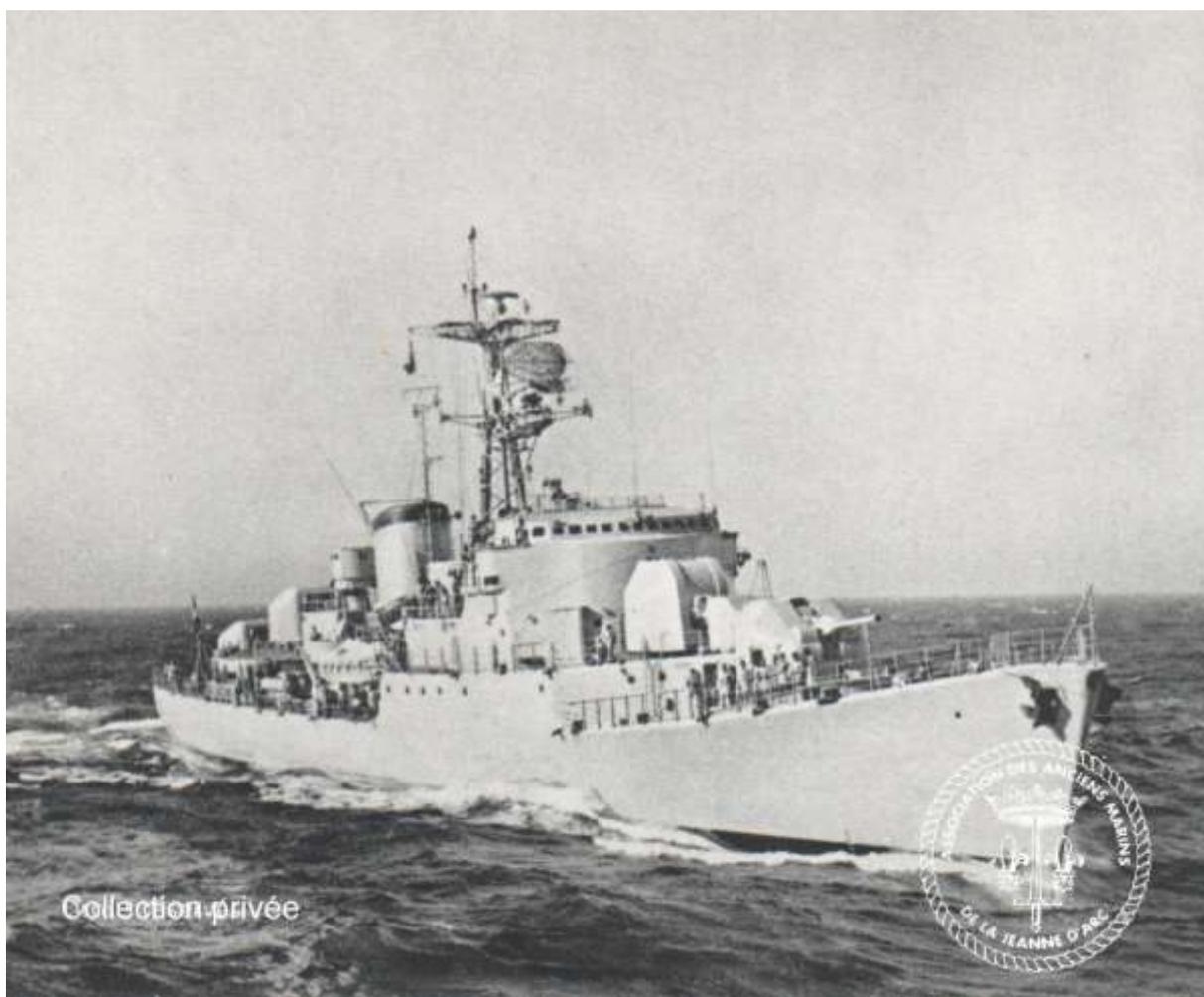


Aviso-escorteur COMMANDANT RIVÈRE

Premier bâtiment mis à flots d'une série de 9 aviso-escorteurs, destinés à assurer, en temps de paix, des missions lointaines, et en temps de guerre, des missions d'escorte.

La commande de sa construction fut notifiée à l'arsenal de Lorient le 09/05/1955 et la préfabrication commencée en décembre 1956. La mise sur cale eut lieu 25/04/1957. Mis à flot le 11/10/1958, le bâtiment prit armement pour essais en avril 1959.

