

La Saône
Pétrolier ravitailleur d'escadre
1939 – 2013
Texte : Jean-Pierre Salengro
Mise en page : Jean-Claude Lagrou

Des origines dunkerquoises





Cinquième bâtiment de la Marine Nationale à porter ce nom, après :

- ▶ Une chaloupe qui fut armé sur le Nil en 1798 au cours de l'expédition d'Egypte.
- ▶ Une corvette de charge construite à BREST sur les plans de l'Ingénieur **Forfait**, avant d'être rebaptisée « **AGATHE** » en 1834 (1830-1855).
- ▶ Un transport mixte à hélice, l'une des quatorze unités semblables au nombre desquelles on trouvait également une « **DURANCE** » et une « **MEUSE** » (deux noms portés par des pétroliers actuellement en service) (1855-1867).
- ▶ Un transport-avisos (1880-1913).

Cette « **SAÔNE** » eut un début d'existence gravement perturbé par le deuxième conflit mondial.

Construite au titre du Plan national de ravitaillements en carburants, qui comprenait cinq pétroliers dont elle-même et son sister-ship « **LA SEINE** », le marché ayant été notifié le 21 Novembre 1938 (PN 325), elle fut mise sur cale le 20 Mai 1939 aux Chantiers de France de DUNKERQUE, sous le numéro 174, le 173 étant « **LA SEINE** ».

Son lancement était prévu pour le mois de juin 1941 et sa recette en novembre de la même année. Les travaux sont interrompus à la mobilisation puis reprennent en application de la circulaire du 28 septembre 1939, qui classe « **LA SAÔNE** » parmi les bâtiments dont la construction est à poursuivre avec toute la célérité possible.

Le 1er février 1940, le pétrolier n'est qu'à 24% d'avancement. Avant l'arrivée des allemands à DUNKERQUE, le 4 juin 1940, aucune destruction n'est effectuée sur la coque.

La suspension de fait de la construction est confirmée par la circulaire du 10 juin 1940.

La Kriegsmarine s'en empara, la rebaptisa « **STORMARN** » et en fit poursuivre la construction ; Les travaux reprennent. Cependant les conditions locales – DUNKERQUE étant en première ligne face à l'Angleterre – et économiques de l'époque, auxquelles s'ajoute le « zèle » des travailleurs français (direction et personnel), ne précipitent pas l'achèvement des deux pétroliers sur cale. Le navire, ainsi que son sister-ship, n'avait pas été lancé en septembre 1944, et les allemands avant de quitter DUNKERQUE, le sabotèrent sur sa cale de lancement. La coque se soulève et retombe en écrasant l'appareil de lancement. La proue se trouve en porte à faux sur une longueur de soixante mètres.

Condamné à priori à la Libération de DUNKERQUE, le 9 Mai 1945, « **LA SAÔNE** » est finalement jugée récupérable et une décision du 2 septembre 1946 ordonne son achèvement pour la marine marchande. « **LA SAÔNE** » est relevée de la même manière que « **LA SEINE** » entre

les 12 et 19 octobre 1946. Elle est lancée le 26 Février 1948, soit six mois avant « **LA SEINE** », sa marraine étant Madame **CORBU**.

Le 25 Octobre 1948, une grave avarie se produit sur la turbine BP tribord qui est remplacée le 30 décembre suivant par une des turbines prévues pour le « **MEDJERDA** », dont la construction n'est pas encore officiellement abandonnée.

« **LA SAÔNE** » est livrée le 5 février 1949, après un premier armement au 28 juillet 1948, à la Compagnie Auxiliaire de Navigation, qui la loue coque-nue. Son indicatif radio étant alors **FNEM**.

Le pétrolier est restitué à la Marine Nationale le 8 octobre 1953 et mis en réserve. Le bâtiment est mouillé à couple de « **LA SEINE** » à Landevennec. « **LA SAÔNE** » est à nouveau louée du 28 février à décembre 1957 par la Compagnie Havraise de Navigation à Vapeur **CORBLET**.

« **LA SAÔNE** » est réintégrée dans la Marine Nationale en 1958 sous le numéro **A 628** pour remplacer l' « **ELORN** » prématurément hors service. Elle entre en travaux le 13 février 1958 et elle est aménagée pour le RAM, avec l'équipement de deux portiques légers. Elle est armée aux essais le 15 novembre 1958.

