstructures. Mais pourquoi le bateau n'est-il plus dans ses lignes d'eau ? Se retournant, intrigué par un bruit de fuite d'air, le Commandant du Mesnil se rend alors compte que ce bruit provient des purges milieu et constate que l'arrière est beaucoup plus enfoncé que l'avant. Des hommes venant de cette direction lui confirment que le panneau arrière est bien fermé.

De la passerelle quand il aperçoit son Commandant, Bienvenue s'écrie.

- Le bateau plonge !

Amaury du Mesnil grimpe rapidement jusqu'à lui, poursuivi par l'eau qui monte.

- Larguez les caillebotis et les bouées !

Au même instant, le Commandant reçoit sur les pieds une projection de cendres et de vapeur d'eau qui s'échappe du panneau d'aération de la cuisine. Continuant à avancer vers les porte-voix, il constate que le panneau du sas est rabattu et verrouillé. Mais déjà l'eau le rattrape et envahit à présent le fond de l'abri de navigation. Stupéfait, du Mesnil se hisse sur le toit et se retrouve aussitôt à la mer. A quelques mètres de lui, l'étrave du sous-marin crève la surface avec une pointe positive de 80 degrés puis disparaît à son tour quelques instants plus tard.

Une minute seulement s'est écoulée depuis le bruit d'échappement d'air perçu par le Commandant et la disparition du sous-marin. Autour de lui, sur l'eau, une dizaine d'hommes surnagent, les uns et les autres abasourdis et ne comprenant manifestement pas pourquoi le bateau a plongé.

- Commandant ! la bouée téléphonique !

En effet, celle-ci apparaît un bref instant et coule aussitôt, entraînée par le *Prométhée* qui poursuit sa descente.

Bientôt rejoint par son jeune Lieutenant, le Commandant du Mesnil s'est accroché en compagnie de Bouthier, le chef mécanicien et d'un second-maître à une bouée couronne. Soudain, Bouthier pâlit, s'affaisse, lâche prise et avant que quiconque ait pu le retenir, coule à pic, victime sans doute d'une congestion.

- Que s'est-il passé, Bienvenue ?

- Aucune idée, Commandant. Lorsque j'ai entendu les purges s'ouvrir et constaté que l'arrière s'enfonçait, je n'ai eu que le temps de donner l'ordre de fermer tous les panneaux. La plupart des hommes qui étaient sur le pont ont alors regagné l'intérieur avant de verrouiller derrière eux les panneaux.

Puis comme pour se persuader lui-même que ce n'est qu'un incident...

- Dites Commandant, ils vont refaire surface, n'est-ce pas ? Ils vont tout de même pas nous laisser là dans l'eau !

- J'ai bien peur que non mon pauvre ami... Mais bon sang ! qui a bien pu ouvrir ces purges ?

Il sait bien lui, le Commandant que son *Prométhée* ne va pas pouvoir refaire surface sinon en larguant son lest de sécurité car la chasse d'air ne fonctionne pas depuis que l'on a vidé les bouteilles haute pression ce matin pour assécher les ballasts ! Il était prévu de les recharger pendant la marche sur diesels. Rien d'anormal en cela surtout à fortiori quand le bâtiment ne doit pas plonger.

Les minutes passent mais comme le pressentait Amaury du Mesnil, le *Prométhée* ne remonte toujours pas. A l'endroit où il a disparu, il n'y a même plus de remous, rien qu'un flot ininterrompu de bulles qui viennent crever en surface et dont les rescapés s'éloignent, emportés qu'ils sont par le courant de marée. Peu à peu l'idée d'une catastrophe fait son chemin dans l'esprit des survivants qui ne sont plus maintenant que huit car un autre de ces malheureux coule à son tour.

A un demi-mille, il y a une barque de pêche dont l'équipage n'a rien vu du drame et continue à laisser dériver ses lignes. On crie, on s'agite pour attirer l'attention mais sans succès.

- Je vais nager jusqu'à eux, propose Bienvenue.

- Oui, si vous vous en sentez la force. Ne prenez pas de risques inutiles Lieutenant !

- J'irai même si je dois y rester !