Il appareille pour sa croisière d'endurance vers les pays chauds en février 1960, et navigua de conserve avec le croiseur-école Jeanne d'Arc pendant la campagne de l'École d'Application 1959/1960.



- Déplacement : 1750t ; 2250t en charge
- Longueur : 103m
- Largeur : 11,80m
- Tirant d'eau : 4,35m
- Puissance : 16000Cv
- Vitesse : 25nds
- Armement : 2x100mm ; 2x40mm ; 4 MM38 Exocet ; 1 mortier quadruple 305mm ASM ;
2x3 tubes lance-torpilles

(

Les articles si dessous sont issus de la revue Cols Bleus

Les deux carrières du Commandant Rivière

Quinze juillet 1992 - Cette date anodine pour certains est pour moi lourde de conséquences. Aujourd'hui je suis retiré du service actif et bientôt les opérations de désarmement vont me conduire à une fin certaine. Finies les longues chevauchées sur tous les océans du monde que j'ai sillonnés depuis plus de trente ans déjà, bravant les éléments et relevant tous les défis. Atteint d'une longue maladie incurable, mon état ne cesse de s'aggraver au point que, depuis le mois de mars 1992, je suis rivé au quai. Les spécialistes de DCN Toulon se sont penchés sur mon cas sans espoir. Pourtant j'en ai connu des heures de gloire au cours des deux existences que j'ai vécues.

L'avis-escorteur : Pacifique et océan Indien

Dans un premier temps, je fus avis-escorteur chef de file d'une classe de bâ-

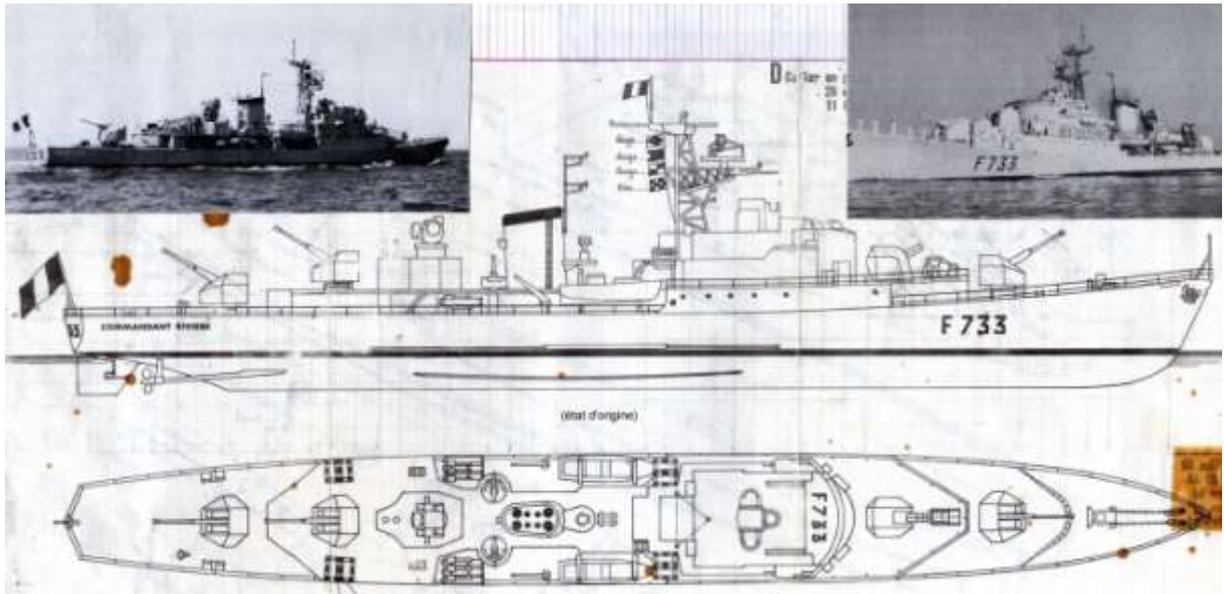
timents particulièrement réussis si j'en crois les éloges flatteurs qui nous sont habituellement faits dans les conversations de carrés. Pendant cette première vie, j'ai servi alternativement au sein des forces maritimes de l'océan Indien et de l'océan Pacifique, espaces maritimes aux couleurs enchanteresses et aux îles paradisiaques qui font rêver bien des marins en mal d'exotisme.

