

## **Récit du 1<sup>er</sup> séjour « Classe Défense » en grand groupe à Toulon et au Cephismer**

### **Avril 2026**

*Le budget de ce séjour a été grandement allégé par une subvention de la région Auvergne-Rhône-Alpes (2000 euros sur les 3000 euros du transport) au titre de la promotion des valeurs de la République. Un grand merci pour ce coup de pouce important. L'hébergement était gratuit au Pôle Ecoles Méditerranée sur la presqu'île de Saint-Mandrier et la majorité des repas pris en restauration collective subventionnée. Merci beaucoup pour l'accueil alors même que nous sommes arrivés tard. Le séjour a été préparé par les aspirants du Cephismer et leur commandant, en étroite collaboration avec les enseignants du lycée. Un grand merci à tout l'équipage du Cephismer et aux marins qui nous ont reçu lors des diverses visites de navires.*



# **La Région**

## **Auvergne-Rhône-Alpes**

Un départ le mercredi matin sur le coup des 7h nous amène à 13h devant la porte Castigneau. La base navale occupe une grande partie de la rade de Toulon. Ce sont à la fois des bâtiments industriels, administratifs et des kilomètres de quais. Plusieurs unités y sont hébergées, dont le groupe aéronaval, le porte-avions et son escorte, mais aussi certains sous-marins nucléaires d'attaque (SNA). En avril 2026, en l'occurrence le porte-avion n'est pas là, il est en Méditerranée. Il y a aussi sur la base des capacités de construction, de rénovation des bateaux, via l'entreprise Naval Group notamment.

La sécurité à l'entrée sur la base est assurée par une entreprise privée. L'armée n'est pas loin : il y a des fusilliers marins qui sont dans leur petite guérite en face, prêts à intervenir au besoin.

Le bus passe l'énorme porte métallique qui s'ouvre devant nous et se gare sur un emplacement réservé au contrôle. On laisse les lycéennes et lycéens dans le bus. En amont, 1 mois avant, on a fourni une liste de nos noms. Sur place, on comprend vite que pour de gros groupes, la sécurité ne vérifie pas les pièces d'identité. Ils laissent aux aspirants du Cephismer qui nous accompagnent, aux marins, la responsabilité de les vérifier et de s'assurer que tout est bon. On repart seulement avec un listing tamponné qui nous sert de sauf-conduit pour entrer.

Parmi les visites de la journée, pour nous, il y a une conférence sur les forces sous-marines et juste après la visite de l'école des sous-marinières. C'est une visite qu'on fait avec grand plaisir parce qu'on entre dans un lieu ultra sécurisé où les marins apprennent à manipuler et à opérer des sous-marins. On y voit des simulateurs exactement comme des simulateurs d'avion, sur vérins, qui permettent de reproduire tous les mouvements du sous-marin. On y voit aussi des

simulateurs informatiques pour reproduire les capacités d'observation, de détection, de combat du sous-marin. On nous y explique l'intérêt de cette formation, les personnes qui la suivent et puis le contenu de la formation. On y voit des équipages qui s'entraînent aussi.

Et puis après, le groupe 1 part en direction du quai des sous-marins pour monter à bord de l'Améthyste. L'Améthyste est un des derniers sous-marins de classe Rubis avec la Perle. Ils sont remplacés petit à petit par les classes Suffren et on découvre à quai les deux modèles derrière les grillages. Le kiosque et une partie de la coque noire émergent. Là le contrôle est plus approfondi. Le monde des sous-marins, c'est une base dans la base, protégée à nouveau par des hautes grilles et des barbelés. C'est le seul endroit gardé par l'armée directement, en l'occurrence par la gendarmerie. En amont, on a fourni nos identités complètes et elles ont pu faire l'objet d'un contrôle dans les semaines qui ont précédé notre visite. Et sur le moment, à l'entrée du quai, les gendarmes vérifient nos identités une à une. Et puis on doit bien sûr éteindre les téléphones portables et laisser toutes nos affaires. Le sous-marin est à quai.

On se répartit en groupes de huit de façon à pouvoir rentrer dans des espaces confinés et... c'est la plongée.

On descend par l'écouille et l'échelle verticale comme on voit dans les films. En bas, la ventilation souffle assez fort. Les sous-marins de classe Rubis font 70 m de long alors que les sous-marins Suffren font une centaine de mètres de long. Tous les espaces sont mesurés. Sur les 70m, la majorité de la place est dédiée à la machine et à la mission. Comme l'Améthyste vient de rentrer il y a quelques jours, c'est un marin du deuxième équipage de la Perle qui nous fait la visite parce que les marins de l'Améthyste eux sont en famille.

La visite du sous-marin nous fait passer dans pratiquement tous les espaces situés à l'avant. Nous ne verrons pas l'arrière qui abrite le réacteur nucléaire et la propulsion. On commence au PC de navigation où on voit la même chose que dans le *Chant du loup*, c'est-à-dire des murs d'écrans pour afficher les résultats des sonars de détection qui permettent de comprendre tout l'environnement du sous-marin et de commander les opérations. Un sous-marin nucléaire d'attaque (SNA) ne transporte pas l'arme atomique (ça ce sont les SNLE, sous-marins nucléaires lanceurs d'engins, basés à Brest). S'il est dit nucléaire, c'est uniquement parce que toute l'énergie du bord vient d'un réacteur qui est à quelques mètres de nous derrière une enceinte de confinement.

Un SNA est un chasseur, la majorité du temps un chasseur d'informations. Il tente en toute discrétion de recueillir du renseignement soit en mer sur tout type de navire, soit sur terre. Par exemple, on peut envoyer l'Améthyste au large du Maghreb pour essayer de comprendre comment les go-fast qui envoient de la drogue vers l'Europe opèrent. L'Améthyste se tiendra juste sous la surface, enverra une antenne et absorbera toutes les communications radio et téléphoniques de la zone. Elles seront envoyées pour interprétation à la DGSE par exemple. C'est comme ça que la France est au courant de certaines choses qui seraient plus difficiles d'accès s'il n'y avait pas ces outils. Le sous-marin peut aussi bien sûr envoyer des torpilles pour attaquer, mais finalement dans la vie d'un sous-marinier, ça n'arrivera probablement jamais, même s'il faut y être prêt. Depuis la Seconde Guerre mondiale, il n'y a qu'une seule fois où un navire a été torpillé par un sous-marin. C'était il y a quelques semaines au large de l'Inde où l'armée américaine a coulé un navire iranien.