- Lieutenant il n'en est pas question ! Dans ces conditions, je vous ordonne de rester ici avec nous !

Répartis en deux groupes, les naufragés dérivent toujours, appelant à l'aide mais les pêcheurs ne les entendent pas. Pourtant voici que l'on s'agite sur la barque de pêche et qu'un homme monte au mât et leur fait signe. Quelques minutes plus tard, l'embarcation est sur eux et ils se hissent à bord. Il était temps. Plusieurs d'entre eux épuisés par cette heure dans l'eau fraîche malgré tout et surtout choqués par l'accident, n'auraient pas tenu bien longtemps.

Ruisselant d'eau dans son uniforme, du Mesnil met au courant le patron pêcheur de l'accident.

- Conduisez nous au plus vite à la Majorité Générale ! Il faut donner l'alerte et essayer de sauver s'il en est encore temps l'équipage de mon pauvre *Prométhée* !

Forçant l'allure, le patron Nicolle met le cap sur la côte.

- C'est une chance que je vous aie entendu. Je venais juste d'arrêter le moteur quand vous avez crié. J'ai du tout abandonner sur place, lignes et filets pour foncer vers vous.

- Je vous en remercie, Monsieur, et je veillerai à ce que cette perte vous soit remboursée par la Marine.

- Oh il ne s'agit pas de cela ! C'est bien le dernier de mes soucis. J'ai vu passer votre sous-marin tout à l'heure, mais c'est tellement courant par ici que je n'ai pas suivi sa route du regard.

Il est 15 heures 30 lorsque les survivants débarquent à Cherbourg où le plan de secours est aussitôt mis en oeuvre par le Major Général. Une heure plus tard, un uniforme d'emprunt sur le dos, Amaury du Mesnil reprend la mer avec l'avis *Ailette* en direction du lieu de l'accident. Mais comment retrouver l'épave ? L'accident a été si soudain que rien n'a pu être fait pour marquer l'emplacement du sous-marin quand il a coulé.

En vain, jusqu'à la tombée de la nuit, l'avis secondé par des unités plus légères va sillonner une vaste région à sept milles au nord du Cap Levi, puis rester sur zone pour reprendre les recherches au lever du jour.

8 Juillet, cinq heures trente du matin.

Après une courte nuit durant laquelle le malheureux Commandant n'a pu trouver le moindre repos, on reprend les recherches. Cette fois-ci, elles s'avèrent positives très vite quand un veilleur sur la passerelle repère la bouée téléphonique du *Prométhée* qui à l'évidence est toujours reliée au sous-marin car par instants elle disparaît dans le clapot. A la hâte, une embarcation dans laquelle prend place du Mesnil, est mise à la mer. Un immense espoir renaît.

En vain hélas ! Du combiné téléphonique, aucun son ne sort.. Abattu, l'équipe de l'embarcation regagne l'*Ailette* qui vient d'immerger une bouée pour marquer l'emplacement de l'épave et s'apprête à en mouiller une seconde avant de commencer un sondage. 75 mètres ! En 1932, pareille profondeur n'est accessible qu'à une élite de scaphandriers spécialisés, ce que l'*Ailette* ne possède malheureusement pas. Alors, un vaste dispositif se met en branle car s'il y a encore des survivants à bord du *Prométhée*, le temps presse. De Toulon, on fait venir par train spécial un scaphandre de grandes profondeurs tandis que deux scaphandriers capables de le mettre en oeuvre sont acheminés sur Cherbourg par avion. Un spécialiste du sauvetage sous-marin est dépêché également sur les lieux tandis que gabares et autres navires de servitude se rendent sur place. Georges Leygues en personne intervient auprès de la SORIMA, cette société italienne qui travaille à la récupération de l'or de l'*Egypt* devant Brest. L'*Artiglio* et le *Rostro* toutes affaires cessantes font route à leur tour vers Cherbourg où les rejoint le Commandatore Scaglia. Un immense mouvement de solidarité est en train de s'opérer autour du sous-marin accidenté. Mais y a-t-il encore des survivants dans l'épave ? Lancinante question que tout le monde se pose.

