



La découverte de la *Minerve*

Hervé Fauve

Alors que paraît un livre co-écrit avec Léonard Lièvre¹, Hervé Fauve, fils du lieutenant de vaisseau (LV) André Fauve, commandant le sous-marin *Minerve* lors de sa disparition le 28 janvier 1968, fait l'honneur aux lecteurs de la *Revue maritime* de retracer le drame qui frappa ce bâtiment et son équipage, et les recherches qui aboutirent il y a un an à la découverte de son épave.

Il y a un an, le 21 juillet 2019, la découverte de l'épave de la *Minerve*, plus de 51 ans après sa disparition, quand tout espoir de la retrouver un jour semblait définitivement abandonné, a surpris dont tous ceux qui croyaient que le dossier était définitivement clos alors que de nombreuses personnes, tant en France que dans le reste du monde, découvraient ce drame.

Mais une question allait vite surgir à la suite de cet événement. Pourquoi avoir attendu si longtemps pour rechercher une épave, finalement si rapidement retrouvée en 2019 ?

Pour cela il est nécessaire de se remettre dans les circonstances de sa disparition.

Circonstances

Le 27 janvier 1968 la *Minerve*, un sous-marin de 800 T de la classe Daphné, avec 52 hommes à bord, naviguait au large de Toulon. Le LV Fauve, mon père, venait d'en prendre le commandement dix jours auparavant. La météo était mauvaise (mer force 6), le sous-marin effectuait un exercice de routine avec un avion Bréguet Atlantic. Peu avant 8 heures du matin, elle émit un

1. Voir rubrique « note de lecture » du présent numéro (NDLR).

message pour accuser réception de la fin de l'exercice. Une simple communication qui ne laissait présager aucun problème. L'avion rentrait à sa base sans jamais avoir aperçu le sous-marin, qui était à l'immersion périscopique, ayant juste estimé sa position aux instruments.



Ce message fut sa dernière manifestation de vie.

L'alerte allait être lancée 18 heures plus tard dans la nuit du 27 au 28 janvier. Malgré une mobilisation exceptionnelle de l'ensemble des forces navales de Toulon les recherches demeurèrent infructueuses. Au bout de cinq jours, tout espoir de retrouver des survivants s'étant définitivement évanoui, elles furent abandonnées.

Une avarie de barre arrière

Une commission d'enquête fut immédiatement constituée pour tenter de comprendre les causes du drame auquel nul ne comprenait rien. Elle comprenait des officiers, sous mariniens, et des ingénieurs de la construction navale, mais aucun autre spécialiste comme des recherches sous-marine ou des fonds marins.

Faute d'indice ces hommes commencèrent par imaginer les scénarios possibles excluant toutes les hypothèses qui auraient laissé à l'équipage le temps de lancer une alerte. Ils furent envisagés à partir des témoignages d'accidents antérieurs sur ce même type de sous-marins.



La commission finit par apprendre que le commissariat à l'énergie atomique (CEA), qui étudiait les moindres ébranlements sismiques pour détecter les essais nucléaires des autres puissances atomiques, avait enregistré un signal inexplicable, sans doute provoqué par une implosion sous-marine le 27 janvier à 7 h 59, au large de Toulon. Ces enregistrements furent présentés à la commission par le professeur Yves Rocard (père de Michel Rocard), le directeur du CEA.

Le lien avec la *Minerve* fut immédiatement fait. Sa dernière manifestation de vie avait eu lieu quelques minutes auparavant, à 7 h 56.

Le faible intervalle de temps entre ces deux moments permit de déterminer la rapidité du drame soit 3 à 4 minutes. Cela permettait de faire le tri parmi l'ensemble des hypothèses envisagées.

L'abordage par un autre navire fut exclu, le Bréguet qui survolait le sous-marin n'avait repéré aucun navire à proximité. On avait déjà contrôlé sans succès les navires connus qui avaient traversé ce secteur. Les scénarios d'une explosion (torpille, mine immergée de la 2^e guerre mondiale...) purent également être écartés. Le CEA était formel, il y avait eu implosion et non explosion.