On visite également le compartiment des torpilles puisque c'est une des raisons d'être du sous-marin. Certaines sont des torpilles destinées à exploser sous l'eau, d'autres sont des coques qui

contiennent des missiles pour atteindre des objectifs à terre. Le compartiment des torpilles sert aussi de logement pour les plus jeunes à bord : leurs bannettes sont sous les torpilles. Et à la limite, ce n'est pas si mal parce que c'est l'endroit du sous-marin où il fait le plus frais. C'est aussi un endroit qui est assez vaste finalement. Juste à côté, il y a l'infirmerie, une toute petite place dans un couloir entre des dortoirs et le compartiment des torpilles, mais c'est un espace suréquipé qui permet de traiter à peu près tout ce qu'on a à traiter en plongée pendant les semaines de navigation. Un sous-marin navigue pendant à peu près un mois et demi avant de faire escale. Sa seule limite ce sont les vivres. On passe justement par les deux salles à manger avec moins de place que sur une coque grise de surface. Ce qui implique beaucoup plus de mélange entre les différents grades alors que sur un navire de surface, il y a de la place pour séparer ces différents grades en au moins 3 cantines généralement.

Avant de remonter, on aperçoit au bout du couloir le compartiment nucléaire. On regarde les petites plantes que les marins apportent avec eux pour essayer d'avoir un petit peu de vert pendant ces longs mois de plongée. Et c'est le moment de remonter à la surface par l'échelle verticale, on traverse l'échelle de coupée et on regagne le quai.

Le soir, on dîne au Titan, juste à côté, un des restaurants de la base. Je sors la carte bancaire du séjour pour payer la note et on me dit : « c'est vu avec la comptabilité, on a déjà envoyé la facture à votre établissement ». Eh bien tant mieux ! Mais c'est assez rigolo : le restaurant nous avait assuré qu'il faudrait payer sur place. On ne maîtrise pas encore tout !

Vers 20h, on prend la route du Pôle Ecoles Méditerranée de l'autre côté de la rade, sur la presqu'île de Saint-Mandrier. Au poste de contrôle, on nous propose de parquer le bus plus loin, vers le chantier naval. Pas vraiment de place pour un bus de 13m mais notre conductrice s'arrange pour en trouver, 1mn avant la fin de son temps de conduite réglementaire (6h15 – 20h15). Mission accomplie pour ce 1<sup>er</sup> jour.

Enfin, pas tout à fait. Reste à trouver les chambres. Le poste de contrôle a prévenu l'officier de quart du bâtiment qui nous emmène au dortoir. Au PEM, on trouve quelques unités de la Marine mais pour l'essentiel c'est un grand centre de formation pour les jeunes marins. Le bâtiment où l'on dort accueille donc des dizaines de jeunes de plus de 16 ans. On était attendu le lendemain. Malgré un échange de mails mais sans doute pas avec la bonne personne ou alors elle n'a pas répercuté. Mais les personnes qui nous accueillent s'adaptent sans souci : on perçoit nos draps, oreillers, couvertures à la « voilerie ». Direction les chambres au 2<sup>e</sup> et au 4<sup>e</sup> étage. Chambres de 4. Les lycéens vont bien aimer côtoyer les apprentis marins. Discussion dans les couloirs... Nuit sans histoire.

Le jeudi on se lève tôt parce qu'on a une journée chargée. On peut déjeuner au cercle Bucentaure à 6h15 et on s'est donc débrouillé pour être à l'heure à l'ouverture du restaurant afin de pouvoir assurer le reste des activités de la journée. 6h15, la plupart des élèves sont au pied de l'internat. A 5mn, un des restaurants du PEM, Bucentaure, avec une vue magnifique sur la mer en situation de promontoire sur la presqu'île de Saint-Mandrier. On voit une grande partie de la base navale au loin. On voit au premier plan la vieille coque de la Rance, un bateau militaire désaffecté qui a servi à surveiller les essais nucléaires en Polynésie française et qui rouille maintenant dans un coin de la rade sur le port de Saint-Mandrier. On voit plus loin la jetée qui protège la rade de Toulon et puis au milieu des collines, on voit la rade et la ville de Toulon.

La rade, c'est un grand espace avec beaucoup de quais d'apponement pour les différents bateaux. Ce matin, en face de nous, il y a les silhouettes des deux PHA, porte-hélicoptères amphibies, le Mistral et le Tonnerre. Et c'est sur le Tonnerre que nous allons tout à l'heure. Retour en salle : le petit déjeuner est varié, le personnel accueillant, on prend plaisir à ce bon moment. Au tarif subventionné : 2,50 euros. Retour à l'internat pour reprendre nos affaires, petit brosse de dents et descente vers l'entrée du site. Le bus dans la nuit de mercredi à jeudi était garé en dehors de l'enceinte militaire. On le reprend et on fait la demi-heure de trajet vers la base navale.

Trajet sans histoire, il fait beau. Pas d'embouteillage. On est en vacances scolaires dans la zone des vacances scolaires de Toulon. Ça aide peut-être. On passe la porte Castigneau qui est la grande porte réservée plutôt au matériel et au poids lourds. Il y a un peu de trafic ce jeudi matin à cette porte, quelques camions qui rentrent pour des travaux sur la base des prestataires privés au service de la marine, de Naval Group ou de divers travaux. La base est une grande zone industrialo-portuaire en fait, avec l'entrée des militaires mais aussi de divers ouvriers, camions, livreurs, etc.