Pour autant je n'ai pas musardé : après avoir effectué mes premiers pas au groupe Ecole d'application des enseignes de vaisseau (novembre 1960-avril 1961), je rejoins le Pacifique au lendemain de mon admission au service actif (4 décembre 1962). Jusqu'en décembre 1976, je sillonne de toutes parts cette immense étendue maritime affirmant ainsi la présence française dans le plus grand océan du monde et prenant également part aux premiers essais nucléaires français dans le Pacifique au sein de la force Alfa. Durant cette période j'ai même l'honneur de prendre la tête de la division des avis-escorteurs du Pacifique

constituée de l'Amiral Charner, du *Douart de Lagrée*, du *Protet*, de l'Enseigne de vaisseau *Henry* et de votre serviteur.

Quelle époque mémorable ! Nous étions les enfants chéris de la Polynésie française et nous avions fière allure quand, en formation serrée, nous naviguions de conserve entre Tahiti et Moorea. Seuls deux séjours prolongés hors de Polynésie me tiennent éloigné de mes îles chéries : l'un en ZMOI (janvier 1965-décembre 1966), l'autre aux ordres du Comar Diégo-Suarez (janvier 1973-avril 1973). A partir de 1976, les événements me conduisent à intégrer les forces maritimes de l'océan Indien à Djibouti, j'y resterai jusqu'en mai 1983.

Là, j'ai retrouvé la plupart de mes « camarades de classe », et cela m'a rappelé le bon temps où nous formions la Divavpaci. Seulement, le contexte n'était pas le même et les missions ne s'effectuaient plus dans le même état d'esprit. Pour achever cette première existence, alors que je suis déjà pressenti pour remplacer *L'Agenais* comme bâ-



timent d'expérimentations, l'état-major, sans doute pour remercier son fidèle serviteur, m'affecte à nouveau sur l'océan de ma jeunesse : le Pacifique. J'y passerai quelques mois merveilleux (mai 1983-janvier 1984) avant de regagner la métropole.

Le bâtiment d'expérimentation et d'essais : Atlantique et Méditerranée

Ensuite, je séjourne deux années à Lorient où la DCN, qui me connaît bien puisque je suis un des nombreux enfants à qui elle a donné naissance, me fait subir de profondes transformations qui tiennent réellement de la chirurgie esthétique. Le résultat est étonnant : je perds tout mon armement initial et seul un canon de 40 mm mis à la place du mortier ASM, est là pour rappeler que je suis toujours un bâtiment de guerre et fier de l'être. Sur la plage arrière, je me retrouve affublé d'un énorme appendice : le MSR hérité de l'escorteur d'escadre *Casabianca* qui m'en a fait don avant de rendre son dernier souffle.

Pourquoi faire me direz-vous ? Tout simplement pour expérimenter les futurs sonars remorqués ATBF (Actif Très Basse Fréquence) des bâtiments ASM. Je suis très fier du nouvel emploi que l'état-major m'a trouvé. Participer à l'élaboration et à la mise au point des nouvelles

techniques de pointe dans la lutte anti-sous-marine, quelle belle reconversion pour un vieux serviteur, et quel pari sur l'avenir !

Ma seconde vie ne me mènera plus dans le Pacifique et dans l'océan Indien ; je rejoins Toulon et la Flottille de la

Le prédécesseur du Commandant Rivière en tant que bâtiment d'expérimentation : l'escorteur rapide L'Agenais (photo Prud'homme et Léo)



Méditerranée le 21 janvier 1986. A nous deux océan Atlantique, dont le caractère tumultueux a fait souffrir tant de marins ! Tu auras fort à faire avec moi, car je suis rompu aux colères des cyclones et autres dépressions tropicales.

Cependant les expérimentations me mènent au-delà du cercle polaire Arctique et je fais une brève halte en Islande. Brrr... quel froid glacial ! Après avoir passé tout ce temps dans les mers chaudes la réacclimatation est très difficile. Dans cette nouvelle existence, je fais la connaissance de nouveaux compagnons de fortune qui sont civils, contrairement aux marins auxquels je suis habitué.

