

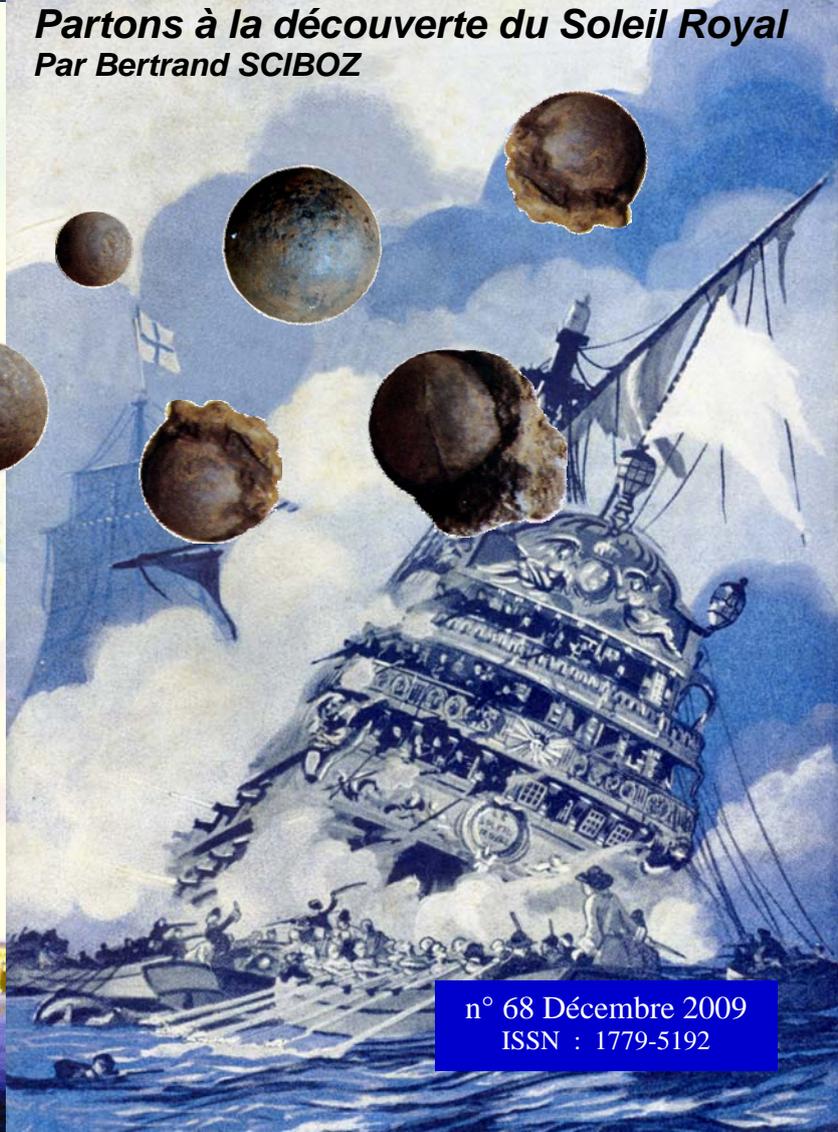
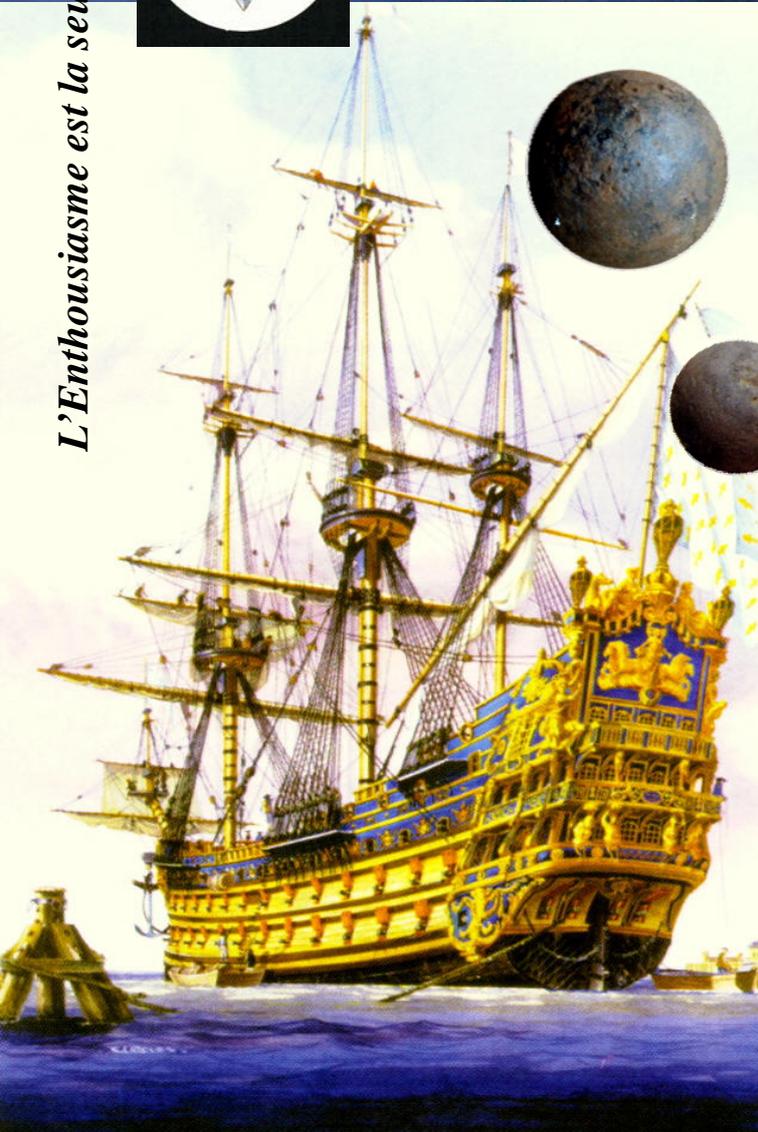
# L'ECHO DES GRANDS FONDS

L'amicale des plongeurs démineurs

*L'Enthousiasme est la seule vertu. Commandant Philippe Tailliez.*



*Partons à la découverte du Soleil Royal  
Par Bertrand SCIBOZ*



n° 68 Décembre 2009  
ISSN : 1779-5192

# L'ECHO DES GRANDS FONDS

L'amicale des plongeurs demineurs

## SOMMAIRE

2. *Sommaire*
3. *Le mot du Président*
4. *Nos disparus*
5. *Partons à la découverte du Soleil Royal*
10. *Section Atlantique*
13. *Section Manche Mer du Nord*
18. *Section Méditerranée*
20. *Nostalgies / Souvenirs « L'accident du Cdt BONZON »*

Directeur de publication :

Emile Jean SEVELLEC

Rédaction : Emile Jean SEVELLEC

Jean Michel BOLLUT  
Francis GENY

Réalisation : Jean Michel BOLLUT

## AMICALE DES PLONGEURS DEMINEURS

<http://a.plongeursdemineurs.free.fr/>

Président : Jean François PATE 66, Avenue Jean Giono 83130 La Garde Tél. : 04.94.61.40.17

[jf.pate@wanadoo.fr](mailto:jf.pate@wanadoo.fr)

Vice-présidents : Jean Michel BOLLUT 3, le damet 50340 HELLEVILLE Tél. : 02.33.52.95.85  
Emile Jean SEVELLEC 18 rue de Pont Aven 29820 BOHARS Tél. : 09.64.02.41.03

[jbollut@wanadoo.fr](mailto:jbollut@wanadoo.fr)  
[ejsevellec@wanadoo.fr](mailto:ejsevellec@wanadoo.fr)

Trésorier : Gérard GOURLAY 3, rue d'Armorique 29280 Locmaria-Plouzané Tél. : 02.98.48.48.64

[g.gourlay29@orange.fr](mailto:g.gourlay29@orange.fr)

Les manuscrits sont archivés, les photos retournées sur demande.

---

## *Le mot du Président*

---



### **Le Président national, Président de la section Méditerranée**

Chers Camarades

L'Amicale c'est vous, sans votre engagement rien n'est possible.

Nommé Président National pour deux ans, je compte sur vous pour faire vivre l'Amicale: investissez vous, proposez et animez nos actions.

J'ai grand plaisir à vous adresser mes meilleurs vœux pour l'année 2010.

Que 2010 voie nos liens d'amitié davantage se resserrer, que votre apport personnel à la réussite des buts poursuivis par notre association puisse en toute occasion s'exprimer, que nous ayons à cœur de soutenir nos présidents et membres des bureaux de section et ceux parmi nous qui ont besoin de soutien.

Notre association est aujourd'hui dans le creux de la vague, je demande à tous de se mobiliser pour que cette association soit vivante dans l'esprit d'amitié, de respect qui honore les Plongeurs Démineurs.

Je suis votre Président encore pour une année, et je ne tiens pas à rester plus longtemps; donner le témoin fait parti des mes objectifs.

Comme le veut notre devise, notre association existe pour resserrer les liens d'amitié et de fraternité, l'éloignement ne nous favorise pas. Nous devons, et c'est notre devoir, faire un effort pour que notre association vive.

Je suis votre représentant pour la Section Méditerranée depuis maintenant plus de cinq ans et pour l'Association des plongeurs Démineurs pour encore un an. Je fais appel à votre attachement pour que notre association perdure dans le respect de nos engagements.

Je vous remercie pour le soutien sans faille que vous m'avez apporté.

Votre Président.

Jean François PATE

## *Nos disparus*



Chers amis,

J'ai la douleur de vous faire part du décès de notre camarade Daniel Meslay, le 10 octobre 2009 à 06h30 au Centre Hospitalier Universitaire de Caen. Il avait été hospitalisé aux urgences suite à un AVC contre lequel les services médicaux n'ont rien pu faire.

Il est parti entouré des siens: Anne Marie, son épouse, et Xavière, leur fille.

Ses obsèques ont eu lieu le vendredi 16 octobre à 10h00 en la salle mortuaire du CHU de Caen, la Salle des Adieux. Je suis triste de voir ainsi partir un ami avec lequel j'ai beaucoup bourlingué et partagé des moments forts.