Le bus se gare sur un emplacement réservé au contrôle et on montre le papier qui nous a été donné la veille pour notre entrée sur base à la sécurité privée. A charge pour les militaires qui nous accompagnent de vérifier les cartes d'identité des participants. Et il se trouve que ce matin, il y a deux oublis qui n'échappent à personne. Donc après essai de négociation au poste de garde, on fait descendre les deux élèves et je ressorts de la base avec eux direction le Pôle école Méditerranée pour récupérer leur carte d'identité, en n'oubliant pas de prendre la mienne au passage pour pouvoir accéder au PEM puis rentrer à nouveau sur la base, sans compter le listing officiel de tous les participants.

Nous longeons donc l'arsenal militaire en direction du port de plaisance. Et nous prenons le batobus 28M en direction de Saint-Mandrier. Ce qui permet de prendre le groupe en photo sur le PHA en passant juste devant ! On a fait le tour de la rade en bus le matin et cette fois-ci on la traverse. Après un petit aller-retour d'environ 2h, on se joint aux activités de la matinée.



Les deux activités du matin, c'était balade dans la rade avec le bateau du Cephismer, un joli chaland hybride équipé pour la plongée profonde, et visite d'un porte-hélicoptère amphibie (PHA). Au départ, on devait visiter la Lyre, un chasseur de mines. Mais la Lyre est partie en mission. En revanche, le Tonnerre vient de rentrer du Proche-Orient. Les aspirants du Cephismer ont donc sauté sur l'occasion et nous proposent la visite de ce PHA. A force de discussion avec l'armée, on comprend aussi la logique de rayonnement : montrer leurs outils les plus impressionnants au maximum de personnes. Ce n'est pas pour rien que le Tonnerre est amarré au quai d'honneur, juste à côté du port de plaisance, bien visible. Et c'est donc assez logique aussi qu'on décroche cette visite. Dans la même veine, toute photo extérieure est permise. Puisque toute personne qui se balade en ville peut le voir. En revanche, à l'intérieur on s'abstiendra.



Un porte hélicoptère, pour vous donner une idée, c'est un bâtiment qui est un peu plus petit qu'un porte-avion mais qui reste quand même énorme. Le mât radar culmine à 70m de haut. Le pont d'envol est situé à environ 20m du sol. La longueur, 199 m exactement. Ne pas dépasser les 200m permet une économie d'environ 50 000 euros au passage du Canal de Suez.

Donc bienvenue sur le Tonnerre. On rentre dans une cale de bateau qui ressemble assez à celle d'un ferry : un immense garage servi par une rampe d'accès. En fait il y a plusieurs niveaux de garage surperposés : deux pour les véhicules et un pour les hélicoptères. On monte dans ce garage en direction du poste de contrôle. Sur tout bateau militaire, il y a un marin de garde armé. Là, en l'occurrence, c'est une femme. Mais il n'y a pas de vérification de nos identités, juste la mise en relation avec notre guide sur le bateau, un autre aspirant. Aspirant ça veut dire qu'ils ont un contrat d'un an pour découvrir, renouvelable s'ils le souhaitent. Ils postulent dans une unité. Louis, l'aspirant du Cephismer, sort d'une école d'ingénieur et a souhaité voir

comment fonctionnait la Marine. Il connaît très bien l'aspirant du Tonnerre. Et donc c'est donc lui qu'il a appelé pour la visite.





On monte à 30m de haut par les escaliers intérieurs vers la passerelle. Escaliers en métal. On a tout autour de nous les couloirs du PHA. Comme le bâtiment est gigantesque, c'est quelque chose d'assez particulier parce qu'il y a beaucoup de place contrairement à un sous-marin. Parce qu'un PHA est censé embarquer des gens de l'armée de terre pour les transporter sur des terrains d'opération. En plus des 200 membres d'équipage qui sont habitués à évoluer sur un bateau, il peut y avoir 500 personnes de plus qu'elles n'ont pas forcément l'habitude d'embarquer.

Arrivés en haut, il faut imaginer la salle de commande d'un grand navire avec les baies vitrées autour qui donnent sur la baie et sur Toulon. L'aspirant nous explique les manœuvres d'accostage du bateau, nous montre les différents postes de commande du bateau, l'utilité des écrans, des différents postes. Vertige au moment de regarder par le plancher de verre qui est en bord de quai !

Puis on descend d'un étage sur les deux postes qui commandent l'un au-dessus de l'autre la principale mission du porte-hélicoptère à savoir le mouvement... des hélicoptères. Il peut y en avoir une trentaine à bord dans des garages qui sont juste en dessous du pont. Ils montent par des ascenseurs comme on voit les avions monter sur les porte-avions. L'aspirant nous explique les règles de sécurité pour guider tout ce petit monde et faire en sorte que ces machines qui valent des millions d'euros puissent sans problème décoller, atterrir, se croiser. Il nous montre les figurines et les maquettes du pont qui servent à mettre en place et à répéter les opérations, les mouvements d'hélicoptère sur le pont en direction du garage, etc. On descend ensuite sur le pont à l'air libre.

On se fait plaisir à regarder cette magnifique vue sur la baie, sur la frégate qui est juste à côté en train d'être rénovée dans un des bassins Vauban. En dessous de nous elle paraît petite alors que c'est un navire de 150m de long. Le même type de bâtiment que celui qu'on a vu en révision en janvier. On était descendus dans la cale et passés dessous ! Le navire qui est là n'est pas une FREMM (frégate multi-missions) mais une frégate Horizon, le Forbin ou le Chevalier-Paul. On les reconnaît à leur gros radar noir rectangulaire à l'arrière. Elles font souvent partie du groupe aéronaval et servent à établir une bulle de défense aérienne autour du porte-avions et de son escorte.