Ce sont des scientifiques m'a-t-on dit, une « race » que je connais peu mais ils sont charmants et très discrets. En tout cas beaucoup moins dissipés que ces coquins de marins, surtout en escale. Malheureusement, les expérimentations me font beaucoup souffrir.

La houle de ce damné océan Atlantique me lamine, m'use peu à peu et ce sacré poisson est si lourd... Pourquoi donc l'envoient-ils à cette profondeur ? Ils n'ont donc pas pitié de ma vieille carcasse. En tout cas, la tourelle de 100 mm me paraissait bien légère à côté.

Aujourd'hui je jette l'éponge : c'est trop dur pour moi ; les experts et l'état-major l'ont bien compris. Le cœur fendu, les reins brisés, je quitte la vie active la mort dans l'âme, mais que voulez-vous, il est temps de laisser la place aux jeunes.

Mon grand regret, dans cette double existence bien remplie, est de ne pas pouvoir offrir aux trente commandants qui se sont succédé à ma « barre », une dernière sortie selon la tradition.

Aujourd'hui, je souhaite remercier vivement les officiers et les équipages qui se sont succédé à mon bord et qui m'ont bichonné pour me garder un bel aspect ; les ingénieurs, techniciens et ouvriers de DCN Lorient sans qui je n'aurais jamais vu le jour et qui, à intervalles réguliers, m'ont vu revenir dans le port breton pour tenter de remédier aux outrages du temps, à ceux de DCN Toulon qui en ont fait de même dans ma seconde vie ; sans oublier les scientifiques de la DGA qui ne ménagent pas leurs efforts pour rendre notre marine encore plus performante.

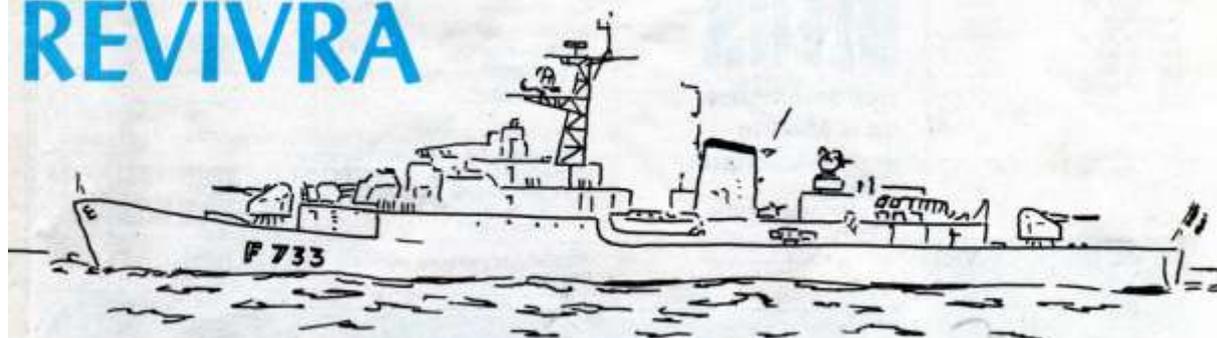
Aujourd'hui, à tous je tire ma révérence. Mon âme s'envole déjà, quant à ma carcasse Dieu seul sait où elle finira.



ET REVIVRA

par l'ingénieur de l'Armement de Leffe

Dessins de Michel Bellec



Le Commandant Rivière...

VINGT-CINQ janvier 1984, sept heures, un remorqueur largue ses amarres et s'écarte rapidement, dans le port de guerre, des pontons de la Direction du Port pour descendre dans le calme de la nuit le chenal de Lorient.

— Vigie, vigie de *Merisier*...

— *Merisier*, de vigie...

— Vigie de *Merisier*, je rejoins le *Commandant Rivière*...

En effet, la même nuit, un bâtiment de combat glisse sans bruit dans les coureux de Groix. Depuis plusieurs

heures, il est réglé à quatre nœuds. Il glisse, glisse, tellement perdu dans la nuit que, du remorqueur, on a de la peine à le retrouver. Enfin, à bord du *Merisier*, le bâtiment est repéré. Le remorqueur s'approche, transfère à la volée quelques sacs postaux et trois personnes de la Direction des constructions et armes navales, la D.C.A.N. de Lorient, venues pour accomplir avec le bord la fin des essais.