La commission finit par conclure que, vraisemblablement, la *Minerve* avait été victime d'une avarie de barre arrière qui n'avait pu être rattrapée. À 8 heures, lors du drame, l'équipage était en plein changement de quart lequel était simultané pour tout l'équipage. Cela pouvait créer une situation propice à une confusion passagère faisant perdre les précieuses secondes qui avaient dues être fatales au sous-marin et son équipage.

La commission remit son rapport final aux autorités de la Marine au début de juillet 1968 avant d'être dissoute.

Les indices sur le lieu de la disparition

La remise de ce rapport, eut lieu sans attendre les conclusions d'une campagne de recherches programmée à partir de ce même mois. Pour tous les protagonistes du dossier la certitude la découverte rapide de l'épave était grande. Grâce à l'analyse des enregistrements sismique du professeur Rocard, on avait pu calculer le point d'implosion précis de la *Minerve*.

Ce point, vite appelé point Rocard, était localisé en bordure du plateau continental, un peu au large de la côte toulonnaise, et au nord-est du secteur dit T65, attribué à la *Minerve* pour ses exercices.

La confiance dans le succès des recherches à venir était alors si grande que l'on négligea les autres indices, parfois contradictoires.

Le premier d'entre eux provenait du Bréguet-Atlantic en exercice avec le sous-marin au moment de sa disparition. Il situait leurs positions respectives

au sud du secteur T65. Cela semblait incompatible avec la position du point d'implosion, plus au nord. La commission estima que l'avion avait commis une erreur de navigation. L'équipage de l'avion était pourtant formel, il n'avait pas eu à recalculer leur position en rentrant à leur base.

La seconde série d'indices était une série de nappes d'hydrocarbures qui avaient été repérées lors des toutes premières heures de recherches après le drame. Elles étaient au nord-ouest du secteur T65. On élimina donc cet indice car il semblait que l'on aurait dû les trouver à l'est du secteur où naviguait la *Minerve* puisque les vents dominants provenaient de l'ouest. Pourtant les marins qui repèrent ces nappes étaient formels, c'était du gasole de sous-marin à l'odeur caractéristique.

En fait, les campagnes de recherches se concentrèrent autour du point Rocard, toutes en dehors du secteur T65 attribué à la *Minerve*. Ceux qui connaissaient le LV André Fauve, commandant de la *Minerve*, avait pourtant précisé que jamais un jeune commandant en poste depuis seulement 10 jours ne se serait aventuré en dehors du secteur d'exercice qui lui était attribué.

Abandon des recherches

La campagne de recherche de 1968 demeura infructueuse. Celle de 1969 le fut également. Pourtant elle ratissa tout le secteur. Mais, plus elle s'éloignait du point Rocard, plus les points de sondage s'éspacèrent. Au départ, de 50 m en 50 m, lorsque l'on arriva au sud, là où l'on sait aujourd'hui que repose la *Minerve*, ils étaient de 200 m en 200 m. L'idée était que les débris de la *Minerve* étaient dispersés sur un rayon de 500 à 600 m, on ne pouvait la manquer. Hélas, on le constata 50 ans plus tard, quand en 1969 on sonda au-dessus de l'épave de la *Minerve* sans la repérer. Par 2 000 m de fond la précision des instruments était insuffisante.

En mars 1970, après la disparition d'un autre sous-marin, l'*Eurydice*, les calculs du même professeur Rocard permirent de localiser rapidement l'épave. Cela conforta la certitude qu'il avait certainement eu raison pour la *Minerve*. Une dernière campagne de recherches, encore infructueuse, fut menée. Ces échecs répétés amenèrent la préfecture de Toulon à conclure que l'épave n'avait pu être retrouvée car le caractère très accidenté des fonds marins devait rendre indétectables ses débris, confondus avec le relief naturel. La décision d'abandonner définitivement les recherches fut prise.