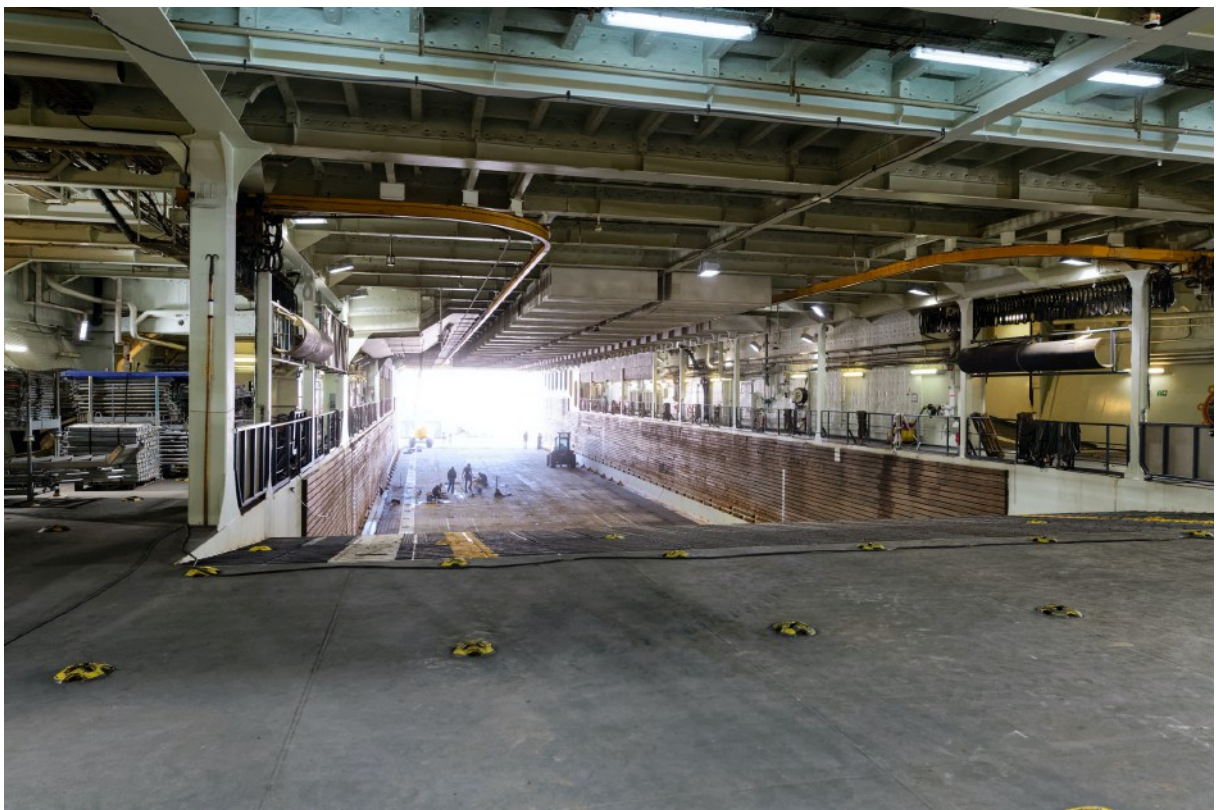




Et un PHA, lui, à quoi il sert ? A interagir avec des terrains d'opération à terre par deux grands moyens : l'hélicoptère et les véhicules. Pour les hélicoptères c'est clair, il y a un garage et un

pont d'envol. Mais pour les véhicules, comment ça marche ? Eh bien soit le PHA peut accoster sur un quai, comme aujourd'hui à Toulon, et il se sert de sa rampe de chargement. Soit il reste en mer et il envoie les véhicules sur des barges de débarquement, les EDA-R et EDA-S, les catamarans de la flotille amphibie, l'unité qui est située juste à côté du Cephismer. Le PHA peut noyer une partie de son garage sous 2m d'eau grâce à des ballasts (il enfonce l'arrière du navire). Sur les barges on peut mettre un char Leclerc, deux ou trois véhicules blindés ou bien 100 personnes. L'avantage, c'est qu'il n'y a pas forcément besoin d'un gros port pour ça. Ça peut être même des plages simplement. Puisque pour débarquer ou embarquer, on baisse la rampe à l'avant de la barge. On a tous vu cela dans des images du débarquement en Normandie ou en Provence. Les voici en photo juste à côté du Cephismer.





Pendant qu'on visite le PHA, le deuxième groupe a dû adapter son programme parce qu'il était prévu un tour dans la rade avec le bateau du Cephismer. Mais le vent est trop important et le tirant d'air du bateau de plongée et sa coque particulière le rendent difficile à manœuvrer par vent fort. Mais les aspirants ne sont pas dépourvus. Benjamin appelle un ami

aux plongeurs démineurs et l'ami en question fait visiter le quartier des plongeurs démineurs, Ça a dû être pour eux une belle découverte aussi.

Quand nous descendons du PHA, nous quittons ce quartier de la porte principale de la base et du quai d'honneur et nous reprenons le bus pour aller quelques kilomètres plus loin au restaurant Titan. C'est une des cantines de la base navale. Et c'est là qu'on aura pris nos deux repas du soir en fait et le repas du midi du jeudi. Après ce repas du midi, on se repartage à nouveau en deux groupes pour les besoins de la visite.

Un groupe part au Cephismer pour une visite de l'unité, du centre hyperbare notamment pendant 2h, et après ils feront la visite de l'école des sous-marinières et la visite du sous-marin la Perle, qui vient de rentrer à la base. Encore un exemple d'adaptation du programme en permanence. Normalement le 2<sup>e</sup> groupe devait visiter l'Améthyste. Comme le 1<sup>er</sup> groupe la veille. Mais l'Améthyste est sur le départ pour servir de poisson-appât pour le sous-marin Suffren plus récent qui va tenter de le suivre pour entraîner son équipage à la chasse sous-marine. Améthyste et Suffren en mer, a priori plus de sous-marin visitable donc. Mais ce matin, depuis le pont du PHA, on a vu un sous-marin rentré dans la rade.



Le responsable des relations extérieures de la base sous-marine l'a appelé et son commandant a donné son accord pour qu'on le visite le soir-même. C'est la Perle. La Perle a une histoire particulière puisque c'est un sous-marin de classe Rubis, l'ancienne classe avant les Suffren, qui a été refait récemment parce qu'il a subi une grosse avarie, un incendie important, en 2020. Et nous arrivons aussi à un moment particulier de son histoire. C'est son dernier retour sur base. Il est encore en état de naviguer mais il va être remplacé par un exemplaire des derniers sous-marins, plus performants, les classe Suffren. Dernier accostage vers midi. Visite par nos élèves à 16h.