La présence du drapeau de l'amicale à la cérémonie était un réconfort pour la famille et une manière visible d'honorer la mémoire de notre camarade disparu.

Bien à Vous Tous et encore plus aujourd'hui à sa famille, Anne-Marie et Xavière.

CA(2S) Pierre Le Roux

Nous avons la tristesse de vous faire part du décès de notre ami et camarade Jean PESQUET-FLORK le 23 novembre 2008 à l'âge de 79 ans.

Plongeur démineur n° 5 du premier cours de juillet 1953.

A son épouse et ses enfants, nous présentons nos condoléances attristées.



Nous vous faisons part du décès accidentel le 9 octobre 2009 de Jean-Jacques DEFRANC ( 43 ans), fils de notre camarade Jacques DEFRANC, membre de notre Amicale, Plongeur Démineur de réserve, ex Président de l'association des anciens de la Jeanne D'Arc.

A notre camarade Jacques, Françoise la maman et la famille, nous présentons nos condoléances et nous nous associons à leur peine.

Nous avons appris le décès de notre camarade Christian CHABAUD, il a quitté le navire le 18 décembre 2009 à l'aube de ses 64 ans.

Plongeur Démineur n° 396 du cours de septembre 1967.

Nous présentons à sa famille nos condoléances attristées.

Nous apprenons un peu tard, mais non sans tristesse, le décès d'un ami, Christian SCULLER, qui fut un maître adjoint remarquable de 1974 à 1980 à l'école de plongée. Les plus anciens se souviennent sans doute de lui . Il a laissé un très bon souvenir de son passage dans notre maison-mère. Ayons une pensée pour son épouse et sa famille.



Nous apprenons par notre camarade Bernard GALLAIS, plongeur démineur n° 243, le décès de sa fille Françoise à l'âge de 52 ans, emportée par une longue maladie le 19 décembre 2009.

A Bernard et son épouse, nous présentons nos sincères condoléances et participons à la douleur de la famille.

## *Nous partons à la découverte du Soleil Royal*

Par Bertrand SCIBOZ

**1er modèle des 3 vaisseaux de ligne du même nom dans la Marine Royale Française, le Soleil Royal s'illustra notamment sous le commandement de Tourville lors de la bataille de Béveziers le 10/07/1690 et la bataille de Barfleur le 29/05/1692.**

A cette époque le roi avait fait passer une ordonnance pour que tous les navires soient de construction homogène: "Les navires du 1er rang, qui portent 70 pièces et au-dessus jusqu'à six vingt, auront 3 ponts entiers et non coupés, et dans leur château de poupe, 2 chambres l'une sur l'autre: à savoir, celle des Volontaires et celle du Capitaine; outre la sainte barbe et la dunette, laquelle suivra le couronnement et la tonture dudit navire"; "il sera observé que les navires soient régulièrement percés dans les chambres, pour y tenir autant de canons qu'il convient, afin que la hanche et le derrière soient bien armés."; "les sabords seront grands et ouverts, et taillés en embrasures, particulièrement à la hanche et à l'épaule des vaisseaux, et la distance de l'un à l'autre sera de 7 pieds."; "Les seuls vaisseaux, le ROYAL LOUIS et le SOLEIL ROYAL, auront un château sur l'avant de leur troisième pont, et à l'égard de tous les autres vaisseaux, Sa Majesté défend d'y en faire aucun. Les corps de garde de tous les vaisseaux pourront être prolongés jusqu'à l'emplacement du cabestan." Textes issus de la traduction par Lars Bruzelius du Règlement



"Que le roi veut et ordonne être observé dans la construction des vaisseaux de Sa Majesté."

En 1688, Jacques II Stuart, catholique régnant sur l'Angleterre, l'Ecosse et l'Irlande, est dépossédé de son trône par Guillaume d'Orange, protestant, qui est proclamé roi d'Angleterre avec son épouse Marie par le parlement. Il se réfugie donc en France accompagné de quelques partisans avides de le voir reconquérir son trône pour en profiter. Son cousin, le roi Louis XIV, prend parti pour lui et subvient à ses moyens. Guillaume monte contre la France une coalition plus connue sous le nom de ligue d'Augsbourg réunissant les Etats d'Allemagne, la Maison d'Autriche, les Provinces-Unies, l'Angleterre, la Savoie et l'Espagne.

A cette déclaration de guerre, le SOLEIL ROYAL est alors réarmé, avec 1 équipage d'environ 1200 hommes et de 112 canons en bronze (seuls les navires amiraux en étaient équipés, les autres n'ayant que des canons en fer) de 36, 24, 18, 12, 8, 6 et 4 livres (poids du projectile) pesant entre 1 et 4 tonnes et nécessitant de 5 à 14 personnes pour les manipuler. Ces canons sont répartis dans 3 batteries couvertes, sur la dunette et sur le gaillard. Au printemps 1689, le roi s'engage dans une opération maritime contre l'Angleterre ayant pour but de permettre le débarquement de Jacques II en Irlande, ses partisans y étant les plus nombreux. Il pourrait ainsi reconquérir son trône par le débarquement de ses troupes vers Londres. L'armée navale se compose alors de 75 vaisseaux, dont le SOLEIL ROYAL est le plus beau et le plus puissant.

Ce dernier quitte la rade de Brest le 22/06/1690 comme navire amiral sous le commandement du Comte de Tourville. A cause de vents contraires, il est contraint de rester 3 jours devant Camaret, où il apprend que 58 vaisseaux de guerre ennemis sont au mouillage de Sainte Hélène (Ile de Wight). Profitant d'un vent favorable, Tourville met le cap sur l'Ile de Wight, mais le mouillage est vide. Cependant, le JEAN BART et l'ALCYON, envoyés en reconnaissance, trouvent 60 vaisseaux ennemis (39 anglais, 21 hollandais) mouillés au cap de Beachy Head (le Béveziers). Le 10 juillet 1690 au matin, l'amiral anglais Herbert, surpris par cet assaut, donne l'ordre d'appareiller. Tourville et sa flotte sont prêts, avec le SOLEIL ROYAL au centre des 3 divisions d'escadre. La bataille commence et c'est un très beau succès pour la flotte française: 1 navire capturé, 11 navires démâtés, 2 coulés ainsi que 4 brûlots coulés. Durant la nuit, 2 des navires hollandais ont coulé. Les autres, harcelés dans leur retraite, l'un d'entre eux dut se jeter à la côte et fut sabordé par son équipage. Au total, coté ennemi, 17 navires manquent à l'appel. Herbert est traduit en court martiale le 10/11/1690 et, bien qu'acquitté, il ne recevra plus aucun commandement. Jacques II débarque en Irlande, les partisans catholiques y étant plus nombreux, où il provoque un soulèvement, Guillaume III prend le commandement de l'armée qui parviendra à le chasser et à nouveau le roi détrôné se réfugie en France.

Au début 1692, le roi Louis XIV envisage toujours de rétablir Jacques II sur le trône d'Angleterre. On prévoit de faire débarquer à Torbay un corps expéditionnaire de 20000 Français et Irlandais qui marcheraient sur Londres. 4000 chevaux et leurs cavaliers (en 12 escadrons) regroupés au Havre de Grâce et 16000 fantassins (12 bataillons irlandais à Quinéville et 9 français à St Vaast la Hougue) rejoints le 8 avril par Jacques II et le Marquis de Bellefonds, que la Flotte de Tourville avait pour mission d'assurer le libre passage des partisans de Jacques II à travers la Manche pour le débarquement en Irlande.

La flotte royale est composée au début de 1692 de: 22 vaisseaux de 1er rang (80 à 100 canons et plus), 27 vaisseaux de 2è rang (60 à 80 canons), 46 vaisseaux de 3è rang (50 à 60 canons), 16 navires de 4è rang (40 à 50 canons) et 21 vaisseaux de 5è rang (20 à 36 canons), s'y ajoutent des frégates, galères, galiotes à mortiers, 192 brûlots etc... L'escadre d'Estrée de 15 bâtiment basée à Toulon reçoit l'ordre de regagner Brest. Elle appareille le 21/03/1692, mais se trouve bloquée à Hyères 18 jours à cause de vents défavorable. Le 18/04/1692, Elle subit les assauts du temps lui causant de nombreux dégâts et la perte de 2 navires. Elle doit donc faire escale à Lisbonne pour y effectuer des réparations et ne gagnera Brest que le 30 mai, le lendemain de la bataille.

L'escadre de Rochefort met à la mer 28 bâtiments mais la pénurie d'équipage ne permet au Marquis de Villette Murçay d'appareiller le 27/04/1692, qu'avec seulement 7 vaisseaux et 3 galères, dont les équipages ont été pris de navires d'une autre escadre contrainte elle, de rester à quai, il lui faut 3 semaines pour arriver à Brest d'où elle repart avec seulement 5 vaisseaux et 3 brûlots. Elle rejoindra Tourville 3 jours avant la bataille soit le 26 mai. L'escadre de Chateaurenault à Brest de 20 navires sera rendue inutilisable par manque d'équipages. Afin de compléter les équipages de l'escadre de Tourville, le personnel navigant se faisant rare, ils avaient dû être complétés par des marins de rivière, des douaniers, et des soldats soit des hommes qui n'ont jamais navigué.

### La Bataille de Barfleur

Le départ de la Flotte de Brest est prévu pour le 25 avril car le rassemblement des navires hollandais n'est prévu que pour le début mai, et ne doivent rejoindre l'escadre anglaise que vers le 23 mai, il faut donc agir par surprise et stopper cette jonction. En fait le créateur du projet n'avait pas été informé que ce rassemblement avait déjà eu lieu le 23 avril. Tourville n'a cessé de formuler toutes sortes de raisons suffisantes et justifiées pour annuler cette opération en vue d'un échec certain, ce qui lui vaudra d'être qualifié de manque de courage.