Nulle commission d'enquête ne se réunit pour essayer de comprendre les raisons de cet échec. Nul ne sembla envisager que l'on avait simplement cherché au mauvais endroit.

En 1977 le dossier *Minerve* était versé aux archives de la Marine. Le dossier était définitivement clos.



Silence et rumeurs

Personne, ni les médias, ni surtout les familles n'allait jamais recevoir la moindre information au sujet du drame en dehors de deux seuls numéros de cette même Revue maritime consacrés au même sujet en avril 1968, et en avril 1969.

Une chape de plomb s'était abattue sur ce drame. Les familles dispersées dans toute la France, généralement sans contact avec la Marine, souvent ignorantes les unes des autres, se retrouvaient seules. Elles avaient perdu un fils, un père, un frère et devaient accepter de ne rien savoir.



Nombreux furent ceux qui, individuellement, tentèrent, sans succès, d'en savoir plus. Tous se heurtèrent au mur du silence, on leur opposait le secret défense à chaque tentative de connaître le contenu de ce dossier dont on leur disait qu'il était vide. Leur incompréhension et leur scepticisme allait grandir au fil des ans. Pourquoi interdire l'accès au dossier si celui-ci était vide ?

Au fil des années une confusion finit par naître entre la *Minerve*, introuvable, et l'*Eurydice* retrouvée et photographiée. Cette méprise allait favoriser l'émergence de rumeurs. La *Minerve* aurait été retrouvée, mais pour d'obscures raisons la Marine préférait se taire pour ne pas en divulguer les photos qui l'aurait mise dans une position embarrassante.

Une hypothèse allait finir par s'imposer. La Marine et la direction des constructions et armes navales (DCAN), de même sur cette affaire, ne souhaitaient pas révéler les défauts de conception de ce type de sous-marin qui avait connu un véritable succès commercial à l'étranger. Les intérêts liés à la vente de ce type de submersible étaient trop importants. Cette thèse fut portée à la connaissance du grand public par un article du Monde en août 2000, après le drame du sous-marin russe, le Koursk. Par la suite les thèses de cet article furent systématiquement reprises à chaque évocation de ce drame par la presse.

Un silence de 50 ans

Pendant des années des initiatives individuelles se multiplièrent. Certains parvinrent même à consulter le dossier confidentiel conservés aux archives de la Marine à Vincennes, mais à chaque fois ils en revenaient déçus. Il ne contenait rien d'intéressant. Ce vide les amenait parfois à conclure que ce dossier avait été purgé de ses éléments compromettants. Petit à petit

les rangs de ceux qui souhaitaient connaître la vérité s'éclaircissaient. Des parents mourraient en espérant qu'un jour elle éclaterait et confiaient à leurs autres enfants le devoir de perpétuer le souvenir du marin disparu sur la *Minerve*. Mais l'espoir d'en savoir plus continuait à habiter de nombreux parents et amis des disparus.

C'est à l'occasion du cinquantenaire de la disparition du sous-marin que la situation allait enfin bouger. La cérémonie favorisa une prise de contact élargie entre les familles. À mon initiative, les familles s'unirent et avec le soutien explicite de nombreuses associations d'anciens marins et le relais de la presse soudain intéressée par cette histoire émouvante. Même au sein de la Marine le souvenir de la *Minerve* restait une plaie ouverte, et les sous-marinières, malgré les années, n'oubliaient pas leurs camarades qui manquaient à l'appel. Les manifestations de sympathie vis-à-vis des familles se manifestèrent également, jusqu'aux plus hauts niveaux de la hiérarchie.

Sensible à cette démarche, le 5 février 2019, le Ministère des Armées annonça, à la surprise générale, une reprise des recherches. Nul ne l'espérait plus, cela faisait 51 ans que la *Minerve* avait disparu, 49 ans que les recherches avaient été abandonnées.