Et donc son dernier accostage a lieu sur le coup des midis à peu près et à 16h c'est le deuxième groupe qui a la chance de le visiter. C'est là qu'on voit les capacités d'adaptation de la marine. Normalement on devait visiter l'Améthyste, le deuxième groupe devait visiter l'Améthyste. Comme le premier groupe la veille le mercredi. Mais l'Améthyste est parti, il est sur le départ pour servir de poisson-appât pour le sous-marin Suffren plus récent qui le suit et qui a besoin de s'entraîner. Le Suffren qui est juste amarré à côté de l'Améthyste en fait dans le même bassin va partir et va aller chasser l'Améthyste. Et l'Améthyste va servir de poisson-appât pour l'aider à travailler ses capacités de détection.

Pendant ce temps, le groupe 1 se dirige lui vers l'Ifremer ou plus exactement vers une filiale de l'Ifremer qui s'appelle Genavir. Genavir, c'est du civil. Ils ont leurs quartiers hors de la base navale, dans la zone portuaire du Brégaillon, à quelques kms. Genavir opère pour l'Ifremer tous les navires et les sous-marins qui servent aux scientifiques et aux militaires à aller chercher dans les grandes profondeurs des renseignements, des ressources. Pour les militaires, ça peut être par exemple aller opérer sur des câbles sous-marins, aller vérifier certaines zones pour voir s'il y a des problèmes ou tout simplement avoir une meilleure connaissance des fonds. En tout cas, ça se passe entre 2000 et 6000 m de profondeur.



Et pour les civils, pour les scientifiques, ça peut être aller voir si on y trouve des ressources ou aller étudier les fonds marins et notamment les quelques endroits qui sont étudiés depuis 20 à 30 ans et sur lesquels l’Ifremer revient relativement souvent. Il y en a un sur le rift médio-atlantique au large des Açores.

On a la chance d’être accueillis par Xavier Placaud. C’est une figure de Genavir. C’est ce qu’on comprend au fil des discussions avec Benjamin. Xavier Placaud est un des opérateurs du Nautille, le fameux bathyscaphe habité capable de descendre jusqu’à 6000 m de profondeur. Il y en a 5 dans le monde et l’un est basé à Toulon. Nous ne le verrons pas sur cette visite parce qu’il est au large des Açores en train de revenir sur Toulon après avoir mené une campagne de plongée. Le Nautille c’est toute une histoire. Il a une quarantaine d’années.



Le Nautilus est un gros flotteur qui porte juste en dessous sur l'avant une boule de titane de 2 m de diamètre dans laquelle peuvent tenir trois personnes pendant une plongée d'une douzaine d'heures. On voit un de ses hublots sur les photos ci-dessus, l'épaisseur du verre capable de résister à plus de 60 bars de pression. Ces plongeurs descendent potentiellement jusqu'à 6000

m, sur les dorsales océaniques et vont y étudier ce qui s'y passe pour mieux connaître les grandes profondeurs. Dans les années 1950, les armées du monde, les Américains notamment, imaginaient de pouvoir peut-être y immerger des déchets nucléaires parce que c'était profond et il y avait probablement aucune vie. Et les bathyscaphes en y allant ont découvert qu'évidemment il y a de la vie. Ça nous a pas empêchés de polluer ces espaces-là mais disons qu'aujourd'hui il y a une forte pression dans les deux sens, pour les protéger comme pour les exploiter. Bien sûr, la plupart des habitués des grandes profondeurs penchent pour la protection.

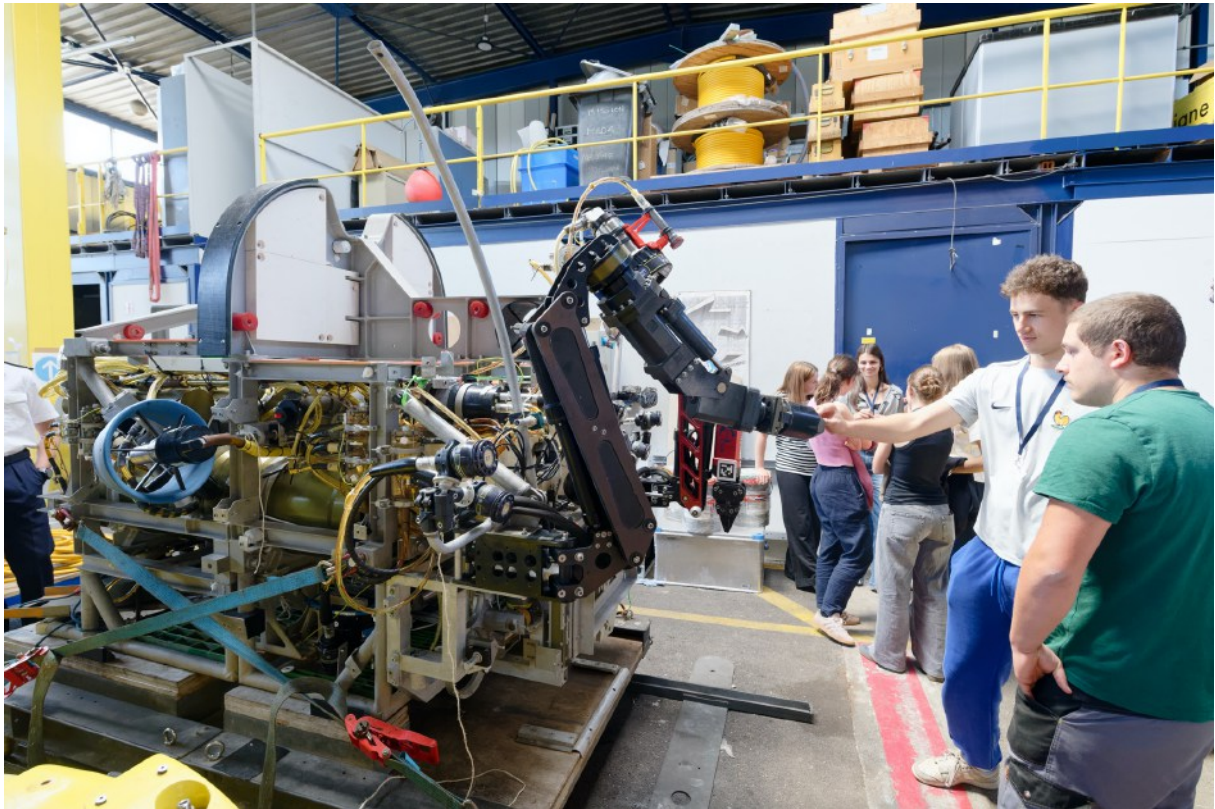
Xavier Placaud a plongé 23 fois sur l'épave du Titanic avec le Nautilus. Son discours est simple, prenant, enthousiasmant, dynamique. Il nous présente avec son collègue les différents sous-marins de Genavir. Le Nautilus bien sûr mais aussi les AUV, c'est-à-dire des drones non reliés qui sont chargés de faire de la cartographie du fond et parfois de servir de poisson-pilote pour le Nautilus. Avec ces drones, on cartographie le fond, on prend des photos et on repère ce qui peut être intéressant, ce qui permettra au Nautilus de plonger précisément là où c'est intéressant.