Le 1er Septembre 1961, elle rallie Cherbourg pour une grande refonte qui va la transformer en un véritable Pétrolier Ravitailleur d'Escadre (P.R.E.).

« **LA SAÔNE** » quitte le bassin le 12 mars 1963, pour des essais préliminaires. « **LA SAÔNE** » est admise au service actif le 22 juin 1963 et affectée à l'Escadre légère basée à Brest. « **LA SAÔNE** » quitte définitivement Brest et l'Escadre de l'Atlantique le 8 septembre 1976 et rallie Toulon pour remplacer « **LA SEINE** » qui vient d'être désarmée. « **LA SAÔNE** » étant relevée par « **LA DURANCE** » au sein de l'Escadre de l'Atlantique. Elle arrive à Toulon le 15 Septembre 1976.

Le 29 novembre 1980, « **LA MEUSE** » se présente en rade de Toulon pour son remplacement, elle est désarmée le 1er décembre 1980.

« **LA SAÔNE** » qui totalise quarante-trois ans de présence sur les listes de la flotte, a parcouru pendant toute son activité vingt et un tours de la terre, est restée 2.000 jours à la mer, a effectué 3.000 RAM (ravitaillements à la mer) de jour comme de nuit avec près de 2.000 bâtiments de tous types, fourni 500.000 tonnes de carburant et de vivres. Les installations de propulsion ont fonctionné plus de 41.000 heures.

« **LA SAÔNE** » est officiellement retirée du service actif le 1^o février 1981. Elle est condamnée le 14 janvier 1982 et devient le **Q622**. Le bâtiment est mouillé au cimetière marin de Bregailon au côté de « **LA SEINE** » (vendue le 30 mai 1983 à un chantier de démolition espagnol sous le numéro **Q599**). Les superstructures étant rasées, en juillet 1982, le **Q622** est remorqué à Port-Avis à l'île du Levant, en remplacement du pétrolier « **LA BAÏSE** », il y restera jusqu' au 14 Mai 2009, comme brise-lames, date de son remplacement par la Frégate-Lances-Missiles « **SUFFREN** » et de son retour à Toulon-Bregailon. Juin 2013, verra sa démolition sur un dock flottant, la coque étant trop vétuste, par les Sociétés Foselev et Topp Decide. Il était le doyen des navires construits à **DUNKERQUE**, encore à flot.

Caractéristiques :

Déplacement : 1^o Version : 24.120 t (pleine charge) – 16.850 t (port en lourd) – 5.147 tx (jauge nette) – 12.205 tx (jauge brute)

2^o Version (P.R.E.) : 8.550 twt – 24.200 (pleine charge).

Longueur : 160 m (ht) – 158 m (ft) – 153 m (pp).

Largeur : 22,14 m (ht).

Creux : 10,75 m (pleine charge à l'arrière)

Tirant d'eau : 9 m (pc), 10,04 m (maxi).

Propulsion : 3 chaudières (27 kg/cm², 350° C).

2 Groupes de turbines Parsons.

Puissance : Version d'origine : 7.200cv (5.298 kw).

PRE : 15.800 cv (11.627 kw).

Nombre d'hélices : 2.

Vitesse : Version d'origine : 14 nœuds.

PRE : 18 nœuds (14 nœuds en croisière)

Armement : PRE : 3/40 mm.

Equipage : PRE : 10 officiers, 27 officiers mariniers, 201 quartiers maîtres & matelots puis 9 officiers & 168 officiers mariniers & quartiers maîtres et matelots.

Cargaison : origine : 15.380 m³ puis 2.625 m³ de soutes.

PRE : 9.000 tonnes de mazout, 1.800 tonnes de carburacteur, 750 tonnes de gas-oil, 275 tonnes de vivres dont 82.000 litres de vin.

Jean-Pierre SALENGRO

10 Juin 2013

Sources :

Des Noms sur la Mer – ACORAM – 1990

Pétroliers Ravitailleurs de Jean MOULIN & Patrick MAURAND – Marine Editions – Janvier 2002

Etat actuel à son retour à Toulon



G.H.D.K.