

## Andrasta : Sous-marin de poche pour opérations côtières

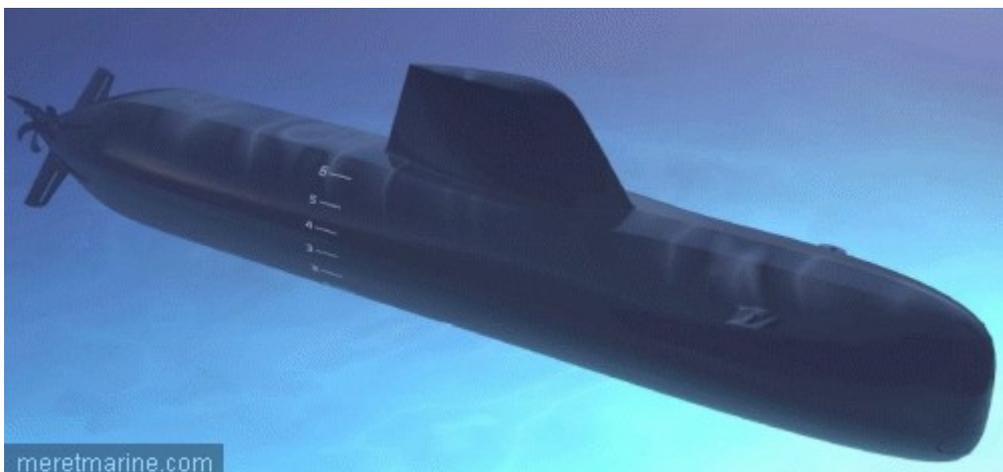


meretmarine.com

**Le sous-marin Andrasta, de DCNS**  
crédits : DCN

27/10/2008

D'abord nommé SMX-23 lors de sa présentation à Euronaval 2006, le nouveau sous-marin de DCNS s'appelle désormais Andrasta. Issu d'un « concept ship » qui avait pour but d'anticiper l'avenir, est aujourd'hui proposé à de nombreux prospects. L'Andrasta est un petit sous-marin de 48.8 mètres dont le déplacement est d'environ 1000 tonnes en plongée : « Les fabricants de sous-marins ont tendance à surenchérir sur des bateaux très performants, alors que les marines ont de moins en moins d'argent », explique Jean Gauthier, architecte naval à DCNS, spécialisé dans les sous-marins. Sur les derniers contrats enregistrés, plusieurs pays, comme le Chili ou la Malaisie, n'ont d'ailleurs commandé que deux unités, soit le strict minimum pour disposer d'une flotte sous-marine. « Certaines marines qui n'avaient pas les moyens pourront acquérir des sous-marins et d'autres pourront acheter plus de deux navires ».



meretmarine.com

*L'Andrasta* (© : DCNS)

Cette nouveauté ne se veut, néanmoins, pas une concurrence au Scorpène, beaucoup plus sophistiqué et réservé à des Etats souhaitant mener des opérations océaniques. Toutefois, avec l'Andrasta, le groupe français souhaite provoquer une véritable rupture commerciale sur le marché, en proposant un navire spécialisé dans le combat côtier et surtout bien moins cher qu'un bâtiment classique, comme le Scorpène ou le type 214 allemand. « Nous avons cherché, fonction par fonction et mission par mission, où il était possible de réduire les coûts », souligne Jean Gauthier. Pour parvenir à proposer un sous-marin 50% moins onéreux, les architectes de DCNS sont donc revenus aux fondamentaux : « Ce bateau est avant tout dissuasif, sa seule présence devant dissuader un agresseur de s'approcher des côtes. Il est robuste, simple d'utilisation et de maintenance, n'avance qu'à 15 noeuds et ne plonge qu'à 200 mètres, ce qui est un bon compromis pour naviguer par petit fond et patrouiller le long des côtes ».



