

Un pas majeur pour le programme *Barracuda*

Jérôme Pellistrandi | Colonel, rédacteur en chef de la *RDN*.

Le programme des sous-marins nucléaires d'attaque (SNA) *Barracuda* constitue un investissement majeur pour notre défense, tant les SNA ont un rôle essentiel pour nos opérations et l'acquisition du renseignement. Depuis plus d'une trentaine d'années, les 6 sous-marins de la classe *Rubis* assurent ces missions qui n'ont cessé de se développer. Le programme *Barracuda* a été officiellement lancé en 1997. La construction du premier sous-marin, le *Suffren*, a débuté en 2007 à Cherbourg et a connu quelques aléas dans le processus industriel obligeant à une remise à plat de la part de DCNS pour améliorer l'organisation du chantier.

De plus, compte tenu du saut qualitatif des *Barracuda*, les enjeux techniques ont été importants avec la recherche des meilleures solutions s'appuyant sur la capitalisation de l'expérience acquise avec les deux générations de sous-marins nucléaires lanceurs d'engins (SNLE) et les SNA type *Rubis*. Un autre aspect souvent méconnu est la qualification des personnels assurant la construction à Cherbourg, dans les autres établissements de DCNS et chez les sous-traitants. Il est indispensable de pouvoir gérer dans le temps les compétences pour ne pas perdre des savoir-faire industriels complexes.

De nombreux jalons ont dû être franchis depuis près d'une décennie pour le montage du prototype avec de nombreuses contraintes techniques dont l'exigüité propre à l'architecture d'un SNA, même si le *Suffren* aura un déplacement de 4 650 tonnes pour une longueur de 99,5 m contre 2 385 t et 73,60 m pour la génération actuelle des *Rubis*.





SNA *Saphir* (photo : Marine nationale) et projet de SNA *Barracuda* ou classe *Suffren* (photo : DCNS)

Fin mars, la coque du *Suffren* a été définitivement fermée, marquant ainsi une étape décisive. Le prochain objectif sera le transfert, cet été, sur le dispositif de mise à l'eau dans le chantier Laubeuf. Celle-ci est prévue d'ici la fin de l'année puis suivront les premiers essais à la mer. Le premier équipage est d'ailleurs déjà à l'œuvre depuis septembre 2015. L'admission au service actif est programmée pour la fin 2018, permettant alors le retrait du *Rubis* qui aura 35 années d'utilisation. Le deuxième SNA, le *Duguay-Trouin*, dont la construction a débuté en juin 2009 sera disponible fin 2020.

La fermeture de la coque du *Suffren* est ainsi un jalon essentiel et très symbolique pour un programme structurant pour le demi-siècle à venir.

Principales dates concernant les SNA classe *Rubis* et classe *Suffren*

Nom	Mise sur cale	Lancement	Mise en service	Nom	Mise sur cale	Lancement	Mise en service
<i>Rubis</i>	11 déc. 1976	7 juil. 1979	23 fév. 1983	<i>Suffren</i>	19 déc. 2007	fin 2016	fin 2018
<i>Saphir</i>	1 ^{er} sept. 1979	1 ^{er} sept. 1981	6 juil. 1984	<i>Duguay-Trouin</i>	26 juin 2009		fin 2020
<i>Casabianca</i>	19 sept. 1981	22 déc. 1984	13 mai 1987	<i>Tourville</i>	28 juin 2011		2022
<i>Émeraude</i>	4 mars 1983	12 avril 1986	15 sept. 1988	<i>De Grasse</i>			2025
<i>Améthyste</i>	31 oct. 1984	14 mai 1988	20 mars 1992	<i>Rubis</i>			2027
<i>Perle</i>	27 mars 1987	22 sept. 1990	7 juil. 1993	<i>Casabianca</i>			2029

Comparaison des principes caractéristiques (hors armement)

Type	Classe <i>Rubis</i>	Classe <i>Suffren</i>
Longueur	73,60 m	99,5 m
Maître-bau	7,60 m	8,8 m
Tirant d'eau	6,40 m	7,3 m
Déplacement	2 385 t en surface ; 2 670 t en plongée	4 650 t en surface ; 5 300 t en plongée
Propulsion	1 réacteur à eau pressurisée K48, 1 moteur électrique de propulsion, 1 hélice	1 réacteur à eau pressurisée K15 de 150 MW ; 2 turbo-alternateurs ; 2 moteurs électriques de secours SEMT Pielstick de 480 kW ; 1 pompe hélice (hydroréacteur)
Puissance	7 000 kW	150 MW (réacteur) ; 10 MW (turbo-alternateurs)
Vitesse	25 nœuds (46,3 km/h) en plongée	supérieure à 23 nœuds (42,6 km/h) en plongée et 14 nœuds (26 km/h) en surface
Équipage	68 hommes	60 hommes