A cause de toutes ces défaillances, c'est seulement le 12/05/1692 que Tourville quitte Brest à bord du SOLEIL ROYAL, navire amiral, avec seulement 39 bateaux. Il doit être rejoint au large de Ouessant par les navires de D'Estrées, de Villette et de Chateaurenault et ainsi obtenir une flotte d'au moins 70 navires puis enfin rejoindre les troupes à St Vaast la Hougue. Seuls les 5 vaisseaux de Villette pourront rejoindre Tourville le 26, totalisant alors une flotte de 44 vaisseaux et 11 brûlots (3114 canons et 20900 hommes dont de nombreux inexpérimentés).

Après avoir lutté en Manche contre une brise de NE, la flotte alliée peut enfin progresser dans l'Est grâce à une brise de Suroît. La flotte ennemie sous le commandement de l'Amiral Russel, a elle aussi appareillé de Sainte Hélène, l'ennemi compte 99 navires (63 anglais commandés par Russel, le successeur de Herbert, et 36 hollandais commandés par Van Almonde) avec frégates et brûlots (7154 canons et 53463 hommes). C'est le 29 mai que les 2 antagonistes vont se rencontrer en vue du Cotentin à quelque 20 milles au NE de la pointe de Barfleur. Au petit matin, les éclaireurs respectifs annoncent aux navires amiraux la situation et le nombre d'adversaire qu'ils devront affronter. Face à l'ampleur de la force déployée par l'ennemi, Tourville ordonne de prendre la formation en ligne de bataille, ce qui prend beaucoup de temps à cause des vitesses différentes de chaque bâtiment. L'avant garde de 14 vaisseaux au Sud, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> division, est dirigée par le marquis d'Amfreville sur l'AMBITIEUX qui a sous ses ordres le marquis de Nesmond sur le MONARQUE et le Comte de Relingues sur le FOUROYANT. Le corps de bataille de 16 vaisseaux au centre est mené par Tourville à bord du SOLEIL ROYAL. Et l'arrière garde de 14 vaisseaux au Nord, 1<sup>ère</sup> et 4<sup>ème</sup> division, est sous les ordres du vice-amiral Gabaret sur l'ORGUEILLEUX, du marquis de Coëtlogon sur le MAGNIFIQUE et le contre-amiral Pannetié sur le GRAND. La brise est faible mais de SW, permettant au SOLEIL ROYAL et les siens de se laisser porter vers l'ennemi.

Le SOLEIL ROYAL fait face au BRITANNIA (navire amiral de la flotte ennemie, sur lequel se trouve l'amiral Russel), chacun de ses chefs de division en fait de même face à l'ennemi qui lui est opposé. Le vent est tombé et les gros vaisseaux doivent se faire remorquer par leur chaloupes vers l'ennemi. Entre temps le trio organisateur basé à St Vaast ayant pris connaissance de l'ampleur de la flotte anglo-hollandaise envoie un contre-ordre à Tourville pour se replier et annuler le combat, mais hélas lorsque le navire porteur du message arrive aux environs de 10 heures le 29 mai, la bataille est sur le point d'être engagée, il est trop tard pour reculer et Tourville craint le déshonneur. L'adversaire est alors à portée de mousquet, l'ennemi est surpris par ce comportement de Tourville, considéré comme un trait de folie. Chacun attend le coup d'envoi de l'autre, quand un des navires hollandais impatient et inquiet de la tactique des français, s'attaque au SAINT LOUIS. Il est 10h du matin le 29/05/1692 la bataille est engagée d'un bout à l'autre de la ligne de combat. Le but de Tourville est de causer un maximum de dégâts chez l'adversaire.

En tête du corps de bataille le SOLEIL ROYAL se trouve face à 3 navires ennemis le BRITANNIA, le LONDON et le SAINT ANDREW, tous 3 armés de 100 canons et 3 ponts, ils tentent de l'aborder en vain. Le SOLEIL ROYAL résiste assidûment. A ce moment l'avantage se trouve du côté français, le gréement du SOLEIL ROYAL a beaucoup souffert mais n'est pas hors d'usage.



L'avant garde hollandaise est persécutée de son côté, et le centre ennemi commence à fléchir. Vers 14 heure une brise de NW se lève et favorise la remontée de 25 vaisseaux anglais qui tentent de couper la ligne française afin de la prendre entre 2 feux, et en milieu d'après-midi l'ennemi a presque réussi à encercler la flotte française. Le GRAND, le MAGNIFIQUE et 2 autres navires réalisant la manœuvre viennent à la rescousse et entraînent l'ennemi vers le Sud, lorsque les anglais réalisent la stratégie, il est trop tard, trop éloignés, il n'ont plus d'utilité au sein de l'action. Depuis le début du combat le SOLEIL ROYAL est la cible à abattre par l'ennemi qui s'acharne dessus, afin qu'il ne succombe pas après ces 5 heures de bataille, plusieurs bâtiments de l'arrière garde se portent à son secours. Vers 16h le renversement de marée, oblige Tourville à signaler à sa flotte de mouiller. L'ennemi lui tarde à en faire autant et dérive vers l'Est le mettant alors hors de portée de canon, il cesse le feu. Seule la division d'Asby, poursuivant du GRAND mouille l'ancre à temps. Après une courte trêve Tourville fonce contre le centre de la ligne anglaise, et la lutte reprend autour du SOLEIL ROYAL assisté par l'escadre bleue de l'avant garde du Marquis de Coëtlogon. Vers 8h30, la visibilité étant très atténuée à cause du brouillard, Tourville fait mouiller à nouveau son navire, puis vers 9heure le brouillard s'atténuant la lutte reprend. Plusieurs brûlots sont dépêchés contre lui mais arrêtés par ses chaloupes.



Russel désespéré de ne pouvoir venir à bout du SOLEIL ROYAL, décide de renoncer à la lutte, lève l'ancre, et, poussé par la marée, laisse dériver ses navires.

La flotte hollandaise menée par Van Almonde décide d'en faire autant. Mais lorsqu'elle mouille enfin elle a beaucoup dérivé et se trouve donc très éloignée du centre français et encore plus de son arrière garde qui, elle, avait suivi Pannetié au SW et y avait largué son ancre.

Les poursuivants isolés du reste de leur flotte craignent le jusant qui les porterait vers l'ouest et risque de les éloigner encore plus de leurs alliés, divisant complètement l'unité de combat. Ils décident donc de couper leurs amarres et de se laisser porter par le flot qui les conduirait vers l'Est et donc les rapprocherait de leurs partenaires. Mais pour ce faire les navires anglais doivent passer entre la ligne française. Se laissant ainsi dériver vers l'Est, ils sont canonnés par tous les vaisseaux et en particulier le MAGNIFIQUE, le ST PHILIPPE et bien sûr le SOLEIL ROYAL. L'ennemi perd donc dans cette manœuvre 2 vaisseaux et 2 de ses amiraux. Vers 22 heures, l'ennemi se retire du champ de bataille après 12 heures d'acharnement pour anéantir la flotte française à 99 contre 44. Au soir de cette glorieuse défense, la flotte française n'a perdu aucun navire malgré l'inégalité des forces et a affligé à l'ennemi de grandes pertes dont environ 5000 hommes, 2 vaisseaux (1 coulé, l'autre incendié) et la majeure partie de ses brûlots.

Pas un des vaisseaux de Tourville n'a péri, outre les pertes humaines, et tous sont encore en état de naviguer mais ils ont subi des dégâts et le SOLEIL ROYAL, l'HENRI et le FORT sont très endommagés et doivent être réparés d'urgence, mais il n'y a pas un port où se réfugier, les fortifications de Vauban à Cherbourg ayant été détruites par Louvois (ministre de Louis XIV) pour de nouvelles fortifications. Vers 1heure du matin le 30 mai Tourville tente de profiter du jusant pour passer le Raz Blanchard, une brise d'Est se lève et favorise son éloignement de l'ennemi toujours en nombre. De son côté, à la tête de 6 vaisseaux peu endommagés Nesmond commandant du MONARQUE, fait route vers la Hougue. Il laisse au mouillage le BOURBON et le SAINT LOUIS trop lents et repart pour le Havre de Grâce où il en laisse 2 autres, et parvient à regagner Brest en longeant les îles britanniques avec ses derniers vaisseaux, l'ORGUEILLEUX, le SOUVERAIN et l'ILLUSTRE. Tourville met donc le cap à l'Ouest, arrivé devant Cherbourg il ne peut songer à séjourner dans cette rade car l'ennemi n'est pas loin derrière, il lui faut donc passer le Raz Blanchard où l'ennemi n'osera pas le suivre, il préférera contourner les Casquets et donc perdra une marée laissant le temps à la flotte française de rejoindre Brest où elle pourra alors être défendue. Le pilote s'est trompé sur l'heure de la marée, et surpris par le flot les renvoyant vers le NE, 13 vaisseaux ne parviennent pas à passer et sont obligés de mouiller. 22 navires parviennent tout de même à rejoindre St Malo. Tourville quitte le SOLEIL ROYAL percé de toute part, monte sur l'AMBITIEUX et amène 10 navires (l'AMBITIEUX, le MERVEILLEUX, le FOUDROYANT, le MAGNIFIQUE, le TONNANT, le ST PHILIPPE, le TERRIBLE, le FORT, le FIER et le GAILLARD) poussés par le courant le long de la côte nord du Cotentin et les conduit au mouillage de St Vaast la Hougue le 31 mai au soir, où il compte sur la protection des troupes de Jacques II et du maréchal de Bellefonds.

#### **La fin du vaisseau royal**

En trop mauvais état pour poursuivre leur route, Le SOLEIL ROYAL, l'ADMIRABLE et le TRIOMPHANT doivent s'échouer à la côte de Cherbourg le soir du 30 mai, suivis quelques heures plus tard

par l'Amiral Delavall à bord du ROYAL SOVEREING, qui vient d'être rejoint par une escadre toute fraîche. Delaval monte sur le SAINT ALBAN dont le tirant d'eau est moindre, suivi par le RUBIS et 2 brûlots se prépare à attaquer les vaisseaux français dans leur retraite.

