

## Une grue en retard d'une guerre

Notes de mémoire, rédigées en février 2012 et en mars 2020, actualisées en octobre 2024

**Références** : diverses, extraites du disque dur, des archives personnelles et des neurones mous du rédacteur

### Introduction

La grue Somdel, dont la structure rouge domine l'arsenal de CHERBOURG depuis 1989, va bientôt disparaître après avoir bien servi les programmes de constructions de bateaux noirs à DCN Cherbourg, du TRIOMPHANT au TERRIBLE, en passant par les AGOSTA et SCORPENE.

Elle doit être remplacée par une autre grue plus adaptée au programme BARRACUDA. La DGA étatique, propriétaire de la grue depuis le changement de statut de DCNS en 2003 envisagerait d'acquérir une nouvelle grue sur rails.

Dans ce qui suit, je rapproche la construction du portique fixe de 1000T d'INDRET au milieu des années 1980, l'état actuel de la technique des engins portuaires de levage lourds, et cette nouvelle acquisition prévue dans les années à venir pour montrer comment nos militaires sont souvent en retard d'une guerre et d'une grue.

### Le portique de 1000 T d'INDRET

Pour transporter les chaufferies K 15 et les appareils moteurs destinés à être montés à bord du PA Charles de Gaulle à BREST, ainsi qu'à bord des SNLE NG à CHERBOURG, une infrastructure lourde était nécessaire en vue d'embarquer ces colis sur une barge de transport. CHERBOURG avait proposé d'utiliser les marcheurs pour un embarquement de type roll-on roll off comme cela se pratiquait dans l'off-shore. Les décideurs de l'époque ne croyaient qu'à ce qu'ils connaissaient et décidèrent de faire construire un portique de levage fixe en bord de Loire doté d'une sorte de pont glissant de 1000T destiné à déposer les colis en question sur la barge de transport. L'ensemble n'était strictement utilisable qu'à INDRET, la variante avec des unités de levage éventuellement transportables et utilisables sur d'autres sites et chantiers de DCN ayant été exclue. Au manque total de flexibilité de l'appareil se sont ajoutés des désordres de ses fondations qui ont conduit INDRET à devoir faire appel à la bigue hollandaise Taklift 4 louée par BREST pour embarquer en juillet 1994 les 2 enceintes des chaufferies du PA Charles de Gaulle. Cela n'a été qu'un surcoût minime dans le programme, mais un surcoût quand même, in fine financé par le contribuable. (Vue journal INDRET, écout'île N° 19 - juillet 1994)



• La grue, en travers de la Loire, dépose la de la deuxième enceinte sur la barge Dino II •

Page 8 • ÉCOUT'ÎLE N° 19 • Supplément • Juillet 1994

Le portique de 1000T est hors d'état de déposer les enceintes en raison du désordre de ses fondations

On aperçoit sur la droite de cette vue, le portique et le pont glissant de 1000 T inopérants.

## Les engins de levage dans les ports de commerce

Lors de la reconstruction après le 2<sup>o</sup> guerre mondiale, les ports de commerce français ont été équipés de grues sur rails pour les opérations de manutentions à quai, des grues et bigues flottantes de forte capacité servant pour les colis lourds. En fin de vie, la plupart des engins terrestres sur rails ont été remplacés par des grues semi-mobiles. Ce type de grues sur pneus n'est plus lié aux rails et peut se déplacer d'un poste de quai à l'autre en étant calé sur des appuis fixes lors des opérations de manutention. C'est le cas du port de commerce de Cherbourg dont les dernières grues Applevage de 7,5 t sur rails ont été remplacées par deux grues Liebherr semi-mobiles, l'une de 104 t et l'autre de 60 t. Les engins flottants de forte capacité disparaissent en tant qu'outillages portuaires. Ils sont remplacés par des engins flottants ou terrestres loués à la demande avec la juste capacité nécessaire, un engin portuaire lourd n'étant pas rentable pour ce type de trafic à faible fréquence d'opération.



Grue Liebherr semi-mobile du port de commerce de Cherbourg

## La grue sur rails pour remplacer la grue SOMDEL, une nouvelle ligne MAGINOT qui sera peut-être construite par les chinois ?