meretmarine.com

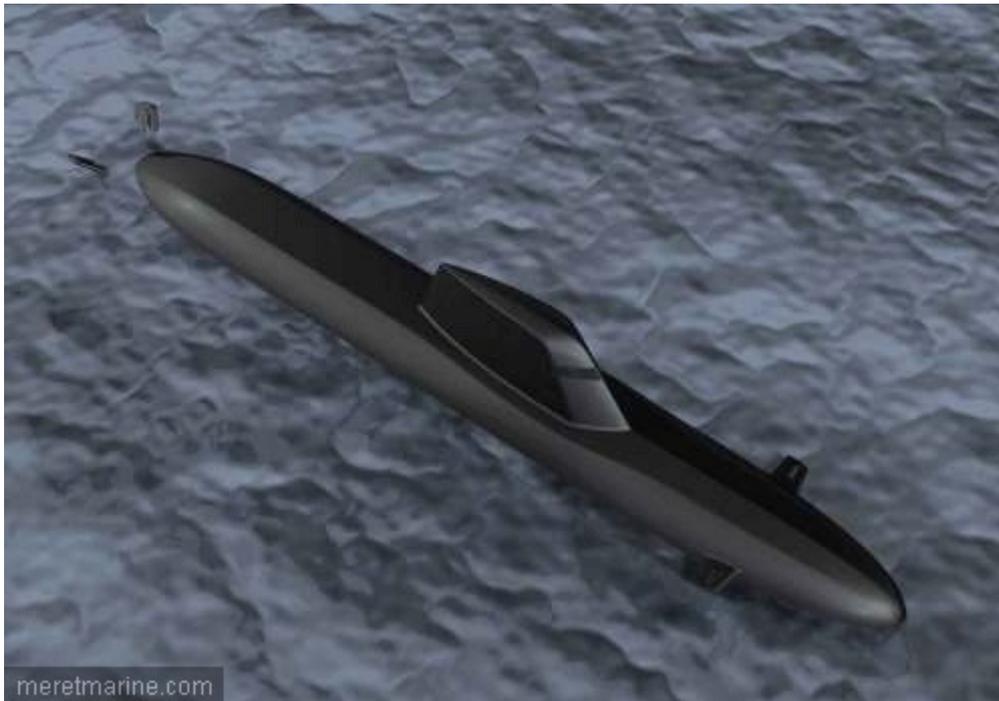
©DCN

*L'Andrasta* (© : DCNS)

### **Le concept de la mine intelligente**

En 2004, DCNS (alors DCN) avait présenté le SMX-22, un nouveau concept alliant un grand sous-marin (vaisseau mère) à deux plus petits. De cette étude, les clients potentiels se sont surtout intéressés aux « baby soums », petits mais suffisamment armés pour constituer une menace importante pour l'adversaire. Sans le sous-marin mère, qui assure l'autonomie du groupe, le concept du « baby soums » pouvait être réutilisé pour la protection des zones littorales, la proximité des bases navales permettant de se dispenser d'une grande autonomie. D'un déplacement de 855 tonnes en surface, contre 1550 tonnes pour le Scorpène, l'Andrasta pourra atteindre 1850 milles à 8 noeuds et 3000 milles à 4 noeuds. A cette vitesse, il pourra rester en plongée, sur batteries, pendant 60 heures, son autonomie pouvant atteindre 15 jours. Côté armement, le sous-marin sera doté de six tubes, sans recharge. Il pourra aussi bien embarquer des torpilles que des missiles à changement de milieu (type Exocet SM39) ou des

mines, dont la pose au large des côtes est beaucoup plus aisée avec un navire 800 tonnes qu'une unité de 2000 ou 4000 tonnes. Armé par un équipage de 19 hommes, l'Andrasta est enfin conçu pour pouvoir mettre en oeuvre des commandos pour les opérations spéciales. L'ensemble donne à ce bateau une capacité d'attaque identique à celle un sous-marin classique (l'autonomie en moins). A l'instar de la mine, redoutée par toutes les flottes, la présence de ce bâtiment dans des eaux côtières doit avoir le même effet psychologique, tout agresseur étant en droit de craindre l'attaque d'un sous-marin tapis sur le fond et, pour ainsi dire, quasi-indétectable.



*L'Andrasta (© : DCNS)*

### **Une surprise : la discrétion acoustique**

Pour parvenir à proposer deux sous-marins pour le prix de quatre, les ingénieurs de DCN n'ont utilisé que des technologies connues et éprouvées, avec un choix de matériels sur étagères, notamment des équipements civils. L'équipe projet a, de plus, été contrainte de rogner sur toutes les dépenses superflues. Toutefois, à mesure des études, le concept du SMX-23 a révélé quelques très bonnes surprises, notamment en matière de signature : « Quand nous avons lancé l'affaire, nous n'avions pas prévu d'argent pour l'acoustique, estimant que les bruits de fond étaient suffisants pour limiter la signature. Mais, à mesure que nous progressions, nous nous sommes rendus compte que la propre architecture du navire apportait des résultats. Il y a, en effet, peu de réfrigération, peu de réglages de la pesée, peu d'auxiliaires et peu d'équipages. La discrétion acoustique est donc meilleure ». Sa petite taille permet également au bateau d'évoluer avec plus de souplesse par petits fonds et de se poser rapidement pour se mettre à l'abri au sein d'un environnement bruyant. Imaginant que l'Andrasta serait surtout utilisé lors de patrouilles en surface, notamment pour des missions de contrôle du trafic maritime, on notera que le kiosque, qui comporte deux étages, est doté d'une passerelle de navigation panoramique. Cet abri fermé offre une vision à plus de 180 degrés. Sur le marché, DCNS vise des marines souhaitant accroître leur flotte sous-marine pour le même budget, ou des pays dépourvus de cette composante navale. Certains clients potentiels hésitent, en effet, à se doter d'une sous-marine. Selon Jean Gauthier : « Certains éprouvent

beaucoup d'inquiétudes et, pour les marines qui acquièrent des sous-marins pour la première fois, les équipages naviguent souvent, les premières années, en surface ou en immersion périscopique. La simplicité et la robustesse de l'Andrasta doit, justement, contribuer à rassurer les marins qui n'ont jamais eu de sous-marins ». Dans cette perspective, un programme complet de formation des équipages est prévu pour les éventuels contrats à venir, un savoir-faire que DCNS a déjà vendu à la Malaisie, qui recevra dans quelques mois son premier Scorpène. Des prospects pourraient être intéressés en Asie ou en Amérique du sud, mais on parle aussi beaucoup, ces temps-ci, du Moyen-Orient.



meretmarine.com

*L'Andrasta* (© : DCNS)

<http://www.meretmarine.com/article.cfm?id=108664>