Une nouvelle approche

Pour les responsables du dossier, la certitude de parvenir rapidement à retrouver l'épave était grande. Les progrès techniques réalisés en 50 ans étaient tels que la découverte de l'épave ne serait qu'une question de jours. En 1968 on pouvait difficilement explorer des fonds au-delà de 2 000 mètres. Les moyens d'investigation des fonds étaient bien moins performants que ceux dont on pouvait dorénavant disposer.

Pourtant, la courte campagne réalisée par le Pourquoi Pas de l'IFREMER, avec son drone l'AsterX, autour du point Rocard, se solda par un nouvel échec à la fin du mois de février 2019.

A la préfecture maritime de Toulon le CC Guerry, qui s'était vu confier le dossier par le préfet maritime, décide alors de tout reprendre du début. Il se plonge dans les archives de la Marine à Vincennes et à force de persévérance, retrouve les enregistrements originaux qui avait permis au professeur Rocard de calculer la position du point d'implosion. Ces enregistrements sont confiés au CEA qui, après un retraitement qui mobilise ses moyens de calcul les plus puissants, fournit, non pas un point comme en 1968, mais une large zone dans laquelle l'implosion avait pu se produire. Le périmètre de la zone à investiguer couvrait soudain une surface bien plus large que celle où jusqu'alors s'étaient concentrées les recherches.

Les autres indices, négligés en 1968, sont reconsidérés. Les marins qui avaient repéré des nappes d'hydrocarbures étaient formels, elles avaient l'odeur



caractéristique du gasole frais de sous-marin. Le CC Guerry apprend alors qu'il existe au sud de Toulon, à 2 000 m de profondeur, un courant sous-marin à grande profondeur, le courant ligure, orienté sud nord. Les hydrocarbures s'échappant du sous-marin, entraînés par le courant vers le nord pouvaient donc provenir de la *Minerve* et émerger au nord-ouest de la zone de disparition présumée.

On calcule la zone d'origine probable de ces nappes, qui recoupe partiellement la zone déterminée par l'analyse du signal d'implosion.

Il restait la position du Bréguet Atlantic qui, aux dires de son équipage, n'avait commis aucune erreur de navigation. Une troisième zone se superposait partiellement aux deux premières.

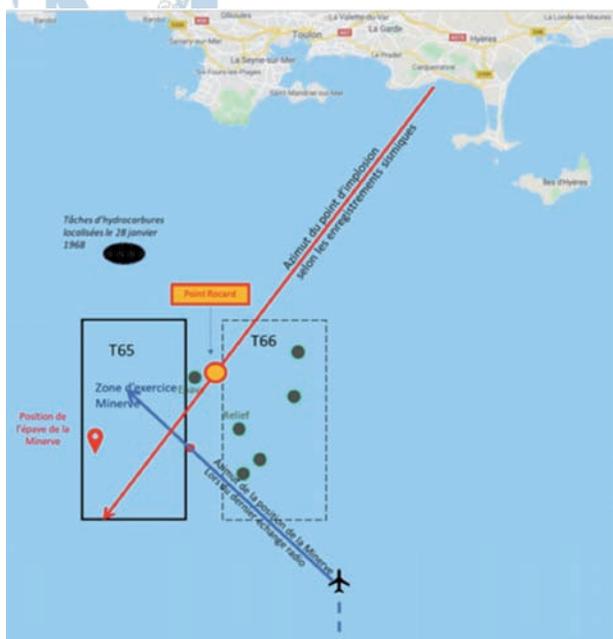
Enfin, à 2 heures du matin le 27 janvier, la *Minerve* avait débarqué un officier d'entraînement à Toulon. Considérant qu'elle avait dû naviguer à 8 nœuds maximum un rayon d'éloignement maximum fut déterminé.

La superposition de ces différentes zones circonscrivait une zone de recherche limitée, nettement au sud-ouest de celle où s'étaient toujours concentrées les recherches. Une conclusion s'imposait, on avait cherché la *Minerve* au mauvais endroit.