Ci-dessus en photo un des ROV qui a travaillé à la découverte du Titanic en 1985 par 3800m de fond.

Les ROV, ce sont des robots un petit peu du même genre, mais cette fois-ci filoguidés qui sont capables de faire en gros à peu près la même chose que le Nautilus mais sans emporter de personne. Xavier Placaud insiste bien sur le fait que pour l'instant le Nautilus est irremplaçable et il est prolongé au moins jusqu'en 2035 à la fois parce que c'est un outil extraordinaire de soft power pour la France, un outil rare, mais aussi parce qu'envoyer des humains dans les grandes profondeurs, c'est irremplaçable parce qu'on a une vision en 3D qui nous permet de diriger directement ce qu'on veut, de mieux comprendre. Dans l'exploration des grandes profondeurs, ça semble évident qu'il faut continuer à faire les deux.





La visite de Genavir nous permet de découvrir un des drones et un des ROV. Le Cephismer est en train d'acquiescer à peu près les mêmes capacités pour son pôle robotisé, le Gismer que nous visitons aussi. Au Gismer sont présents aussi bien le plus gros ROV (Diomède, en attente cet été du futur ROV de capacité -6000m) que le plus petit, un Tortuga qui tient dans une grosse valise.

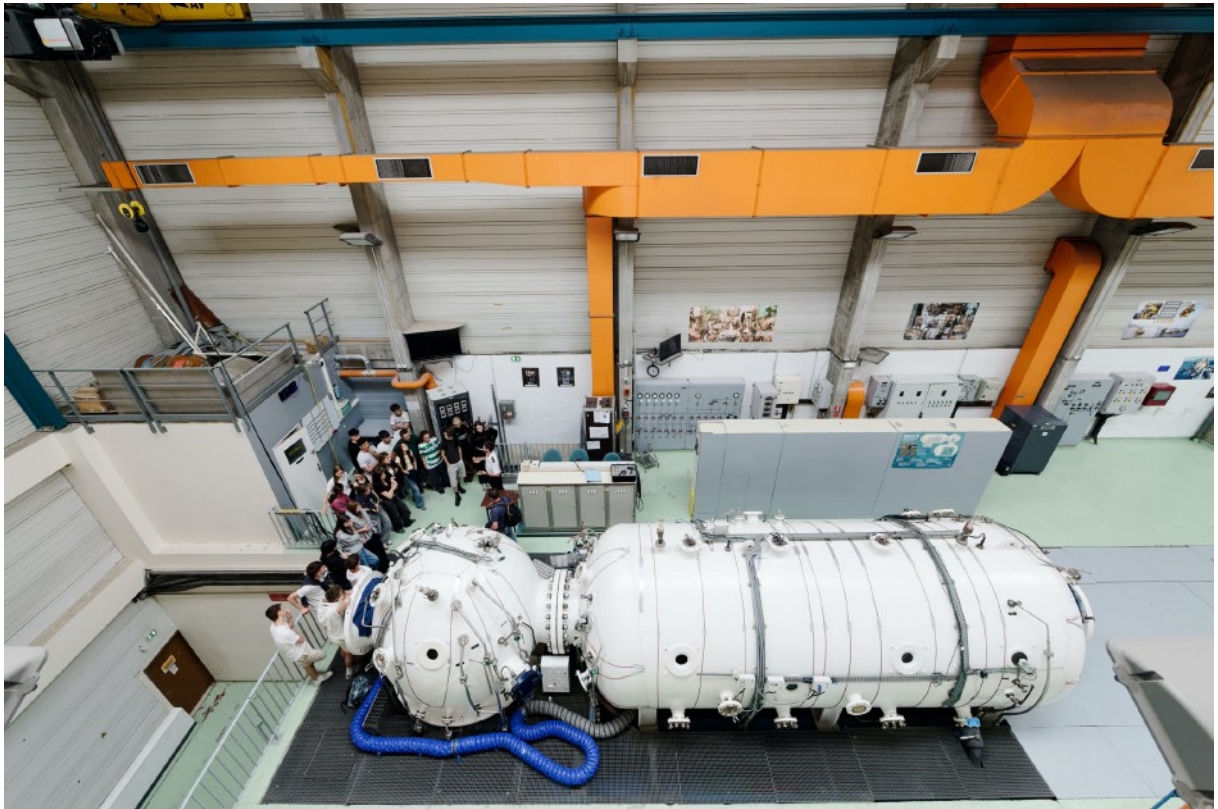