Ce n'est que le lendemain, samedi 9, qu'un scaphandrier profitant de l'étalement de marée peut enfin atteindre l'épave. Il confirme que tous les panneaux sont fermés et effectuant le tour de l'épave, il frappe la coque en plusieurs endroits sans obtenir de réponse en aucune manière. Des appareils de détection acoustique très sensibles sont alors immergés et placés autour du *Prométhée*. Une longue veille à laquelle se joint le contre torpilleur polonais *Burza*, commence.

Hélas, aucun son ne monte des profondeurs. Les détecteurs n'enregistrent aucun signe de vie en provenance de l'épave et il faut alors se résigner à admettre de façon définitive que les malheureux ont tous cessé de vivre.

Le même jour, le Lieutenant de Vaisseau Couespel du Mesnil était entendu pour la première fois par la commission d'enquête que présidait le contre-amiral Neuzillet. Une semaine durant, elle allait procéder à l'audition des rescapés et effectuer au bassin des tests sur l'*Archimède*. Le 18, elle rendait ses conclusions dans un communiqué officiel succinct :

" La commission d'enquête chargée d'enquêter sur les causes du sous-marin *Prométhée*,

"après avoir interrogé les survivants,

"après avoir effectué des expériences sur le sous-marin *Archimède*, en tous points semblable au *Prométhée*,

"a émis à l'unanimité l'avis que :

"la cause initiale de l'accident est une ouverture inopinée, rapide et générale des purges d'air, produite par le fonctionnement intempestif de l'installation qui commande divers organes du bâtiment.

"La commission estime que cette ouverture inopinée est probablement imputable à une fausse manoeuvre d'une vanne de sectionnement placée sur cette installation au moment où l'on allait passer de la propulsion par moteurs électriques, à la propulsion par moteurs diesel."

Ainsi que l'on peut le constater, la partie rendue publique des conclusions de cette commission est très succincte. En réalité, ces travaux allaient permettre de mettre en évidence une grave lacune dans l'information diffusée aux équipages de ces sous-marins. En effet, le Commandant du Mesnil et il n'était pas le seul dans ce cas, ignorait que le montage du circuit hydraulique dans l'état d'achèvement où il se trouvait, pouvait provoquer l'ouverture des purges... Et pourtant, cette éventualité était connue

depuis deux ans au Ministère de la Marine ! Si seulement, les Commandants avaient tous été informés complètement, une catastrophe eût été évitée.

Dans certains milieux, le renflouement fut un moment envisagé mais d'éminents experts appelés en consultation y mirent fin rapidement. La masse même du sous-marin, la profondeur et la violence des courants rendaient toute tentative bien aléatoire. La Marine y renonça et organisa le 30 Juillet, sur les lieux mêmes du drame, une émouvante cérémonie à la mémoire des 61 victimes qui dorment désormais dans leur cercueil d'acier, unis dans la mort, unis comme à bord.

Amaury Couespel du Mesnil n'avait échappé pour sa part à la fatale plongée que pour sombrer dans l'abîme des tracasseries administratives. Comme le prévoit le règlement maritime, il fut traduit devant un Conseil de Guerre pour y répondre de la perte de son navire. Il y fut reconnu non coupable et acquitté. Mais dans les hautes sphères du Génie Maritime, l'affaire suscitait bien des remous parmi certains officiers supérieurs tenus pour responsables de la défaillance dans l'information qui aurait pu éviter l'accident. Alors pour ces hommes, le pauvre Lieutenant de vaisseau allait devenir le bouc émissaire et subir toutes les vexations possibles, à commencer par une suspension administrative de grade pour un mois, puis une mutation sur l'avis *Ypres* à Beyrouth. Profitant d'une réduction des cadres, le Commandant quittait la Marine quelques années plus tard.

L'Enseigne Bienvenue, ne devait pour sa part survivre au destin du *Prométhée* que pour trouver la mort devant Dakar lors des sombres affrontements de 1940.

Amaury Couespel du Mesnil s'est éteint en Bretagne à la fin des années soixante dix. Quarante ans après le drame, il en avait conservé un souvenir particulièrement précis mais c'était toujours avec une grande émotion toute à son honneur, qu'il acceptait encore de l'évoquer devant moi.