La découverte de l'épave

L'IFREMER entame une campagne de recherche début juillet 2019. Mais faute de disponibilités liées à son plan de charge, le relais est pris le 17 juillet par le *Seabed Constructor*, bâtiment de la société américaine *Ocean Infinity*. Celui qui, neuf mois plus tôt, après un an de recherches, avait retrouvé le sous-marin argentin le San Juan. Avec une capacité de recherches largement supérieure, le *Seabed Constructor* allait localiser la *Minerve* en limite ouest de la zone de recherches dès le 4^e jour, le 21 juillet à 18h05 par 2 235m de fond au sud-ouest du secteur T65 à l'intérieur duquel elle était bien restée.

Il n'y eut aucun doute sur son identité. Sur le débris de son massif on pouvait encore voir très distinctement les quatre premières lettres de son nom « MINE » en lettres rouges sur fond noir. Il n'y aurait aucun débat sur le fait qu'il s'agissait de la bonne épave.



Le lendemain à 10 heures, la Ministre des Armées, Mme Florence Parly annonce à la France abasourdie que le mystère de la disparition de la *Minerve* était enfin levé, la nouvelle est même reprise dans le monde entier.

Le *Seabed Constructor* avait découvert l'épave après quatre jours d'investigation. À partir de la deuxième semaine la location de ce navire et de ses moyens devait être facturée par la société Ocean Infinity pour un million d'euros la semaine. La Marine n'avait pas de raison technique de prolonger l'exploration et l'investigation de l'épave serait limitée sur les trois jours restant.

Les images de l'épave

Plusieurs films des débris de l'épave furent réalisés. Ceux-ci dispersés sur 310 mètres comprennent quatre parties principales : la poupe, l'étrave, la coque épaisse et le massif coupé en son milieu. Les parages sont jonchés de multiples débris et de morceaux épars. De nombreux déchets et détritiques se sont également accrochés dans ces débris.

L'implosion ne fait aucun doute. Les calculs de la profondeur à laquelle elle s'est produite, vers 750 m, ont pu être faits à partir du rayon de dispersion des débris. Les caractéristiques du cône de dispersion d'une épave qui s'abîme dans les profondeurs après une implosion sont connus.

Si, pour de nombreux membres des familles la raison de la cause du naufrage restait posée, pour la Marine cette question n'était plus une priorité. Il n'y avait plus aucun sous-marin de ce type en service dans le monde. Les mesures prises dans les années 1970 pour empêcher que de telles catastrophes ne se reproduisent avaient montré leur efficacité. Depuis 1983 il n'y avait plus jamais eu d'accident majeur à bord des sous-marins Daphné, les « sister ships » de la *Minerve*.

Animé par un grand souci de transparence et soucieuse de ne pas répéter les erreurs humaines de 1968 la préfecture maritime de Toulon communiqua rapidement aux familles les films de l'épave réalisés lors de son exploration par la société Ocean Infinity. Passé l'émotion de la vision de ce qui était pour elles la sépulture d'un proche ces images restaient muettes et incompréhensibles. Il fallait un regard de sous marinier pour identifier les différents éléments de l'épave et déceler des indices qui pouvaient expliquer le drame.

L'analyse des images

Dans les semaines qui suivent la découverte de l'épave de nombreux sous-mariniers retraités se manifestèrent pour aider à comprendre les images de la *Minerve*.

Depuis 50 ans, deux hypothèses prévalaient : l'avarie de barre arrière ou l'entrée massive d'eau par le tube du schnorchel, tuyau qui alimente les moteurs diesels en air frais pour leur permettre de fonctionner.



Un accord se fait rapidement pour écarter l'hypothèse de l'avarie de barre arrière. Si l'une d'elle est invisible, enfouie dans le sable l'autre est parfaitement visible, Son orientation, dans l'axe horizontal du sous-marin, témoignerait de son bon fonctionnement à l'instant de l'implosion. En cas d'avarie elle se seraient affaissée du fait de son propre poids et aurait une orientation différente. Le hasard pourrait aussi expliquer cette position mais cela reste peu probable.