Les marins du SOLEIL ROYAL les repoussent à coups de canon aidés par le canon et la mousqueterie de la milice bourgeoise de Cherbourg. Delavall revient le lendemain avec toutes ses chaloupes qu'il avait fait armer pour servir d'escorte aux brûlots. Un des brûlots parvient à accrocher l'arrière du SOLEIL ROYAL. Le 3 mâts s'embrace, le feu se propage à ses munitions, et le fait sauter avec tout son équipage à la Pointe du Homet (aujourd'hui sous l'Arsenal). L'ADMIRABLE lui est échoué et sabordé, Delaval envoie deux de ses navires l'achever, ils ne trouveront plus à bord que morts et blessés. L'équipage valide a regagné la terre. Le TRIOMPHANT (144 pieds de longs et 80 canons) est incendié également.

Les habitants locaux se portent au secours dans des barques et chaloupes pour en sauver les équipages, le TRIOMPHANT à l'entrée du port et l'ADMIRABLE devant Tourlaville. Sur tout l'équipage du SOLEIL ROYAL apparemment seul 1 homme est sauvé. Sur les 547 hommes à bord du TRIOMPHANT, 200 ont trouvé la mort.

Les divisions anglaises et Hollandaises se regroupent vers la Hougue.

### Le désastre de la Hougue

A Saint Vaast, le trio organisateur décide de sauver les agrès et les équipages des vaisseaux que Tourville a conduits à St Vaast et les 2 abandonnés par Nesmond, ils sont alors échoués (6 à la côte derrière le fort de la Hougue et 6 échoués sur la côte de l'Ilet de Tatihou) puis délestés. Après quoi des chaloupes armées sont envoyées pour éloigner l'ennemi et l'empêcher de les brûler. Echec, car les moyens déployés sont dérisoires face à ceux déployés par l'ennemi, dès le 2 juin, l'ennemi s'attaque au TERRIBLE abandonné, le pille et le brûle. Forts de ce succès ils reviennent vers Tatihou et embrasent tour à tour l'AMBITIEUX, le FOUROYANT, le MAGNIFIQUE, le MERVEILLEUX et le SAINT PHILIPPE. Et le lendemain 3 juin, ils reviennent à l'attaque et incendient les derniers vaisseaux (le BOURBON, le FORT, le FIER, le GAILLARD, le SAINT LOUIS et le TONNANT) sous les yeux indifférents de Jacques II et de l'Amiral de Bellefonds.

Dés le lendemain de la bataille, Louis XIV ordonne une vaste entreprise de récupération sur les épaves (notamment des canons) et les coques sont dépecées pour ne pas gêner la navigation. En 1693, les particuliers qui auraient volé ces épaves sont poursuivis.

En 1693 Tourville est promu Maréchal de France et il est placé au commandement d'une armée navale de 3 escadres de chacune 29 vaisseaux, en y ajoutant frégates, flûtes et brûlots il est à la tête d'une flotte de 145 bâtiments.

La Marine française eut 2 autres SOLEIL ROYAL. En 1693 on donne ce nom au FOUROYANT en cours d'armement à Brest pour reprendre la marque de Tourville. Par la suite il reprend son nom de FOUROYANT. Le 3eme construit en 1749, périt à la Bataille des Cardinaux le 21/11/1759, sabordé et brûlé par son équipage afin de ne pas le laisser à l'ennemi.

### Près de trois siècles ont passé

Bien que la plus part des épaves de la baie de St Vaast aient été connues des locaux, pêcheurs ou plongeurs, ce n'est que dans les années 1980 que 5 épaves de la bataille de la Hougue sont officiellement inventées au SE de Tatihou puis déclarées au DRASSM en 1985.

Quant au SOLEIL ROYAL, il serait aujourd'hui sous le parking Caïman à l'arsenal de Cherbourg. Dans les années 1982/1983, une barge hollandaise lors d'un dévasement remonte des boulets et quelques objets. Au vu des informations concernant l'épave et son éventuelle position il semblerait qu'il s'agisse bien du vaisseau royal de Louis XIV. Le 1er Groupe de Plongeurs Démineurs (GPD) y plonge donc et en creusant, retrouve des morceaux importants de l'épave et notamment une pièce de bois d'environ 7m et de plusieurs tonnes.

Cette pièce est aujourd'hui entreposée dans le Bassin Charles X, à proximité du poste d'Accostage du VULCAIN (bateau militaire actuel). D'après les dernières informations, la totalité de l'épave ne serait pas enfouie comme on l'a longtemps pensé mais serait envasée en bordure du Parking.

### Témoignage d'un PLD Jean Pierre Garceran:

Il a été trouvé en septembre 1982 par la drague hollandaise qui était chargée d'enlever la vase de l'entrée du port militaire pour ensuite mettre du sable et du remblai pour stabiliser le fond.

Ces opérations de remblai ont servi à gagner sur la mer afin de recevoir les infrastructures pour la construction des sous-marins nouvelle génération. La drague avait un énorme mât qui était muni à son extrémité d'un trépan d'environ 2 mètres de diamètre et qui servait à broyer la vase compacte.



La drague creusait jusqu'à trouver le sol dur, dès quelle heurtait quelque chose de dur les plongeurs du GPD intervenaient pour savoir ce dont il s'agissait.

Lors de nos plongées sans visibilité, nous descendions le long du trépan afin de voir sur quoi il accrochait, autant te dire que les plongées n'étaient pas passionnantes et assez risquées car la drague restait en route pour gagner du temps et nous avions exigé que le chef de plongée se trouve à la passerelle de la drague pour éviter toute fausse manœuvre dans la manipulation du trépan pendant notre plongée.

Lors de ces plongées nous nous sommes aperçus que la drague creusait pratiquement 4 mètres de vase en hauteur qui faisait un mur de vase qui pouvait s'effondrer à chaque moment.

C'est lors de ces plongées que deux morceaux de bois assez conséquents ont été trouvés, ils étaient distants d'environ une cinquantaine de mètres.

Lors de ces plongées des boulets et des grenailles de mousquets ont été trouvés ce qui a permis au service historique de la marine de dire que c'était peut être des restes du SOLEIL ROYAL qui avait sombré après avoir livré bataille et après avoir reçu un projectile qui le fit brûler et sauter.



La marine décida de stopper momentanément le chantier de dragage au profit d'un chantier de fouilles historiques. Le chantier fut balisé et nous plongions tous les jours matin et après midi pour faire de la suceuse dans la vase qui avait été malaxée par la drague.

L'ampleur du chantier était colossale compte tenu des milliers de M3 à aspirer et les trouvailles n'étaient pas assez significatives pour continuer ce chantier qui était seulement ralenti puisque la drague continuait un peu plus loin ce qui était très dangereux pour nous car nous n'avions aucune visibilité, pas de téléphone sous marin, seulement une touline que le chef de chantier tenait dans sa main pour percevoir nos signaux.

Je dis que ces plongées étaient dangereuses car au fur et à mesure que la drague enlevait de la vase qu'elle allait déverser au large, une barge qui s'ouvre par le fond, déversait du sable pour éviter que les effets de marée ne viennent recombler le travail de déblaiement fait par la drague.

Et un jour ce qui devait arriver est arrivé:

j'étais au fond lorsque soudain, j'ai été enseveli jusqu'à la taille par du sable qu'une barge venait de larguer trop près du chantier, mes signaux de détresses perçus en surface par la fameuse touline a permis au chef de plongée d'envoyer tout de suite un plongeur qui à taton découvrit la situation dans laquelle j'étais.

Les secours se sont très vite organisés, il m'on descendu un bloc de plongée de secours craignant que je passe sur réserve compte tenu de ce que je consommais suite à cette situation. Les plongeurs ont commencé à faire de la suceuse pour me dégager les jambes, cette situation inconfortable n'a duré que 30 minutes.

Ce fût sans doute une des rares fois dans ma vie de plongeur démineur ou j'étais aussi content de retrouver la surface.

Cet incident n'a pas eu de répercussion sur la suite du chantier qui s'est très vite arrêté lorsque la drague eu fini ailleurs et qu'elle devait finir l'emplacement ou nous travaillions.

La marine pris la décision de stopper ce chantier qui allait devenir très cher en immobilisation de la drague et elle demanda de remonter les pièces maîtresses qui étaient ces deux énormes bois.

La DP fut mise à contribution pour le relevage et ces deux morceaux furent mis sur un ponton flottant et de mémoire, le poids avoisinait 6 tonnes pour l'un et 14 tonnes pour l'autre, à savoir qu'ils étaient saturés d'eau.

Le conservateur du musée de la marine est venu nous rendre visite au GPD pour nous féliciter du travail fastidieux que nous venions de faire pendant un mois et demi. Il nous mit en garde sur la fragilité d'objet historiques que nous aurions pu trouver.

Pendant une dizaine d'années j'ai gardé des photos que j'ai donné à un collectionneur de Cherbourg, ces photos montraient des objets qui avaient été remontés, clous, grenaille, morceau de mousquet et surtout, la photo du ponton avec les morceaux de bois.



## SNSM. Du Conquet à la Nouvelle-Calédonie

Originaire du Conquet, Patrick Gillet vit aujourd'hui en Nouvelle-Calédonie. Ce plongeur professionnel a réussi à y exporter la SNSM.

Après vingt ans d'expérience à la SNSM du Conquet, Patrick Gillet a mis ses compétences au service du sauvetage en mer en Nouvelle-Calédonie.

Photo: Jean-Luc Huot



Lorsque son épouse, photographe pour la Marine, a reçu son ordre d'affectation en Nouvelle-Calédonie, l'exode était prévu pour deux ans. Voilà pourtant déjà quatre ans que le couple vit à Nouméa. Entre-temps, Patrick Gillet a recréé son entreprise de travaux sous-marins, puis s'est associé à un Calédonien, pour finalement se consacrer pleinement au sauvetage en mer.