Malgré l'heure matinale, l'équipage est en nombre pour accueillir les premiers « spécimens » de la métropole. Quelques mots, un café, et déjà les mécaniciens de la

D.C.A.N. sont à la machine, l'ingénieur chargé ayant, quant à lui, fait un détour par la passerelle pour saluer dans la nuit une tête qui lui semble être celle du commandant (et c'est bien lui, jour de chance !).

Ce n'est qu'à la fin des essais, dans l'après-midi, que le *Commandant Rivière* embouque les passes, déployant sa flamme, et accoste fièrement tout seul, en dédaignant un crachin presque brestois, le quai d'honneur de l'arsenal de Lorient.

Les quelques militaires et cadres civils venus accueillir le bâtiment regardent le nouveau

venu avec un peu plus d'émotion que d'habitude. Ils savent que c'est sous cette pluie fine que le *Commandant Rivière* achève sa vie de navire de combat. Dans le fond des bassins, une seconde naissance attend le plus ancien des avisos-escorteurs.

Les travaux d'entretien

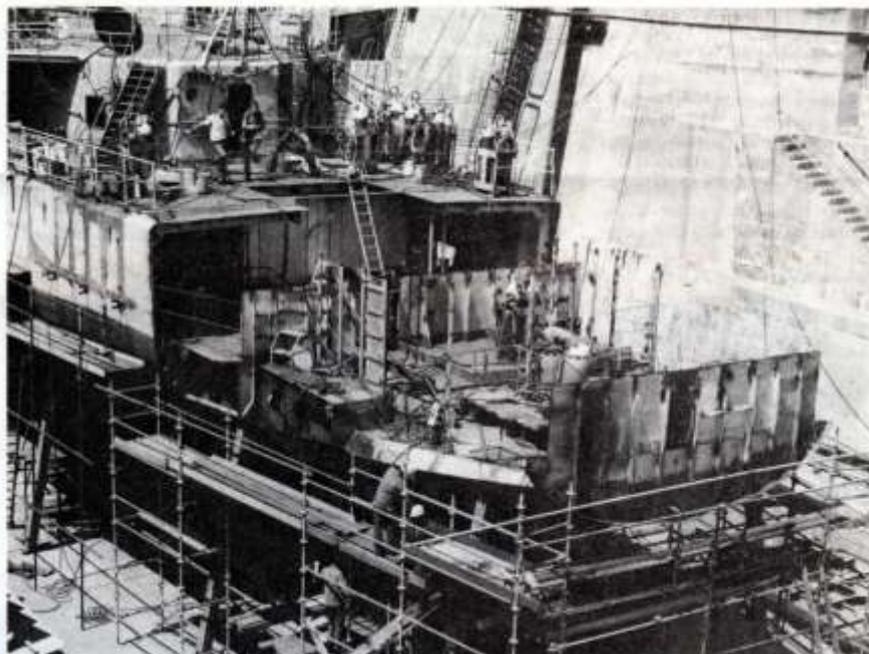
Les jours suivants, la D.C.A.N., qui attend déjà depuis quelques semaines un aviso-escorteur à se mettre sous la dent, prend d'assaut la coupée sous l'œil inquiet de l'officier de garde. S'égaillant comme des mouches, techniciens et ouvriers vien-

nent procéder à l'expertise du bâtiment. Se précipitant dans les mailles vides inaccessibles, dans le fond de douches où quelque marin croyait pouvoir se rincer tranquillement, donnant avec joie des coups de pied dans les bas de cloison, ils retrouvent avec une satisfaction sadique les endroits qui, de tradition, sont les plus abîmés sur ce type de bâtiment.

La journée-marathon de discussion des travaux à exécuter sur le matériel qui sera conservé est rondement menée et, pour une fois, le chef de chantier a encore un peu de salive à la fin de la réunion, tandis que le commandant n'a pas l'impression d'avoir trop avalé de couleuvres.

La refonte

Mais, en même temps que ces travaux d'entretien, le *Commandant Rivière* va subir une refonte. Après vingt-cinq ans de bons et loyaux services, le plus ancien des avisos-escorteurs va ressusciter pour une nouvelle vie. La décision en a été prise quelques mois plus tôt, là-bas, à Paris, après de longues tractations au sommet entre l'état-major de la Marine et le Service technique des constructions et armes navales, le STCAN : on avait besoin d'un bâtiment pour remplacer *L'Agenais*, un ancien escorteur rapide qui, depuis plusieurs années, sert



La grande amputation (juillet 1984 - photo DCAN Lorient).

