

Les difficultés du programme espagnol des sous-marins S-80

Jérôme PELLISTRANDI | Colonel, rédacteur en chef de la RDN.

De la coopération sous tutelle française aux velléités d'indépendance

Au début des années 1970, pour sortir de sa dépendance aux États-Unis suite à l'accord stratégique de 1953, l'Espagne de Franco entame un rapprochement politique avec l'Europe, et en particulier avec la France dans le domaine militaire *via* les Accords Debré-López Bravo, qui prévoient l'acquisition de *Mirage III* et de sous-marins *S60* dérivés des *Daphné* de la Marine nationale. C'est ainsi que l'*Armada* débute la modernisation de sa sous-marine avec l'acquisition de 4 *S60* (*S61 Delfin*, *S62 Tonina*, *S63 Marsopa* et *S64 Narval*), désarmés entre 2003 et 2006.



Photo : Zarateman

Comme le *Flore* à Lorient, le *S61* a été transformé en musée flottant à Torrevieja

Ils sont alors suivis par la classe *S70* issue des *Agosta* français avec, là aussi, 4 bâtiments entrés en service entre 1983 et 1985 (*S71 Galerna*, *S72 Sirocco*, *S73 Mistral* et *S74 Tramontana*). De fait, à la fin des années 1990, il apparaît nécessaire de préparer la relève.



Photo : Jniemenmaa

Le *S71 Galerna* en visite à Stockholm

À cette époque, la France ayant abandonné la propulsion diesel-électrique pour ses sous-marins, DCNS développe avec son partenaire espagnol de l'époque, l'Empresa nacional Bazan, le projet *Scorpène*, alliant les performances développées pour nos sous-marins nucléaires d'attaque (SNA) à un *design* conventionnel répondant aux besoins de l'exportation. Certes, la conception du *Scorpène* est essentiellement française mais elle permet une participation non négligeable des entreprises espagnoles. Le *Scorpène* franco-espagnol connaît ainsi un vrai succès à l'export avec les commandes chiliennes et malaisiennes (2 bâtiments chacun). Il semble alors que Madrid va adopter le *Scorpène* pour son programme *S-80*.



* Crise de l'îlot de Perejil (2002)

L'îlot de Perejil est situé à quelques centaines de mètres du littoral marocain. Une équipe de six militaires marocains avait débarqué en juillet 2002 sur ce rocher inhabité et planté un drapeau marocain entraînant une riposte militaire espagnole de grande ampleur (commandos, hélicoptères, bâtiments de guerre) sans coups de feu. Paris, soucieux de ne pas froisser Rabat, n'avait pas manifesté un grand empressement à soutenir Madrid. De ce fait, José Maria Aznar, alors Président du gouvernement, avait été contrarié de l'absence de soutien de Jacques Chirac.

Or, pour de multiples raisons, le projet franco-espagnol échoue. Les ambitions industrielles espagnoles sont plus importantes et ont pour objectif de maîtriser la totalité de la conception et de la construction. D'autres facteurs s'ajoutent dont la crise de l'îlot de Perejil en 2002 * qui voit Madrid regarder davantage vers Washington et se rallier aux « néo-cons » autour de George W. Bush. De ce fait, il y a rupture entre les deux chantiers, et l'entreprise espagnole commence le développement d'un projet strictement national, bénéficiant cependant du savoir-faire acquis autour des *Scorpène*. Les *Scorpène* construits pour l'Inde (6) et le Brésil (4) passent sous responsabilité française, Naval Group ayant repris la totalité suite au divorce avec Navantia.

Des difficultés en cascade

En 2004, le projet est officiellement lancé avec l'objectif d'une entrée en service du premier *S-80* en 2012. Le basculement du programme vise aussi à doter les sous-marins d'un système d'armes américain. La mise sur cale du premier *S-80* intervient très vite, dès 2005. Las, les difficultés techniques s'accumulent très vite et la crise financière et budgétaire de 2008 a un impact dramatique pour la défense espagnole obligée de procéder à des coupes sombres et à une limitation drastique de ses investissements, tandis que le coût du *S-80* ne cesse de croître.