Jusqu'alors, il n'y avait pas de SNSM en Nouvelle-Calédonie: seule fonctionnait une structure rattachée au cercle nautique calédonien. Homme de mer, Patrick Gillet a d'abord observé pendant six mois. Un délai nécessaire pour bien comprendre les rouages locaux, s'imprégner des besoins, et se faire un peu connaître, lui qui était riche d'une expérience de vingt ans

auprès de la SNSM du Conquet. Déterminé, il a commencé par chercher un financement, son succès incitant ensuite les responsables parisiens à suivre. Il a alors pu acquérir un bateau de pêche « armé à la flotte auxiliaire de la SNSM ». Mais une station ne saurait se résumer à un canot. Il a donc fallu constituer une équipe et la tester pendant une année, avant d'obtenir que l'amiral Yves Lagane, président de la SNSM, et l'inspecteur général d'outre-mer, François Céliérier, ne se déplacent... et valident effectivement la création de la SNSM en Nouvelle-Calédonie.

### Des besoins énormes

Aujourd'hui, la station de Nouméa fonctionne avec 73 hommes. Mais Patrick Gillet a également réussi

l'implantation d'une station à Lifou, dans la province des Îles Loyautés, ainsi qu'à Koumac, dans la province nord. Ces deux stations comptant chacune 25 hommes. Et dans un avenir proche, celui qui est devenu délégué adjoint de la SNSM pour la Nouvelle-Calédonie projette de créer une nouvelle station à Poindimié, au nord-est de l'île.

Et Patrick Gillet d'insister: « Les besoins sont énormes ! ». De Nouméa, le patron du canot doit pouvoir intervenir sur une zone qui s'étale à 80 milles nautiques autour de la station, « comme si du Conquet, on devait intervenir jusqu'à Lorient ou Roscoff ! », avec, de surcroît, de nombreuses zones non hydrographiées, et un seul canot muni d'une liaison satellite.

### Des coûts relatifs

Patrick Gillet est donc venu récemment en France avec une « petite liste de courses » à destination des autorités françaises. Parmi ses requêtes, un canot tout temps pour la station de Nouméa, doté d'une meilleure autonomie, et quatre embarcations semi-rigides de 7,30 mètres (conformes au programme SNSM), sur remorques, avec véhicules 4 x 4. En sachant que 75 % de ces investissements seront couverts par les trois provinces concernées. Et le sauveteur de conclure avec un argument phare dans sa plaidoirie pour développer les moyens de la SNSM: un seul sauvetage en mer par hélicoptère Puma de l'armée française coûte une année de fonctionnement de la station de sauvetage de Nouméa.

## *Section Atlantique*

### PLONGEUR-DEMINEUR

#### LA CLASSE !

Depuis septembre 2006 en partenariat avec un Lycée, la Marine Nationale et l'Education Nationale s'investissent dans une formation Post Bac intitulé « maintenance navale en milieu subaquatique » pour préparer 12 jeunes par an aux métiers de la plongée dans la Marine, plongeur de bord - plongeur démineur.

Le Lycée Simone Weil est situé à Conflans Ste Honorine dans la banlieue nord ouest de Paris, une ville célèbre qui est la capitale de la batellerie au confluent de l'Oise et la Seine.

Le Lycée est un établissement d'enseignement professionnel (aujourd'hui Lycée des métiers) qui a la particularité d'avoir une section de formation en maintenance navale.

#### Naissance du projet.

Sur une proposition d'un réserviste le CC® Michel RAVOISIER (qui anime et organise cette formation) une réunion en juin 2004 entre le CV Roger Levesque à l'époque commandant du service d'informations sur les carrières de la Marine, le Proviseur du Lycée de ce moment (Monsieur Forest), des représentants du Rectorat de Versailles et de la région Ile de France étudient ce projet.

Le CV R. Levesque évoque la problématique du recrutement des plongeurs au sein de la Marine, la formation de jeunes candidats qui souhaitent intégrer la Marine dans cette spécialité lui paraît une nouvelle possibilité de recrutement.

Fin 2005, après plusieurs mois d'échanges, le projet aboutit et le mardi 13 juin 2006 le protocole d'accord pour l'ouverture de cette formation est signé dans l'enceinte du Lycée par l'Amiral Devaux (DPMM).

Le recrutement est effectué par les BICM constitués de 35 bureaux répartis sur la France (aujourd'hui les CIRFA) qui montent en un temps record des dossiers de candidatures.

Le secteur Régional Paris Ile de France sous la responsabilité du LV Elisabeth Cornieux centralise les dossiers, coordonne la sélection et les procédures des visites médicales.

En septembre 2006 la première promotion fait son entrée au Lycée Simone Weil de Conflans Ste Honorine avec 11 élèves de régions différentes, la moyenne d'âge est de 20 ans avec un Bac de spécialités diverses.

Ces élèves ont pour point commun leur motivation et le désir de réussir.

#### La formation.

La formation est effectuée en deux temps pour permettre aux élèves d'acquérir les compétences et les aptitudes nécessaires à l'exercice de leur métier.

1) Au Lycée Simone Weil de septembre à fin mars où les élèves reçoivent un enseignement en plongée dans le cadre du cours plongeur de bord ayant comme référentiel l'IPA, le matériel est fourni par l'école de plongée (Brassières, bouteilles, etc...)

Les plongées sont effectuées au centre aquatique de Conflans dans une fosse de 20 mètres, aux étangs de Cergy sur un plan d'eau de 140 hectares et à l'occasion de sorties en mer.

Un entraînement physique, footing, nage, musculation etc...

Un enseignement technique est également dispensé en mécanique et maintenance navale, entretien des moteurs HB et IN-bord, fabrication mécanique (tournage, fraisage, soudure), maintenance du matériel de plongée, enseignement maritime, permis mer côtier et hauturier, pratique de la navigation sur un voilier, anglais, histoire de la marine etc...

Un enseignement de préparation militaire (PMM) à la base aéronavale de Dugny

2) Au sein de la Marine à l'école de plongée ils suivent le cours plongeur de bord pendant 5 semaines pour acquérir cette qualification après avoir signé leur contrat d'engagement.

A l'issue de la qualification plongeur de bord, les élèves suivent une sélection pour entrer au cours plongeurs démineurs.

### Une démarche gagnant-gagnant

Trois possibilités sont offertes aux candidats suite à cette formation.

Le candidat n'est pas admis à la certification plongeur de bord, il peut se représenter au cours, toutes les spécialités lui sont ouvertes, la Marine lui propose un contrat de 4 ans en QMF.

Le candidat est admis à la certification plongeur de bord, il n'est pas sélectionné pour le cours plongeurs démineurs, il peut se représenter à la sélection, toutes les spécialités lui sont ouvertes, la Marine lui propose un contrat de 4 ans en QMF.

Le candidat est admis à la certification plongeur de bord et réussi la sélection pour le cours plongeur démineur, il suit ce cours pour l'obtention du BAT.

Ce partenariat garantit à l'Education Nationale une insertion professionnelle des jeunes dans un métier déterminé, pour lequel ils auront été formés spécifiquement.

Pour les jeunes, cela leur permet d'être mieux préparés à des épreuves de sélection exigeantes et augmente ainsi leur chance de réussite.

Pour la Marine, c'est l'assurance d'obtenir une corrélation optimale entre la formation dispensée dans le cadre scolaire et le niveau de formation technique nécessaire à l'exercice du métier concerné.

### Le bilan après trois promotions.

Les résultats sont favorables, 91% des élèves sur les trois promotions sont intégrés dans la Marine, 81% sont certifiés plongeurs de bord et sur les deux premières promotions 33% sont certifiés plongeurs démineurs.

40% de la troisième promotion est actuellement au cours plongeur démineur.

Actuellement la quatrième promotion est en cours au Lycée de Conflans, elle est composée de 10 garçons et 1 fille, la moyenne d'âge est de 21 ans.

### Les critères de sélection.

Les candidats doivent s'inscrire auprès du CIRFA de leur région, ils passent une visite médicale initiale comme tous les candidats voulant entrer dans la Marine.

Ils doivent avoir 18 ans, nationalité française et un niveau Bac, toutes les spécialités sont acceptées.

Une première sélection est effectuée, les candidats retenus passent des tests d'aptitude physique, médicale spécifique à la plongée pendant une semaine pour déterminer leur capacité et motivation pour ce métier.

Cette sélection est effectuée à l'école de plongée de la Marine à St Mandrier.

Le CIRFA de Pontoise est le référent pour le Lycée 01 34 43 94 05

Le Lycée Simone Weil, rue du Val d'Oise 78780 Conflans Ste Honorine 01 39 19 88 26

Site : <http://www.lp-simone-weil.fr>

Responsable de formation : [m.ravoisier@wanadoo.fr](mailto:m.ravoisier@wanadoo.fr)



Michel RAVOISIER - ( cc R ) Responsable de formation " Maintenance Navale en Milieu Subaquatique " au lycée Polyvalent Simone Weil de Conflans - Sainte- Honorine.

## *Section Manche Mer du Nord*

### *Eloge funèbre de Daniel Meslay* p.l.d N°646

Mesdames, Messieurs, Chers Amis,

Nous saluons aujourd'hui la mémoire de Daniel Meslay, Maître principal Plongeur Démineur de réserve, puis Directeur de Port à Port-Deauville qui nous a quittés suite à un accident vasculaire cérébral survenu le Samedi 10 octobre à Houlgate.

Daniel,

Nous sommes rassemblés pour te rendre un dernier hommage et soutenir ta famille dans la peine, ta femme Anne-Marie et ta fille Xavière, avec toute la communauté des plongeurs démineurs et des fusiliers marins de la Marine Nationale avec tes amis et collègues de Port-Deauville et des autres ports de Plaisance, Tous ici réunis ou présents par la pensée.

Leurs nombreuses réactions depuis qu'ils ont appris ta disparition témoignent à elles seules de la sympathie, de la considération et de la fidélité que tu inspirais naturellement à ceux qui ont eu la chance de te côtoyer pendant ta carrière dans la marine nationale, puis dans ta carrière de Directeur de port.

En 1971, à 17 ans, tu t'es engagé dans la marine comme matelot pour être breveté élémentaire fusilier 9 mois plus tard. Tu rejoins aussitôt le groupement des fusiliers marins commandos et est affecté au commando « Montfort ». Par tes qualités et ton travail, tu acquies successivement des mentions et certificat dont le couronnement pour un jeune fusilier marin sera l'obtention en 1976 de la mention « commando ». Tu es alors Second Maître fusilier.