à expérimenter les matériels de détection sous-marine. *L'Agenais* étant à bout de souffle, le relais est à prendre ; depuis le fond d'un sombre et tortueux couloir du Ministère, une voix a ordonné : ce sera le *Rivière*.

L'ordre est parti. Il est d'abord capté par les têtes pensantes de l'Etat-Major et du Service technique. Ces

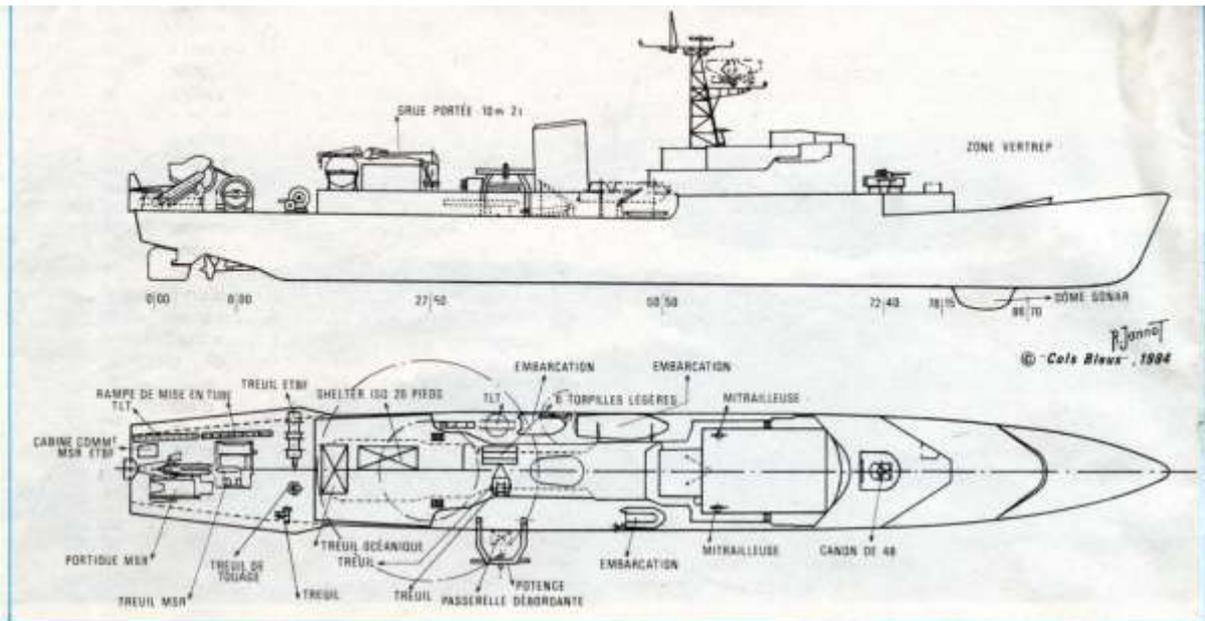
personnes se constituent en un groupe, qu'elles baptisent « groupe mixte ». De cette mixité naît un bébé appelé « spécification du bâtiment ». A qui donner le travail ? Un port semble en réclamer. C'est ainsi que le bébé est confié à Lorient.

Pour s'assurer de l'état du *Commandant Rivière* la D.C.A.N. a d'abord demandé

que le bâtiment subisse quelques essais — le jour de son arrivée en métropole — comme on l'a vu plus haut.

Puis parallèlement aux travaux d'entretien, la refonte est entreprise. Pour faire une refonte type *Commandant Rivière* 84/85, vous procédez comme suit :

Vous enlevez tout l'armement (ça fait tout de suite



plus net...) et vous coupez la partie arrière (un cinquième du navire environ) ; vous en mettez une à peu près semblable à la place, en échantillonnant plus fortement, et en l'élargissant au niveau du pont avec deux caissons de 20 m de long sur 1 m de large et 1 m de haut environ. Vous ménagez une fosse dans cet-