Simultanément, la flotte des *S70* est réduite à 3 exemplaires avec le désarmement du *S72 Siroco* en 2012 pour faire des économies. En 2013, la catastrophe industrielle se précise avec un surpoids de l'ordre de 75 à 100 tonnes pour le *S-81 Isaac Peral* : le sous-marin est incapable de remonter à la surface ! Il faut dès lors revoir tout le programme et faire appel aux ingénieurs de l'Américain General Dynamics pour résoudre ce cauchemar. D'autant plus que Navantia compte bien exporter son *S-80* et est très présent sur les grands salons internationaux pour le promouvoir. La solution préconisée est un allongement de la coque permettant dès lors d'accroître la flottabilité et le surpoids de 125 tonnes constaté. Les travaux reprennent alors avec toutefois un



Vu d'artiste du *S-80*

* Les S-80 baptisés de noms intimement liés au début des sous-marins en Espagne

Isaac Peral (1851-1895) est un scientifique et marin espagnol, inventeur du torpilleur sous-marin. Narciso Monturiol (1819-1885) est un inventeur espagnol qui a conçu le premier sous-marin à propulsion mécanique utilisant un combustible. Cosme García (1818-1874) est le premier Espagnol à développer un sous-marin. Enfin, Mateo García de los Reyes (1872-1936) est l'organisateur de la force sous-marine espagnole : un premier sous-marin de classe *Balao*, l'ex-USS *Kraken*, a porté son nom de 1959 à 1982.

retard de plus en plus important. À la mi-juillet 2018, le moteur électrique principal du S-81 est installé. La mise à l'eau est prévue d'ici fin 2020 et l'admission au service actif désormais envisagée à la fin 2022. Les 3 autres devraient, en théorie, être tous disponibles d'ici 2027 (S-82 *Narciso Monturiol*, S-83 *Cosme Garcia* et S-84 *Mateo Garcia de los Reyes* *).

Une des conséquences inattendues de ce fiasco industriel est l'obligation de prolonger les 3 S70 subsistants. Cela signifie un cinquième grand carénage pour ces sous-marins, avec le paradoxe de solliciter l'expertise de Naval Group pour être sûr que les structures permettraient ce maintien en service. En effet, l'accident du sous-marin argentin *San Juan* le 15 novembre 2017 (cf. Tribune n° 950) a beaucoup inquiété les marins espagnols : de conception allemande, le *San Juan* avait été lancé en 1982, soit peu de temps avant les S70.

Le dernier avatar du programme S-80 porte sur les infrastructures de Carthagène qu'il faut désormais adapter à des bâtiments plus longs que les actuels S70. La polémique est assez importante ces derniers jours à ce sujet, d'autant plus que le coût du programme est passé de 2,135 milliards d'euros à plus de 3,9 milliards, soit un coût unitaire de l'ordre du milliard. Les travaux d'adaptation des installations du port sont estimés à environ 16 millions d'euros, ce qui est assez logique lorsque l'on conduit un nouveau programme : il y a par exemple les simulateurs d'entraînement et les locaux spécifiques pour le stockage des batteries.

*

**

Le feuilleton des S-80 est donc loin d'être achevé et risque de faire couler encore beaucoup d'eau avant la prochaine étape de mise à l'eau.

Cela souligne que la capacité de concevoir et de construire des sous-marins est aujourd'hui très exigeante et doit s'appuyer sur des compétences pointues mais aussi de l'expérience de toutes les catégories de métiers concernés : les utilisateurs (les marins), les concepteurs (les ingénieurs), les constructeurs (les techniciens et ouvriers). Cela signifie à la fois maîtriser tout l'éventail des technologies mais aussi gérer les ressources humaines dans la durée. Cette durée est de l'ordre de 30 ans, entre les plus jeunes et les Senior dont le savoir-faire doit être transmis aux générations suivantes.



Il reste à souhaiter que le programme *S-80* arrive à terme car la sous-marine espagnole joue un rôle stratégique important dans le contrôle de l'axe Atlantique-Méditerranée autour du détroit de Gibraltar. La Marine nationale travaille très régulièrement avec l'*Armada* et le maintien de cette capacité est essentiel.

Cela confirme également que le sous-marin est un objet d'une complexité majeure dont peu de Nations sont capables. Entre les ambitions et la réalité, il y a parfois des abysses. ♦