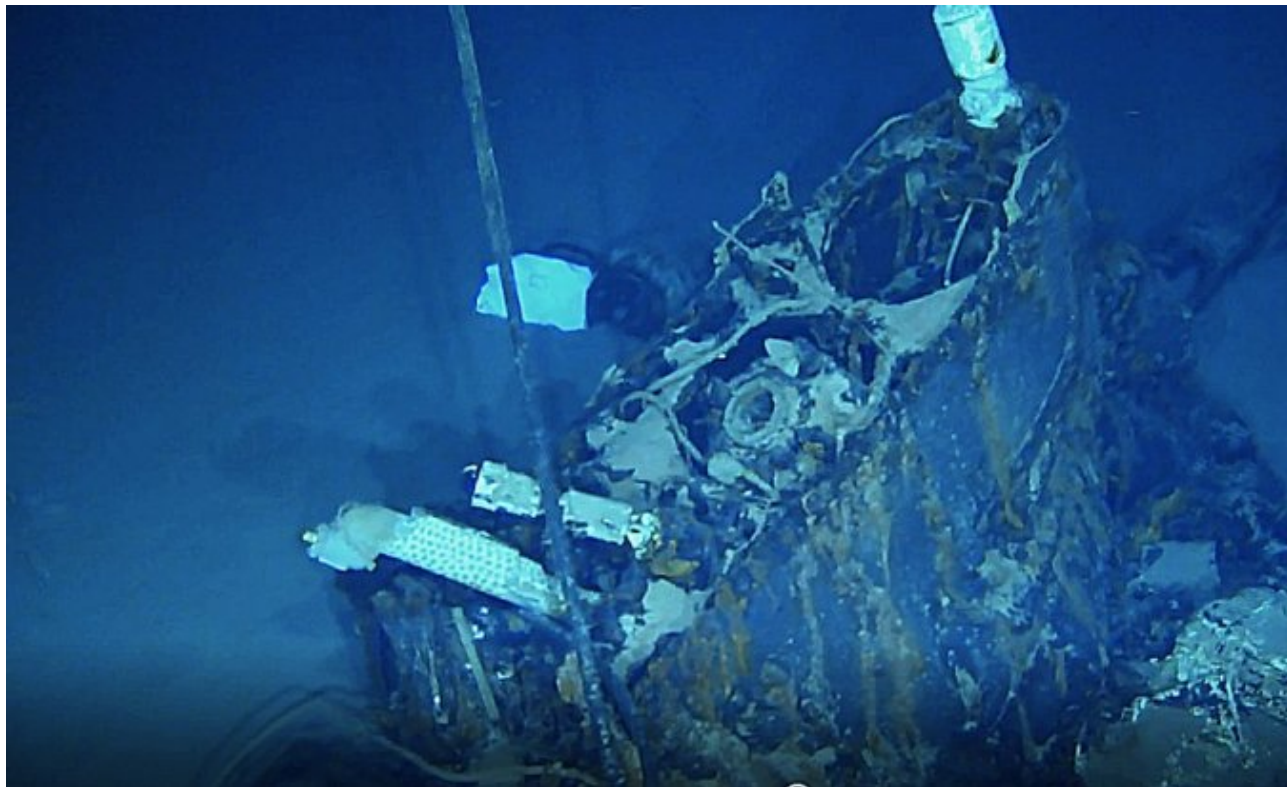


La Minerve aurait sombré après une collision avec un navire de surface



La Minerve a sombré très vite. (DR)

Lecture : 5 minutes.

Jean-Louis Barbier est expert auprès de la Cour d'appel d'Aix-en-Provence. Il est aussi contre-amiral et a commandé, pendant de longues années, des sous-marins semblables à la Minerve qui a sombré au large de Toulon en 1968. Selon cet expert, qui a plongé sur l'épave, la Minerve aurait sombré après une collision avec un bâtiment de surface.

Comment avez-vous été saisi de cette expertise ?

Je n'ai pas agi à la demande des familles des victimes. C'est une initiative personnelle. Je connais bien ce type de sous-marin. Durant ma carrière dans la Marine nationale, j'ai commandé trois sous-marins, dont l'Espadon qui est conservé à titre de musée à Saint-Nazaire. J'ai aussi commandé la base sous-marine de Toulon. Après la Marine, je suis devenu expert judiciaire auprès des tribunaux. Je suis agréé dans le domaine de mes compétences le nucléaire et

... dans le domaine de mes compétences, le domaine du
le domaine maritime. À titre personnel, j'ai suivi les recherches qui ont
heureusement abouti à la découverte de l'épave de la Minerve en juillet 2019.
Opérations menées par la Marine nationale et la société Ocean Infinity. Le sous-
marin a disparu le 27 janvier 1968 au large de Toulon. Ce drame a coûté la vie
aux 52 hommes d'équipage qui s'y trouvaient. Ensuite, je suis allé sur le blog
animé par Hervé Fauve, le fils du commandant de la Minerve. Et là, j'ai
découvert ses articles mais aussi des photos prises par des drones, dont
quelques images représentant de gros débris. Et je me suis dit qu'il y avait
matière à appliquer une méthode d'expertise judiciaire pour approcher de la
vérité. J'ai proposé cela à Hervé Fauve. Il a accepté et m'a confié pas mal de
documentation. J'ai travaillé sur une base documentaire.