Bâtiment d'expérimentation Commandant Rivière

Déplacement : 2 100 t.
Longueur HT : 103 m

Largeur HT : 12,52 m
Vitesse maxi. : 24 nœuds
Vitesse mini. : 3 à 4 nœuds

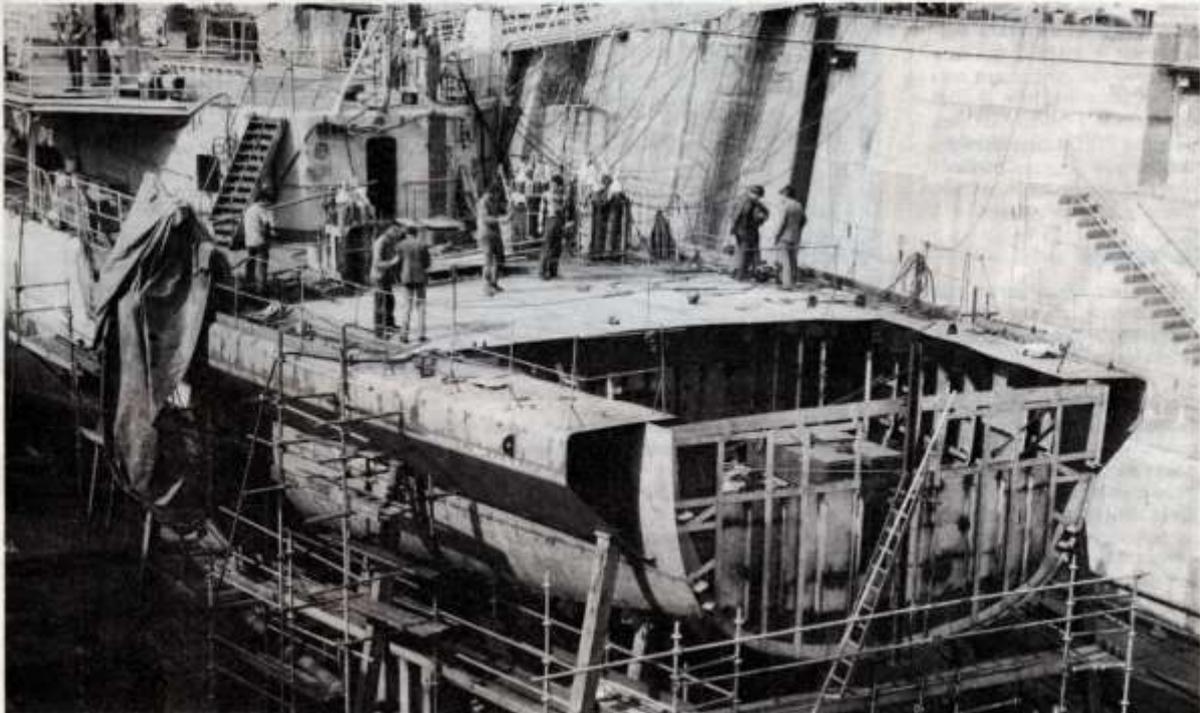
Effectifs

9 officiers
14 officiers mariners, supérieurs
34 officiers mariners
58 hommes d'équipage
37 passagers

Armement

1 canon de 40 mm
2 mitrailleuses de 12,7 mm

Les morceaux neufs sont peu à peu mis en place (photo DCAN Lorient).



te nouvelle plage arrière de façon à y installer un sonar remorqué et sa mécanique. Vous mettez aussi un treuil pour pouvoir tirer un câble se terminant par une « flûte » — qui est une antenne d'écoute très basse fréquence.

Allant plus vers l'avant, vous enlevez le rouf télépointeur (superstructure abritant l'électronique de l'ancien radar de tir), vous mettez une grue derrière la cheminée, vous soudez sur les passavants des sarbacanes, des trucs et des machines étranges et compliquées, vous mettez un canon de 40 à la place de l'ancien mortier, vous faites un rond blanc quelque part que vous baptisez d'un grand coup de pinceau « aire vertrep » — la zone d'hélicoptère — et voilà ! ça y est ! Vous êtes prêts à livrer aux marins attentifs et impatientes le bâtiment d'ex-

périmentation *Commandant Rivière*.

Au passage, vous avez changé le dôme sonar, amélioré la propulsion ; vous avez aussi refait les emménagements, de façon à laisser la plus grande place possible à l'arrière pour les nouveaux locaux techniques.

Voilà ! c'est la recette « D.C.A.N. Lorient » de transformation du *Commandant Rivière*. Avec cela vous avez la science !