La seconde hypothèse, celle du schnorchel, prévalait depuis 1971, lorsque le sous-marin Flore n'avait dû son salut qu'en allégeant en urgence le sous-marin par le largage de ses plombs de sécurité. L'embarquement impromptu d'une quantité importante d'eau de mer par le tube d'air du schnorchel avait failli le faire sombrer.

L'observation des divers éléments du massif permettait de voir que le périscope d'attaque était correctement orienté dans son tube. Cela montrerait que celui-ci n'avait sans doute pas été enfoncé dans son tube par la pression de l'eau alors que le sous-marin était en train de sombrer. Si le sous-marin, en immersion périscopique à l'heure du drame, avait commencé à sombrer il aurait une forte probabilité que le périscope, rentré par la pression de l'eau, ait été orienté différemment. Là aussi le hasard ou un réflexe du sous-marinier qui l'utilisait peuvent avoir joué.

Pendant plusieurs semaines diverses hypothèses furent échafaudées pour imaginer un scénario du drame permettant d'expliquer l'ensemble des observations. Malheureusement il manquait de nombreuses vues permettant de les conforter où les exclure. À bord du *Seabed Constructor* l'objectif était de retrouver la *Minerve*, nullement de prendre des vues à fin d'expertises, pour cela il aurait fallu qu'un sous-marinier ou un ingénieur spécialiste soit à bord pour guider ceux qui pilotaient le robot (ROV) qui filmait l'épave.

Nouvelle plongée sur l'épave

Un heureux concours de circonstances allait permettre d'acquérir ces images manquantes. Un milliardaire américain, M. Vescovo, m'a proposé spontanément de plonger sur la *Minerve* à bord de son sous-marin privé, le Limiting Factor. Ce dernier, conçu pour supporter des pressions jusqu'à 14 000 m, détenait de nombreux records de plongée en profondeur, notamment dans la fosse des Mariannes, réputée la plus profonde du monde.

Ce milliardaire s'apprêtait à plonger sur la fosse Calypso, la plus profonde de la Méditerranée, dans la partie sud du Péloponnèse. Pour s'y rendre, il passait à proximité de la zone où reposait la *Minerve* et, touché cette histoire, il proposait de plonger vers elle.

En moins de trois semaines, tous les obstacles administratifs purent être levés. Le Ministère de la Culture avec la DRASSM (Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines), garant de l'intégrité de ce qui

appartient au patrimoine sous-marin donna son accord. La préfecture maritime de Toulon fit de même, assurant qu'aucun exercice ne devait se dérouler aux dates pressenties.

C'est ainsi que le 1er et 2 février 2020 deux plongées purent être organisées. Jean-Louis Barbier, sous-marinier retraité, ayant l'expérience de la navigation à bord de sous-marin du type Daphné participa à la première. Il avait longuement étudié les images existantes pour comprendre le drame et savait ce qu'il fallait chercher pour mieux comprendre.

Cette exploration, d'une durée de six heures, lui permit de voir et d'examiner attentivement tous les débris visibles filmés par le Limiting Factor et ses huit caméras.

Une seconde plongée, à laquelle je participais, permettait d'apposer sur le pont de la *Minerve* une plaque commémorative à la mémoire des marins disparus. À ma connaissance, c'était une première pour la Marine française même si cela s'est déjà fait à de nombreuses reprises dans d'autres Marines. Cette plongée me permit de voir directement l'épave par les hublots du sous-marin, un moment d'émotion intense.

Conclusion de l'étude des images de l'épave

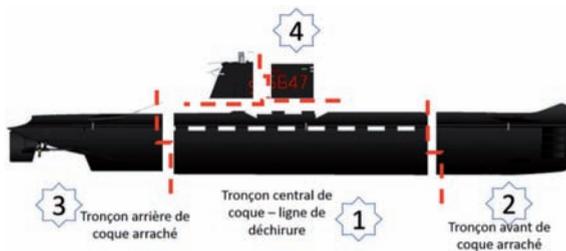
Les images prises allaient permettre de progresser dans la compréhension du déroulement de l'accident.