En 1977 tu obtiens le certificat de Plongeur de bord à Saint Mandrier. Ce choix du milieu sous-marin sera déterminant pour la suite de ta carrière. Affecté alors au CIN de Querqueville comme instructeur auprès des jeunes engagés de la Marine Nationale, tu imprimes déjà une image forte autour de toi : tes camarades d'alors se souviennent du boute-en-train que tu étais, plein de fougue et d'énergie. Mais cette vie paisible au CIN de Querqueville ne te satisfait pas : tu veux être dans les forces d'élite et dans l'action.

T'interrogeant sur l'orientation à donner à ta carrière, toujours prêt à saisir les opportunités, tu demandes à faire un embarquement sur le Bâtiment-Base du 1<sup>er</sup> Groupe de Plongeurs Démineurs, le « Magnolia », à l'occasion de son détachement en Baltique à l'été 1977 : Sans doute est-ce pour t'aider à choisir entre « nageur de combat » et « plongeur démineur » ? C'est aussi à cette occasion que je te rencontre pour la première fois.

En septembre 1978 tu rallies l'Ecole de Plongée pour suivre le Cours de Plongeur Démineur et tu obtiens ton Brevet d'Aptitude Technique de Plongeur démineur le 1<sup>er</sup> juillet 1979, avec le N° 646. 4 mois plus tard tu es promu Maître.

Dès ta sortie de cours, tu choisis le 1<sup>er</sup> Groupe de Plongeurs Démineurs, aujourd'hui Groupe de Plongeurs Démineurs de la Manche, où je t'accueille avec plaisir. Dès ton arrivée tu te révèles un « professionnel hors pair » et un camarade apprécié de tous pour son sérieux dans le travail, son goût du travail bien fait, sa recherche de la perfection et son esprit de camaraderie. Tu sais à merveille associer le travail et la détente. C'est pourquoi la rivière Ness doit encore résonner des rires de toute l'équipe de plongeurs que tu avais entraînée en 1979 dans une descente jusqu'à Inverness depuis le Loch Ness où nous avons rendu visite à « Nessie » ! Cette équipée fantastique, avant-première de ce que d'aucuns appellent aujourd'hui « rafting », avait fait la « une » du journal d'Inverness. Michel Poulain et tous les autres s'en souviennent parfaitement !

Tu es infatigable et tu mets toutes tes qualités au service de tes camarades. Tu es volontaire pour toutes les missions routières, nautiques, et aériennes dans la zone de la Manche et de la Mer du Nord ainsi qu'à l'extérieur du territoire national : tu fais partie en 1981 du détachement anti-mines de la marine en Océan Indien, « la DAMOI ».

En juillet 1982 tu obtiens haut-la-main ton brevet supérieur de Plongeur Démineur et embarque alors sur le chasseur de mines « CIRCE » où je suis officier en second ; c'est notre 3<sup>ème</sup> rencontre. C'est avec joie que je t'accueille car j'ai toujours apprécié ton dynamisme, tes compétences, ta droiture et ta joie de vivre.

Par ton exemple et ton action, tu dynamises l'équipe de plongeurs et la porte rapidement à son meilleur niveau opérationnel. A toute heure du jour et de la nuit, les plongeurs sont prêts pour intervenir !

Le 1<sup>er</sup> décembre 1982 tu reçois la mention ultime du plongeur démineur, celle du certificat de neutralisation de mines et engins. A la même date tu es également promu Premier Maître. En 4 ans tu es devenu un « spécialiste du déminage » tout en restant un plongeur aguerri. Ainsi ton engagement dans les plongées difficiles effectuées le 23 février 1983 en Manche centrale sur l'épave du « Petit Forban » de Dieppe est-il souligné par une lettre de félicitations de l'Amiral Préfet Maritime de la 1<sup>ère</sup> Région.

En Juillet 1984 tu m'accompagnes à l'Ecole de plongée pour donner le meilleur de toi-même dans la formation des jeunes plongeurs démineurs. Cette volonté de transmettre et l'art consommé par lequel tu savais faire passer ton savoir laissent un souvenir impérissable chez tes pairs et tes élèves !

Tu participes très directement à l'évolution radicale des programmes de formation des plongeurs démineurs. Tes qualités d'entrepreneur et de meneur d'hommes font merveille à la fois dans la réorganisation complète de la caserne Ronarc'h et de la « Neutra ».

Dans les stages de formation pratique à Canjuers tu donnes la pleine mesure de tes capacités en alliant le professionnel rigoureux que tu étais et le camarade enjoué qui savait animer les soirées de détente, cocktail subtil qui fonde l'esprit d'équipe indispensable dans la spécialité que tu avais choisie. Ton rire sonore retentira longtemps dans ma mémoire ! Mais aussi tes « coups de gueule » lorsque le cours des choses n'allait pas comme il se devait.

Le 1<sup>er</sup> juin 1986 tu deviens Maître Principal.

En Août 1987 tu reviens au 1<sup>er</sup> GPD, à Cherbourg, en tant qu'adjudant cette fois. Le commandant du 1<sup>er</sup> GPD, Benoit Jouy, te retrouve alors avec joie car tu es « son Frère d'Armes » ; il te connaît bien car il était officier en second du 1<sup>er</sup> GPD en 1981, puis ton « binôme » au cours « Neutra » en 1982 (nom de code « Starsky et Hutch ») et tu étais enfin son adjudant au GPD. Tu donnes alors ta pleine mesure en assurant le fonctionnement au quotidien de toute l'équipe des plongeurs démineurs.

Cette affectation te comble car tu peux à la fois transmettre ton savoir, faire part de ton expérience et assurer des missions opérationnelles. Dan Normandin, ton copain canadien, se souvient qu'il te doit beaucoup : c'est Toi qui l'a accueilli et aidé lors du début de son séjour au GPD en 1987 et qui a accepté d'emblée de le prendre comme équipier, notamment lors des missions routières à Dieppe ! Cette soif d'aider et de transmettre ne t'a jamais quitté. Ton enthousiasme est resté intact au fil des ans. Tu aurais pu faire officier mais comme bien d'autres tu as refusé de faire ce pas vers un autre domaine d'action, celui de l'Officier.

Le 21 Janvier 1991 ton choix est fait : tu quittes la Marine. Tu as effectué 19 ans 2 mois et 18 jours de temps de service actif et tu es Maître principal depuis 5 ans. Tu as fait le tour des affectations et des responsabilités qui t'intéressaient.

A la croisée de ta vie, tu as opté pour une seconde carrière dans le civil : c'est ainsi que tu es resté pendant 15 ans Directeur de port au Port de plaisance de Port-Deauville. Tu y as beaucoup donné et tes collaborateurs s'en souviennent.

Aujourd'hui nous sommes tristes de te dire un dernier « au-revoir, Daniel » mais nous avons tenu à venir vers toi pour témoigner auprès de ton épouse et surtout de ta fille et lui dire qui tu étais pour nous, tes compagnons d'armes et amis, qui t'avons bien connu. Aujourd'hui, qu'elles sachent que toute la communauté des plongeurs et des fusiliers est à leurs côtés dans la peine.

Nous garderons de Toi, Daniel, une image faite de courage, de grande compétence, de volonté de servir, de bonne humeur et de camaraderie.

CA (2s) Pierre Le Roux,  
Officier Plongeur Démineur, N° 573  
Hommage à Daniel MESLAY,  
Caen, 16 octobre 2009.



Loch Ness « rafting »,



Arrivé à Djibouti fin mars 1981 et départ fin juillet 1981



## Port du Havre : Intervention d'urgence des plongeurs démineurs sur une drague

Dans la nuit de jeudi à vendredi, la vigie du port du Havre a alerté le centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (CROSS) Jobourg de la découverte d'un engin suspect à bord de la drague Crestway. Celle-ci travaillait, alors, à 3 nautiques au nord-ouest de l'entrée du port. Le CROSS a immédiatement consulté le centre des opérations maritimes (COM) de la Marine nationale à Cherbourg pour déclencher une intervention du groupe de plongeurs démineurs (GPD) de la Marine nationale basé à Cherbourg. Cette équipe, composée de trois plongeurs démineurs, a été transportée et hélitreuillée à bord de la drague par un hélicoptère Dauphin vendredi, à 2H30. Les experts du déminage ont identifié l'engin comme un obus inerte de 190 mm et non dangereux. Il a été déposé par l'équipe du GPD près d'une zone dédiée au mouillage des engins explosifs. L'hélicoptère a récupéré l'équipe aux alentours de 4 heures du matin et le CROSS Jobourg a autorisé la drague à reprendre ses activités.



crédits : MER ET MARINE - VINCENT GROIZELEAU

## Cherbourg-Octeville

Ouest France

**Cherbourg : les plongeurs démineurs ont un nouveau commandant** lundi 14 décembre 2009



Benoît Drier de Laforte est le nouveau commandant du groupement des plongeurs démineurs de la Manche. Il a été reconnu auprès de ses hommes par le vice-amiral Jean-Pierre Labonne, commandant de la force d'action navale à Brest. ouest-France

Ce matin, le capitaine de corvette Benoît Drier de Laforte a été reconnu comme nouveau commandant du groupement des plongeurs démineurs de la Manche et de la Mer du Nord. Lors d'une cérémonie devant les 35 hommes du groupe, le vice-amiral Jean Pierre Labonne, commandant de la force d'action navale à Brest, a fait reconnaître le jeune officier de 33 ans, comme nouveau pacha du GPD. Benoît Drier de Laforte succède au capitaine de corvette Christophe Le Guen, qui rejoint la guerre des mines à Brest. Une prise de commandement qui n'altère pas le fonctionnement du GPD : en effet, dès cet après-midi, plusieurs plongeurs-démineurs sont attendus dans le Pas-de-Calais, pour désamorcer des obus historiques retrouvés sur les plages.

## Capitaine de corvette Benoît Drier de Laforte

Le capitaine de corvette Benoît Drier de Laforte est né à Marseille le 21 octobre 1975.