Les travaux

Il y a donc beaucoup à faire pour l'arsenal de Lorient ! C'est pourquoi, dès la fin de l'expertise du bâtiment, le pauvre est emmené sous les grues voraces du poste 2 qui,

en une journée, transforment l'escorteur en ponton. Ensuite, l'épave est envoyée au fond du bassin 2. Là, les lignes d'arbres sont démontées, et les mécaniciens du chantier se font durant deux nuits une « ribote » sur le thème « prise des lignes de feu » (repérage de l'axe des lignes d'arbres) avant d'entamer le découpage de la plage arrière. La grande amputation commence : c'est le tableau arrière qui tombe le premier, suivi de près par le pont, et, enfin par les murailles.

L'arrière de l'avisos-escorteur ainsi éventré, n'est plus qu'une forêt d'épontilles.

Mais, déjà, les morceaux neufs sont en fabrication à l'atelier « des bâtiments en fer ». Fin 1984, ces éléments sont, petit à petit, mis en place. Cependant, ils ne le sont pas tous car, au milieu,

on va glisser un morceau de pont de 6 m x 6 m provenant du *Casabianca*. (Les têtes pen-santes ont dit : Lorient récupèrera avec l'aide de Brest l'hydraulique desservant le M.S.R. — mécanique de sonar remorqué — du *Casabianca*. Tant qu'on y est, on récupère le pont !). Ensuite, ce sera la mise en place des équipements sur la plage arrière, le renforcement du rouf derrière la cheminée, le changement d'un bloc de fond pour le dôme sonar, et tous les travaux qui feront qu'un jour, fin 1985, un nouveau bâtiment pourra appareiller. Il partira d'abord prudemment, halé hors de la rade par toute une flottille de remorqueurs, et puis il tournera son étrave vers l'eau libre. ■

Qui était le commandant Rivière ?

Henri Rivière naquit à Paris le 12 juillet 1827. Entré à l'Ecole navale en 1842, il en sortit aspirant en 1845. Capitaine de frégate en 1870, il fut promu capitaine de vaisseau en 1880.

Ecrivain de valeur, collaborateur de la revue des deux mondes, il publia en particulier, une histoire de la Marine sous Louis XV.

En 1882, le capitaine de vaisseau Rivière commandait la Division navale de Cochinchine à Saïgon.

La Cour de Hué, soutenue par la Cour de Pékin, refusant d'exécuter les prescriptions du Traité de mars 1874, le gouverneur de Cochinchine, M. Le Myre de Vilers, ancien officier de Marine, envoya le commandant Rivière à Hanoï avec tous pouvoirs.

Le 25 avril 1882, le commandant Rivière se lançait à l'attaque de la citadelle d'Hanoï, dont il s'empara dans la journée.

Malgré de nombreuses contre-attaques annamites, ce ne fut qu'en mars 1883 qu'il reprit l'offensive : il occupa d'abord Hong Gay puis, le 23 mars aidé de quelques bâtiments, il effectua un débarquement et s'empara de la citadelle de Nam-Dinh. Il s'installa de nouveau à Hanoï, que les pavillons noirs venaient à nouveau d'attaquer.

Malgré leurs défaites successives, ces derniers devenaient de plus en plus menaçants, et le commandant Rivière crut indispensable de faire une sortie pour dégager la ville.

Le 19 mai 1883, la colonne sortait et, suivant la route de Sontay, se dirigeait vers le pont de Papier situé sur le Can Giay.

Malgré la vigoureuse défense des pavillons noirs, le pont fut forcé et le village voisin brillamment enlevé à la baïonnette.

A ce moment, le commandant Rivière fut atteint d'un projectile à l'épaule ; tandis que se déclenchait l'attaque du village de Hayen-Ké, un léger désarroi se mit dans les lignes françaises du fait des difficultés de la marche à travers la brousse ; ce désarroi risquant de se transformer en panique, RIVIERE, pour l'arrêter, se précipita vers les pièces de canon qui étaient en danger ; un terrible corps à corps s'engagea et l'on réussit à sauver les pièces, mais, au moment où RIVIERE faisait sonner la retraite, il eut l'épaule traversée par une balle et s'affaissa.

Accablés par le nombre, nos troupes ne purent réussir à ramener son corps ; elles retraitèrent néanmoins en bon ordre, ayant perdu 33 tués et 53 blessés.