Le remplacement de la grue SOMDEL par une grue sur rails desservant uniquement le DME CACHIN relève de la même étroitesse de vue et du manque de vision d'avenir que la construction du portique fixe d'INDRET. Une grue semi-mobile de grande capacité aurait pu offrir le même service avec la possibilité d'évoluer sur tout le site de l'arsenal, tant dans les zones DCNS et DGA que dans la base navale. Cette grue aurait ainsi pu être utilisée sur le poste colis lourds du quai Sané, les bajoyers des quelques formes encore en état, à commencer par la forme du Homet et tous les quais reconnus comme suffisamment résistants pour recevoir les réactions d'appuis. Encore une fois, comme les militaires d'avant 1940 en retard d'une guerre ayant préféré l'immobilité de la ligne MAGINOT et son artillerie à la mobilité des chars et de l'aviation, les décideurs de la DGA sont leurs lointains descendants, préférant une grue sur rails définitivement liée au DME CACHIN à une grue semi-mobile sur roues utilisable par tous les acteurs du site de l'arsenal, fut-ce avec une redevance d'utilisation au propriétaire. La plupart des constructeurs de grues portuaires sur rails ont disparu en France. On peut s'interroger pour savoir s'il en reste encore en Europe. Par contre, on peut être sûr que la Chine pourra fournir ce genre d'engin puisqu'un chantier du groupe STX à Dalian en Chine vient d'être retenu pour fournir le futur portique de 1400 t des chantiers de l'Atlantique ou

chantier de Saint Nazaire ...également connu sous la raison sociale de STX France. Pour mémoire, le groupe sud-coréen STX possède près de 67% de STX France, le reste du capital (33.34%) étant détenu par l'Etat français.

Vous avez dit guerre économique ou grue économique ?

### **Notes de mémoire, suite en octobre 2024**

Depuis, la poutre du portique chinois toute fissurée in situ a été ferrillée. La décision a été prise (Le Marin-12 octobre 2012) de la remplacer par une poutre construite en France sur le site même de STX afin de disposer du Très Grand Portique (TGP) pour la construction du futur A34, paquebot de la classe Oasis of the Seas. Ce bateau sera le premier à être assemblé avec le TGP, un nouvel outillage d'une capacité de levage de 1400 tonnes, dont le montage doit débiter à l'été 2013 pour une mise en service quelques mois plus tard.

Après de nombreuses tractations au-delà du TGP, STX France est devenu Chantiers de l'Atlantique mais ceci est une autre histoire.

Un ex-collègue chargé de l'étude du dimensionnement de la future grue destinée au DME Cachin avait fourni à la DGA l'édition B de cette étude le 06/06/2011 avec prise en compte des questions DGA suite RST2 et 3- infras BARRACUDA. Il y était précisé que, *Ce document ne tient pas compte des besoins des autres programmes ou des programmes futurs mais uniquement des contraintes du programme BARRACUDA.*

Ayant eu connaissance de ce document, je constatais, après ce qui s'était passé autrefois avec le choix du portique d'Indret, comme on dit en latin que,

*Errare humanum est, perseverare diabolicum.*

Je commis donc un billet murphyque en assumant toute mes responsabilités de spectateur désengagé et de contribuable toujours imposé dont voici quelques extraits concernant ce processus de décision de la DGA relatif au remplacement d'un équipement industriel important pour DCNS.

1. *Ne pensez pas avant d'agir, surtout si ce n'est pas votre fric et à fortiori si c'est celui des contribuables.*
2. *Il n'est pas de tâche, si simple soit - elle, qui ne puisse être mal faite.*
3. *Rien ne s'obtient dans les délais ET dans les budgets prévus.*
4. *Seuls les machins qui ne marchent pas sont disponibles en temps et en heure.*
5. *La règle d'or : c'est celui qui a l'or qui fait la règle.*

Nous sommes en octobre 2024 et selon certaines sources autorisées, les points 3 & 5 se sont réalisés.

La grue DGA ITALGRU, bien qu'étant italienne et pas chinoise comme la poutre du TGP, ne serait plus en état d'assurer les services attendus. La présence de quelques flèches de grues télescopiques dans la zone Cachin semble confirmer ce point pour un observateur extérieur non autorisé à franchir les hachoirs à viande protégeant le site de Naval Group Cherbourg. Il existe d'ailleurs encore des constructeurs de grues en France comme le confirme la livraison de la grue 10B de 120 T de la base navale de Toulon construite par Joseph Paris à Nantes mise en service en 2016 sur le site des grands bassins Vauban.

C'est tout pour aujourd'hui.

Richard NGUYEN HUU (autrefois dit LONG) retraité Naval Groups ex-DCNS et toujours contribuable