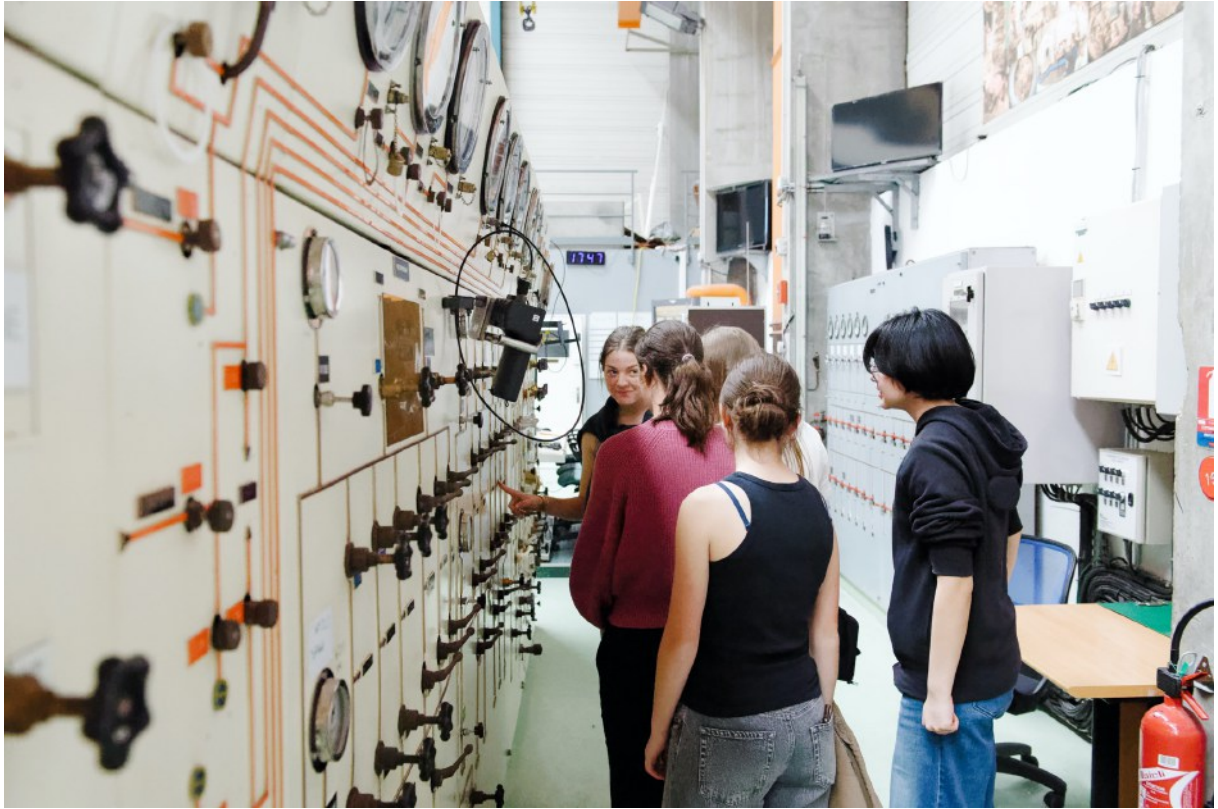


En plongée humaine au Cephismer, le but est de continuer le travail au centre hyperbare, le simulateur et d'acquérir les moyens d'aller faire la même chose en mer. Au Gismer, le but sera d'apprendre à maîtriser les nouveaux drones et AUV en grande profondeur. Début mai, le Gismer vient de réussir une nouvelle plongée sur une épave du XVIe, le Camarat 4, située à 2500m de profondeur au large de Saint-Tropez.

<https://www.meretmarine.com/fr/science-et-environnement/cephismer-et-drassm-en-mission-conjointe-sur-l-epave-la-plus-profonde-referenciee-dans-les-eaux>

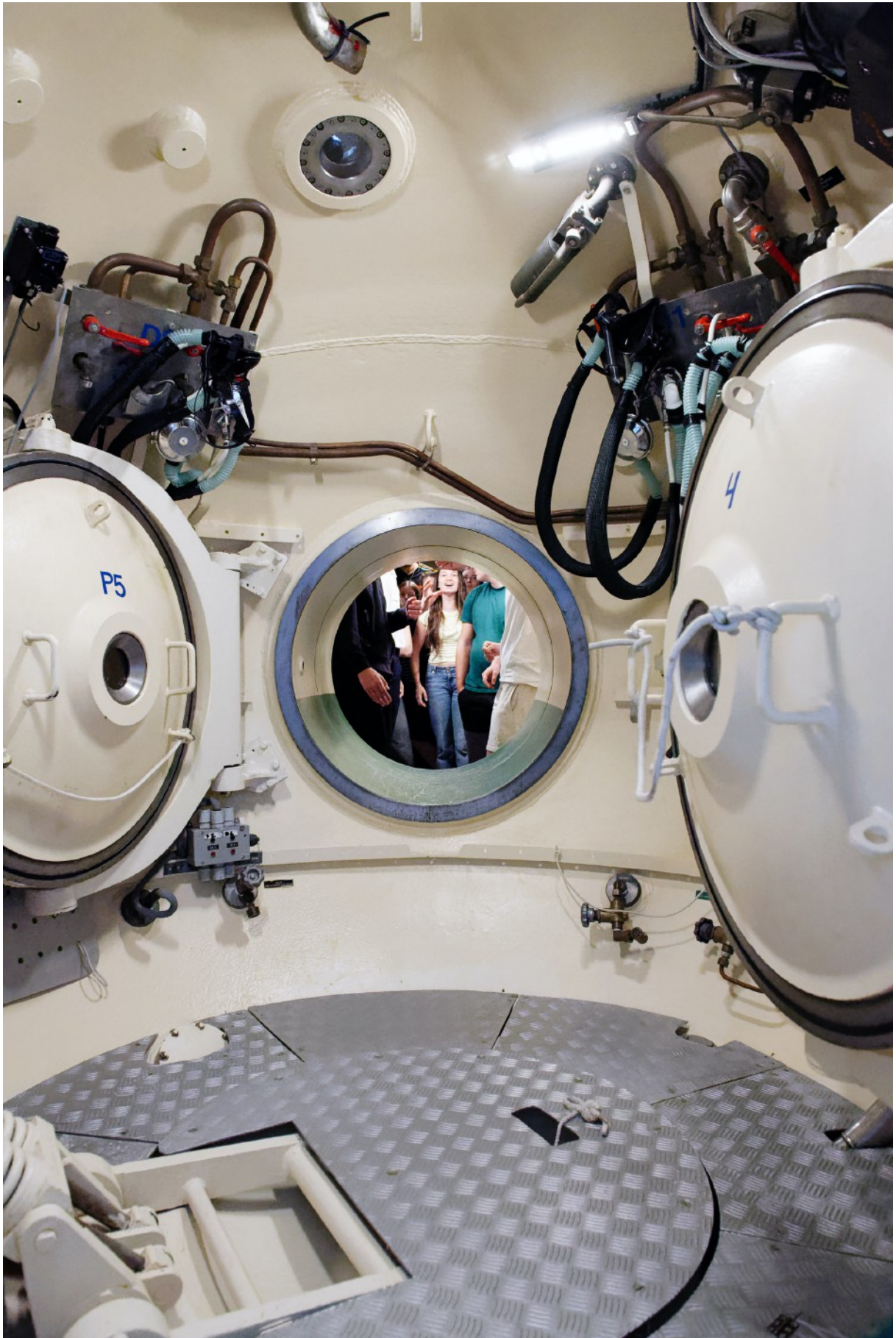
Vous connaissez déjà le Cephismer si vous avez lu les autres récits. Sur les photos suivantes, vous voyez les élèves au centre hyperbare, à l'extérieur puis à l'intérieur du caisson capable de simuler une plongée à 500m. En janvier, au moment où nous sommes venus assister à ENTEX51, il a été utilisé pour descendre à 268m. En ce moment, en avril-mai, il est utilisé pour simuler des plongées courtes à 120m afin de s'entraîner à l'utilisation de situations d'urgence : un plongeur en difficulté à soigner et l'atmosphère du caisson vicié donc obligation d'utiliser des masques.