Après des études au Prytanée National Militaire, il entre à l'Ecole navale en 1996. Il choisit, au cours de la campagne d'application 1998-1999 à bord du GEAOM, la spécialité de « Système de Combat de Guerre de Mines ».

Il est alors affecté sur le Bâtiment de Transport léger « Champlain » comme chef de service pont. Il découvre au cours de cette année la doctrine amphibie et est breveté plongeur de bord.

Il rejoint en 2000 le chasseur de mines « Lyre », à nouveau comme Chef de service Pont, et participe à un déploiement de Guerre des Mines dans le Golfe Arabo Persique.

Après avoir été breveté Plongeur démineur en juin 2002, il rejoint le chasseur de mines « Cassiopée » et prend part à un second déploiement en zone maritime Océan Indien de 5 mois sous couvert de l'opération Héraclès.

Il est affecté en 2004 à la cellule renseignement Guerre de Mines du HRF, sur Brest. Il y est responsable de la tenue à jour du renseignement sur les mines marines, au profit direct des forces et de la Direction du renseignement militaire.

Il rejoint la « Cassiopée » à l'été 2006 pour y occuper le poste de commandant en second, année au cours de laquelle il participe entre autres stages au MOST (Minewarfare Opérationnel Sea Training) et à un déploiement en mer baltique.

En 2007, il est affecté au poste de commandant en second du Groupe de Plongeurs Démineurs de la Méditerranée. A l'été 2008, il rejoint le poste d'adjoint à la section réglementation et équipement de la CEPHISMER (Cellule Plongée Humaine et Intervention Sous la Mer).

Le capitaine de corvette Drier de Laforte est désigné pour le commandement du Groupe de Plongeurs Démineurs de la Manche et du Bâtiment Base de Plongeurs Démineurs « Vulcain » à compter du 14 décembre 2009.

Capitaine de corvette depuis le 1er octobre 2009, il est titulaire de la médaille d'or de la défense nationale – agrafes « bâtiments de combat » et « plongeur démineur ».

Le capitaine de corvette Benoît Drier de Laforte est marié et père de deux enfants.

## Il était temps de changer les palmes

Notre camarade Didier DAMIENS, plongeur démineur n° 478, a été promu Chevalier dans l'ordre des *Palmes Académiques* le 14 juillet 2009 par décret du Premier Ministre sur proposition du Ministre de l'Enseignement Supérieur pour son implication dans la formation des médecins et du personnel paramédical à la médecine hyperbare. Toutes nos félicitations au nouveau promu pour ce titre honorifique réservé à la communauté éducative dont l'attribution peut être étendue aux personnes non éducatives ayant rendu des services à l'Education Nationale.



Didier est retraité du centre hyperbare de Lille depuis le 1er juillet 2009.

Congratulations.

Une bonne nouvelle ne venant jamais seule,

«Par décret du 8 janvier 2010 », nous apprenons que Didier DAMIEN vient d'être élevé au grade d'Officier dans l'Ordre du Mérite Maritime.

Toutes nos félicitations, car il sait vivre le camarade.



*Est venu rejoindre à l'Amicale : section Manche*

LECANU Bernard membre sympathisant

## *Section Méditerranée*

### Histoire de la PROVENCE

#### **D'après Gabriel CAMPS « la Provence des origines à l'an Mil »**

Pour la majorité de nos contemporains, la Provence est la région "Provence-Alpes-Côte d'azur" avec sa grande bleue, ses calanques et ses tambourinaires, son mistral, aussi mais surtout son Pastis et son petit Rosé bien frais. Mais ces images ensoleillées se superposent à d'autres venues d'un très lointain passé ; Provence d'abord province de Rome, avec ses riches cités, province Grecque, dont le domaine Marseillais avait déjà un bon demi-millénaire d'existence lorsque, pour la première fois, fut gravé le nom de Lutèce, obscure bourgade qui occupait une des îles de la Seine....

Et dans un passé plus lointain encore, se devinent les ombres plus mystérieuses qu'inquiétantes des Provençaux de la Préhistoire et de leurs civilisations originales sur cette terre comprise entre Rhône, Durance, Alpes ligures et Méditerranée.

Qui fût où que fût, le premier homme en Provence ? à ce jour, la trace la plus ancienne d'occupation humaine a été trouvée dans la grotte du Vallonet, sur la commune de Roquebrune-Cap-Martin, près de Menton, où on a été trouvés mêlés à de très nombreux ossements de mammifères, des outils rudimentaires sur galets permettant de fixer une fourchette chronologique de - 1.300.000 à -700.000 ans

Dans cet abri inconfortable, des êtres humains peut être déjà du type "Homo erectus" ont trainé des quartiers de viande d'hippopotame, d'éléphant méridional, de rhinocéros étrusque et même de baleine.

Ils taillèrent dans la grotte même, les galets qui leur permettaient de découper des lanières de chair, de défaire des articulations et de briser des os.

Les hommes du Vallonet étaient certes des consommateurs de viande, mais comment se procuraient-ils cette nourriture ? a vrai dire, ils étaient très mal équipés pour affronter des mammifères aussi puissants et dangereux que le Rhinocéros, l'Eléphant, l'Auroch ou l'Hippopotame, aussi il est probable que les hommes de ces époques très anciennes n'étaient que très rarement chasseurs, mais que, comme beaucoup de carnivores, ils se montraient patients et opportunistes, suivant à la trace durant des jours une bête malade ou affaiblie, qu'ils disputaient aux charognards après sa mort, ou bien encore parcourant les rivages, ils profitaient de l'aubaine lorsque le flot rejetait le corps de quelque animal marin.

Précisément, ces hommes du Vallonet avaient trainé dans la grotte des quartiers d'une baleine échouée sur une plage voisine.....

Texte recueilli par Claude PAGEZE PLD Méd. à votre disposition pour la suite.



#### **Rencontre du bout du monde**

Christian Etienne en vacances à TAHITI chez sa fille, ne pouvait pas manquer de rendre une visite de courtoisie à Marc Honoré D'ESTIENNE D'ORVES et son épouse. L'occasion de faire quelques photos souvenir et d'en faire profiter les copains.

## Section Méditerranée

Double Carrières.....  
MARINE et POLICE,  
et maintenant douce Retraite à LA GARDE,  
du "PROMOUVANT"

Le 15 Janvier 2010, autour du Capitaine de Police, Démineur de France, **Jean François PATE** se sont réunis une centaine d'invités, pour voir remettre par le CV ® Jean Marc PLANCON, la médaille de Chevalier du **Mérite Maritime** en présence, du Président Michel SAMPOL et de Jean Pierre PRIEUX, représentants cet ordre.



Le directeur Adjoint de la Sécurité Civile, Jean Yves SIFFOINTE assisté du Chef de centre déminage de Toulon Joël BRETON et du Capitaine Didier CAMBIER qui ont fait l'éloge de notre ami Jeannot qualifié au sein de la SECCIV... de "Promouvant" Sécurité Civile, qu'il quitte après 42 ans de loyaux services de 1968 à ce jour. Dès 1968, le Major ® JF PATE a servi la ROYALE, pendant 15 ans, dont 6 mois de déminage du canal de SUEZ en 1974 avec le 3<sup>ème</sup> G.P.D. de TOULON, ce qui lui a valu une citation à l'ordre de l'Armée et la même année, le Mérite outre-mer 'LIBAN' pour mission de guerre à BEYROUTH, après plusieurs années sur Chasseur de mines CIRCE à BREST et CHERBOURG, il rejoint le 1<sup>er</sup> G.P.D. de CHERBOURG qu'il quittera en 1983 pour rejoindre la SECURITE CIVILE pour poursuivre un métier dans lequel il excelle et qu'il aime, nombreux sont les Plongeurs démineurs, qui ont profité de sa grande expérience qu'il a su transmettre, il gardera un souvenir de ses milliers de plongées en opérations de déminage, neutralisation et destruction, ce qui représente un tonnage impressionnant d'engins et explosifs.

Jean François est aussi Chevalier de la Légion d'honneur

Aujourd'hui Président national de notre Amicale dont il assure depuis plusieurs années la Présidence de la section Méditerranée.



Tous les présents reconnaissent et apprécient ses qualités d'homme et ses marques d'amitié dont il avait fait son leitmotiv.

Démineurs de France, Plongeurs démineurs, Pieds palmés, "compagnons de bout de sangle" tous savent que l'on peut toujours compter sur lui et sur la force qu'il incarne.

La journée s'est poursuivie par un déjeuner "Au domaine des Gueules Cassées du Coudon"

**Cette fois la Retraite peut commencer.  
Martine sera là pour l'aider**

## L'accident du Commandant Bonzon

### L'accident du Cdt BONZON

A la fin de l'été 1964, un hélicoptère venant de l'île du Levant s'est crashé en rade d'Hyères.

A son bord, il y avait, outre des passagers qui périrent sur le coup semble-t-il, des documents qu'il fallait à tout prix récupérer.

La préfecture maritime déclenche aussitôt une opération de recherche d'envergure composée de dragueurs de mines d'une part et d'une armée de plongeurs venant de l'école, du 3<sup>ème</sup> GPD et du GERS embarquée sur l'Elie Monnier et la gabare La Fourmi, le tout sous les ordres du Cdt BONZON.

Par ailleurs une société civile, mis à notre disposition un petit sous marin bi place.

Je me souviens alors être allé au bassin VAUBAN assister à une démonstration du sous-marin à la demande du Cdt. Nous avons tout de suite été frappés par le manque de stabilité de l'appareil en surface, ce qui nous amena à établir les procédures d'opération sur site (en mer) :

- Le sous-marin sera embarqué et mis à l'eau puis récupéré par la gabare Fourmi
- Le personnel embarquera et débarquera uniquement sur la gabare (2 hommes)
- Un jalon muni d'une bouée sera amarré sur le sous-marin de manière à le suivre en zodiac pendant ses évolutions
- Un système téléphonique sera établi entre le sous-marin, le zodiac et l'ELIE MEUNIER
- UN 2<sup>nd</sup> zodiac sera disponible sur l'Elie Monnier de manière à rallier la zone à tout moment

La zone de recherche de l'hélicoptère sera balisée sur le fond par des filières parallèles entre lesquelles le sous-marin évoluera

Je précise à présent que ce qui nous importait surtout était la mise à l'eau et la récupération du sous-marin sur le pont de la gabare sans que les passagers ne puissent ouvrir en mer, d'une manière ou d'une autre les coupes d'accès.