Jean-Louis Barbier a pu plonger au plus près de l'épave de la Minerve, dont le nom apparaît encore sur l'épave.
(Photo DR)

Ensuite, vous avez eu la possibilité de plonger sur l'épave. Comment cela s'est-il passé ?

Effectivement. Cette expérience, une des plus fortes de ma vie, a fait de moi le
sous-marinier français qui a plongé le plus profondément, à 2 300 m, sur
l'épave. C'est grâce à Victor Vescovo, un industriel américain qui possède un
bâtiment de surface et un submersible conçu pour plonger dans les plus

batiment de surface et un sous-marin conçu pour plonger dans les plus profondes fosses marines, que j'ai pu le faire. Ce dernier, un ancien des forces spéciales, a mis à la disposition d'Hervé Fauve ces moyens techniques pendant deux jours, pour qu'une plaque commémorative soit déposée près de l'épave, au fond de l'eau. Je me suis manifesté pour monter à bord. La plongée a duré 11 heures. Nous avons pu explorer toute la zone du naufrage. C'était très très fort de se retrouver à moins d'un mètre de ce qu'il restait de la coque. En tant qu'ancien commandant de sous-marin de type Daphné comme la Minerve, j'ai rendu hommage aux 52 victimes de ce drame. Mais en même temps, en tant qu'expert judiciaire, je devais contrôler mes émotions. J'ai découvert le massif du sous-marin qu'on appelle aussi le kiosque ou la cathédrale. Il reposait verticalement sur le fond. Découvrir ça, de ses propres yeux, c'était très saisissant.



Jean-Louis Barbier est expert auprès de la Cour d'appel d'Aix-en-Provence. (DR)

Qu'avez-vous découvert sur le site ?

Beaucoup d'indices qui m'ont permis d'avancer. J'y ai ramené des heures et des heures de vidéos. Mais aussi des constatations faites de visu. L'œil humain, en direct sur l'épave, m'a permis de comprendre beaucoup de choses. Cette plongée m'a conforté dans mes conclusions provisoires. J'ai procédé par

plongée m'a conduit dans mes conclusions provisoires. J'ai procédé par élimination de toutes les causes possibles d'accidents majeurs d'un sous-marin qui sont l'avarie de barre de plongée arrière qui permet de descendre en profondeur, l'incendie, une explosion, ou encore une action humaine ou une intoxication au fréon. Plus tard, j'ai échangé aussi avec des sous-marinières, des sous-officiers des officiers et des ingénieurs.

Comment a sombré la Minerve ?

D'après mes conclusions, le sous-marin était à l'immersion périscopique, donc en eaux peu profondes. La mer était très formée. J'ai retenu comme cause probable une entrée d'eau par la manche à air que le sous-marin utilise pour alimenter ses moteurs diesel en oxygène, en la faisant affleurer juste au-dessus de la surface. Les moteurs diesel agissent comme des groupes électrogènes et alimentent en électricité les batteries qui, à leur tour, actionnent les moteurs de l'arbre d'hélice. Le clapet de tête de ce tube d'air ne se serait pas correctement refermé. De l'eau se serait engouffrée par ce conduit. La Minerve a, en 30 secondes, embarqué 14 tonnes d'eau, envahissant, en quelques secondes, la salle des machines. Des incidents de ce type avaient déjà eu lieu sur d'autres sous-marins. Et plus tard, en 1971, le Flore a failli sombrer dans les mêmes conditions. Il s'en est sorti parce que les hommes ont pu larguer les plombs de sécurité pour délester la coque et remonter à la surface.

Sur la Minerve ça n'a pas marché. Car l'arrière penchait à 60 degrés. Elle a sombré très vite et n'a pas pu remonter. La coque a implosé en quelques secondes vers 800 m de profondeur.



Proue de la Minerve. (DR)

Vous évoquez une collision avec un bâtiment de surface. Sur quoi vous basez-vous ?

Sur place, des indices collectés me laissent à penser que le sous-marin a été victime d'un abordage qui a pu endommager le tube d'air qui, vraisemblablement, a été dévié et n'a pu rentrer dans l'habitable. Le mât radar, je l'ai vu, a été sectionné. Ce qui accrédite la thèse de la collision. Autre indice très parlant, le carénage supérieur de la passerelle a été arraché. Ce qui souligne l'action d'un autre bâtiment. Cette thèse peut être discutée. J'ai l'humble prétention d'être celui qui a le plus travaillé sur ce dossier mais j'ai aussi l'expérience d'un homme qui a passé plus de 33 000 heures à bord des sous-marins.