Actuellement, j'enregistre une partie de ce récit dans une salle de restauration pour tuer le temps, au Pôle Ecoles Méditerranée sur la presqu'île de Saint-Mandrier, au restaurant Cavalas exactement. C'est le deuxième restaurant de la presqu'île, derrière la colline, côté mer et non côté rade. Et j'y suis parce que je dois payer les pique-niques qui nous ont été fournis ce vendredi matin, mais le logiciel d'encaissement ne peut encaisser les pique-niques qu'à partir de 10h30, au moment de l'ouverture du service du midi puisque ce sont des pique-niques.

Pendant ce temps, le reste du groupe est parti en bus en direction du Mont Faron pour aller au Mémorial. Je le rejoindrai plus tard (batobus puis bus).

Et dans cette salle de restaurant, c'est là qu'entre 8h et 8h30, on s'est un peu battus avec le logiciel de caisse pour comprendre comment il fonctionnait et quels étaient les tarifs applicables à des lycéens venus dans le cadre d'un séjour. Le responsable étant joint par téléphone et lui-même essayant de comprendre comment il pouvait nous facturer. Sachant qu'il ne peut pas envoyer de facture au lycée, qu'on était obligés de payer sur place ce qui nous convient aussi puisqu'on a une carte bancaire mais qui n'était pas possible avant le service du midi. C'est aussi parce qu'il s'agit de relations entre un prestataire privé qui gère les cantines ici, et la Marine, l'économat des armées. Comme c'est la première année, on essaie de déchiffrer ce monde du Pôle Ecoles Méditerranée. On sera plus au taquet pour la deuxième année, mais au moins, on aura les numéros de téléphone portable des différentes personnes à joindre.

Le Mémorial du débarquement en Provence est situé sur le Mont-Faron. On peut s'y rendre à pied. Ça grimpe : 500m de dénivelé. En voiture par une route vertigineuse à flanc de falaise. Ou dans une jolie petite télécabine rouge. Qui prend quelques personnes à chaque montée. Donc un peu d'attente... En haut, la vue sur la baie est magnifique. Et on accède à un gros fortin du XIXe siècle. Le bâtiment avait été construit pour surveiller la rade de Toulon. Il a été converti en mémorial par De Gaulle en 1964 pour le 20<sup>e</sup> anniversaire du débarquement. Et rénové récemment sous Hollande en 2014 pour accueillir une nouvelle exposition permanente qui mérite vraiment la visite. On y découvre de nombreux objets et récits, ainsi qu'un film très pédagogique, qui nous font entrer dans la vie et la mission des FFI, ces résistants de l'intérieur, et des forces alliées basées au Maghreb. On y suit leur parcours jusqu'à l'opération Dragoon menée à partir du 15 août 1944. Beaucoup moins connue que sa sœur jumelle l'opération Overlord sur les plages de Normandie. Ça s'explique par plusieurs raisons : le débarquement de Normandie a permis la libération de Paris, beaucoup de grands films ont été tournés dessus, les plages de Normandie sont devenues des lieux de tourisme mémoriel. Et c'est donc ce débarquement qui a concentré la mémoire collective. Celui de Provence a pourtant sur le moment plusieurs rôles importants : il permet de libérer et remettre en service les ports de Toulon et de Marseille, centraux pour l'approvisionnement. Il voit débarquer la plupart des forces françaises libres, ce qui permettra à la France et à De Gaulle d'affirmer sa place dans la libération.

Sous le soleil, descente en télécabine et retour au bus. Route vers l'Ardèche.

Bilan : 3 jours de visites très enrichissantes pour un premier séjour « Classe défense » en grand groupe. Les lycéennes et lycéens sont allés dans des endroits qu'ils n'auraient pas visités sans ce type de séjour. Ils ont pu échanger avec des marins, approcher certains enjeux de la Marine. C'est tout le but d'une Classe Défense. Depuis la Révolution française, l'armée, c'est celle de la nation. C'est donc important qu'il y ait une proximité avec les citoyens.

On saluera en particulier l'adaptation permanente pour les marins comme pour les lycéens et surtout pour les deux aspirants. Ils ont d'ailleurs été autorisés à quitter le Cephismer pour saisir des opportunités : Louis s'est trouvé un autre contrat court au pôle innovation de la base navale, en adéquation avec ses études. Et Benjamin embarque pour l'aventure de sa vie : le 5 mai 2026, il a quitté le port de Brest sur la Belle Poule, un des deux voiliers écoles de la Marine nationale, direction les Etats-Unis. Il est attendu en juin pour les festivités des 250 ans de l'indépendance. Une indépendance à laquelle la Marine française a contribué à l'époque (Rochambeau, La Fayette...).