En effet, les bords supérieurs des coupes se situaient à vingt centimètres au dessus de l'eau et vue la stabilité de l'engin et le peu de stabilité, il y avait tout lieu de penser à une catastrophe...

Ce qui bien entendu, arriva ...

Le 23 octobre 1964, sur les coups de midi, le sous-marin en opération signale des difficultés de navigation et son besoin de faire surface. Aussitôt, le zodiac de surveillance me le signale alors que j'étais de veille sur l'Elie Monnier, en néoprène, prêt à intervenir. Je fais immédiatement prévenir le Cdt qui était au carré entraîné de déjeuner. Le Cdt embarque aussitôt sur le zodiac de liaison pour rejoindre la zone où le zodiac de surveillance faisait ce qu'il pouvait pour ramasser le mou du jalon au fur et à mesure que le sous-marin remontait. Inutile de vous dire qu'il y avait alors un « beau sac de nœuds » comme on dit, dans ce zodiac en plus de ses trois occupants.



Toujours est-il que le Commandant arrivé sur place embarqua lui aussi dans le sac de nœuds au moment où le sous-marin arrivait en surface. Il se mit à couple du zodiac qui passa un bout afin de l'amarrer puis le pilote ouvrit sa coupole de même que le copilote, le pilote se retourna pour informer le Cdt de la situation provoquant comme on s'en doutait, un déséquilibre du sous-marin, qui chavira. Dans l'action, l'eau pénètre dans le sous-marin qui coule aussitôt entraînant avec lui le zodiac qui chavire avec tous ses passagers dont le Cdt qui malheureusement s'est retrouvé entraîné par le jalon enroulé autour de ses pieds.

Je me suis immédiatement équipé, puis à l'aide du zodiac de liaison, j'ai rejoint la zone et plongé le long d'une bouée plongeur que Maurice MENUT (si je ne me trompe pas) avait jetée à l'aplomb du naufrage. En descendant, je n'avais qu'une idée en tête, récupérer la bouée du jalon qui me mènerait au Cdt et lui passer mon embout pour remonter.

Malheureusement, la bouée était restée coincée dans le sac de nœuds, lui même empêtré dans les structures du sous-marin, si bien que je suis descendu dans le bleu sans repère sur un fond de 35 mètres sans visibilité. Au bout de dix minutes à tourner en rond, les yeux écarquillés dans l'espoir de trouver un indice, je me suis résigné à remonter faire mes paliers.

Entre temps, la surface s'était organisée, un jalon avait été mouillé à l'endroit présumé et l'ELIE MONNIER s'était mis en position.

Pendant mes paliers, j'envisageais déjà la suite puisque nous avons des bouteilles d'héliox et le nombre de plongeurs disponibles ne manquait pas, il suffisait, à mon avis, de faire une circulaire autour du jalon pour trouver le sous-marin et le Cdt. Mais le commandement a préféré remettre au lendemain les recherches pour des raisons que j'ignore.

Le lendemain, samedi 24 octobre, nous sommes à nouveau à pied d'œuvre et les recherches commencent avec la tourelle Galéazzi atmosphérique pendue sur le mât de charge de la FOURMI, elle-même mouillée par l'avant et l'arrière sur la zone. L'opération consiste à balader la tourelle sur le fond en jouant sur les ancrs d'avant en arrière et ainsi de suite.

Le temps est calme, ensoleillé et contrairement à la veille, la visibilité au fond est bonne. Après plusieurs recherches, je suis à mon tour dans la tourelle et j'ai la chance, si je puis dire, de tomber dessus. « Stopper partout », la tourelle se stabilise sur le fond, le sous-marin est devant moi, à 10 mètres environ mais je n'aperçois pas le Cdt qui est derrière couché sur le fond au milieu des cordages. Je demande à la surface de mouiller un jalon mais doucement, main sur main, de manière que je puisse récupérer la gueuse à l'approche du fond. Cela me permis de voir arriver la dite gueuse entre le sous-marin et la tourelle. Parfait, il n'y a plus qu'à plonger dessus.

Mais à la mise à l'eau de la tourelle par bâbord avant, j'ai eu la surprise de voir qu'avec le courant la tourelle est passée au dessus de la chaîne de mouillage tribord de la FOURMI et de voir le phénomène inverse à la remontée ce qui me laisse à penser que le sous-marin se trouvait sur tribord avant de la FOURMI.

Une fois sur le pont, j'ai effectivement vu la bouée du jalon à l'aplomb du mouillage tribord avant, l'ELIE MONNIER étant amarré à l'anglaise sur tribord de la gabare, on ne pouvait pas mieux espérer mais voilà ... le Cdt PLICHARD estima que la gabare au milieu le gênait et donna l'ordre de virer l'ancre malgré mes remarques, hélas bien fondées, comme quoi en levant l'ancre il allait embarquer le jalon. Et ce qui fut dit, fut fait.

Rien de dramatique dans tout cela me direz vous si ce n'est que nous avons mis une semaine jour pour jour pour retrouver l'épave et ce n'est que le samedi suivant que LUCIEN MARTIN, alors dans la tourelle repéra le sous-marin après quoi, j'ai plongé avec mon ami LEMONNIER dit « la zone » pour remonter le corps du Cdt.

Quand on pense rappelez-vous que le Cdt BONZON nous faisait la guerre lorsqu'il nous voyait dans le zodiac sans poignard sous la main ... !

Mais là n'est pas la question d'autant que dans ce cas, cela n'aurait servi à rien.

Jean Paul. MARY  
Pld N° 193

## Pour retrouver le corps du capitaine de frégate BONZON, les plongeurs du G.E.R.S. sont descendus jusqu'à 80 mètres de profondeur

Lors de la disparition du commandant Bonzon au large du Lavandou le 23 octobre, un coffre a été aussitôt mouillé sur le lieu supposé de ce drame maritime.

Malgré les mauvaises conditions atmosphériques et particulièrement de la houle qui n'a cessé de les gêner, les plongeurs du G.E.R.S. (Groupe d'études et de recherches sous-marines qui était implanté dans l'arsenal) ont poursuivi pendant une semaine leurs recherches à 80 mètres de fond.

En surface, ils étaient aidés par une gabarre et un remorqueur de la Direction du Port. Une tourelle d'observation dans laquelle un homme peut prendre place et dont le champ d'observation est de 180 degrés, a été immergée par 80 mètres de profondeur afin de retrouver la trace du sous-marin de poche qui, en sombrant, avait entraîné avec lui le capitaine de frégate Bonzon, et de retrouver, en même temps, le corps du commandant du Centre d'instruction et d'entraînement à la plongée.

Dès le 24 octobre, l'épave du sous-marin était repérée. Pendant plusieurs jours, trois équipes de plongeurs du G.E.R.S. ont été envoyées successivement dans le secteur où se trouvait ladite épave.

Une première équipe a pu retrouver et ramener vendredi le corps du commandant Bonzon.

Les deuxième et troisième équipes ont réussi, après de nombreux efforts, à élinguer la coque du sous-marin qui a été ramenée ce jour-là à 16 heures en surface.

A la demande de Mme Bonzon, le corps de son mari a été enveloppé dans les voiles de son catamaran et transporté à l'hôpital Ste-Anne où depuis hier il est veillé dans une chapelle ardente par les officiers et le personnel du centre de plongées.

Les obsèques de M. Bonzon auront lieu probablement mardi dans le Gard après une cérémonie de levée de corps à l'hôpital Ste-Anne.

Notons que depuis la disparition de l'hélicoptère « Alouette II » le 14 octobre au large du Lavandou, les plongeurs du G.E.R.S. ont accompli, avec un dévouement admirable, une dure mission d'intervention à 80 m. de profondeur, c'est-à-dire à la profondeur limite dans lesquelles ils peuvent agir.

Une douzaine de plongeurs ont donc été mobilisés à la fois pour chercher les victimes de l'« Alouette II » et le commandant Bonzon.

Le G.E.R.S. est commandé par le capitaine de corvette Clichard. C'est le second maître Martin qui, ayant pris place dans la tour d'observation, a été le premier à situer l'épave du sous-marin de poche. Quant à l'équipe qui a trouvé le corps du commandant Bonzon, elle était composée du maître Mary et du second maître Lemonnier.

Rappelons que, récemment, le maître Mary a effectué une plongée par 120 mètres de fond au large de Toulon.

## La levée du corps du commandant Bonzon a eu lieu hier matin à l'hôpital Sainte-Anne



Le cercueil, porté par des officiers mariniers, va être glissé sur le fourgon mortuaire. (Photo R. F.)

La levée du corps du capitaine de frégate Bonzon, mort au large du Lavandou en recherchant, à bord d'un sous-marin de poche les

quatre aviateurs tombés à la mer, avec leur hélicoptère, a eu lieu, hier matin à l'hôpital Sainte-Anne à 9 heures 30.

Ce fut une cérémonie toute simple qui se déroula dans la plus stricte intimité en présence de Madame Bonzon et de ses enfants, ainsi que du capitaine de frégate Camussot, chef de cabinet du Préfet maritime, médecin chef Fuch, de l'hôpital Sainte-Anne, du commandant du corps amphibie de la Marine, d'une délégation du G. I. E. P. de Saint-Mandrier et d'une

section de marins en armes, rendant les honneurs.

Porté à bras par des officiers mariniers qui étaient placés sous les ordres du commandant Bonzon, le cercueil que recouvrait le drapeau tricolore fut hissé sur le fourgon mortuaire qui démarra aussitôt après.

L'inhumation aura lieu dans le Gard, département d'origine de l'héroïque commandant.

Nous renouvelons à Madame Bonzon et à ses enfants nos respectueuses condoléances.