Un premier point avait été de vérifier s'il existait les traces d'un incendie interne sur des débris de l'intérieur du sous-marin. On ne trouva aucune trace, même légère, de calcination.

En revanche une certitude s'imposait. L'équipage avait réagi. Après un événement initial, le sous-marin avait plongé rapidement ; l'équipage avait eu le temps de rentrer les aériens (antennes, périscopes, tube du schnorchel...) sans parvenir à enrayer la descente du sous-marin. Le 27 janvier 1968, le sous-marin était lourdement lesté du fait de la tempête qui sévissait pour assurer une meilleure stabilité à l'immersion périscopique. Pour une raison inconnue une importante quantité importante d'eau de mer a dû rentrer à l'intérieur alourdissant le submersible sans que l'équipage ne parviennent à enrayer sa descente jusqu'à la profondeur ou il allait implorer.

Lors de l'implosion le sous-marin s'était fracturé selon le schéma ci-contre.

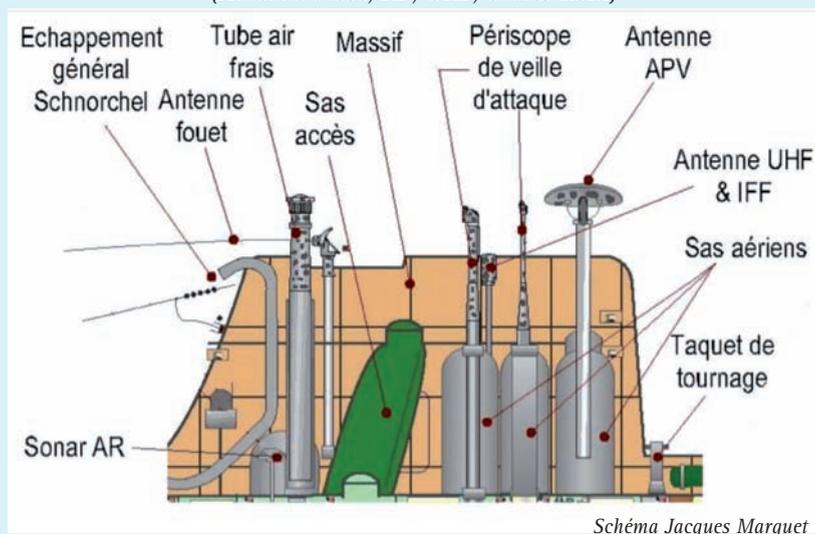
Pour ce qui est de la cause initiale on observe que l'ensemble des éléments du massif (les aériens : tube d'air, ARUR, périscope d'at-





taque et antenne fouet, hissés au moment des faits...) sont rentrés inclinés vers l'avant, sans doute du fait de l'implosion. La coupole qui devrait coiffer le tube d'admission d'air du schnorchel est manquante.

La vue ci-dessous montre la disposition des aériens dans un massif de type Daphné. Ils ont différentes fonctions : Vue (Périscopes d'attaque et périscopes de veille), Détection (APA, APV, ARUR, ARUD), Reconnaissance, équivalent transpondeur (IFF), Prise d'air (Schnorchel), Émission-Réception (Antenne basse, HF, UHF, cadres RSM)



Quant à la cause initiale, deux hypothèses demeurent. Un abordage avec un navire non identifié et repéré trop tard du fait de la mauvaise visibilité. Les creux des vagues, liés à la tempête, limitaient la portée du périscopes et le bruit de la mer pouvait masquer l'arrivée d'un navire.

Dans cette hypothèse, la *Minerve* aurait plongé à l'ultime moment, le navire l'aurait frôlé, arrachant la coupole d'obturation du tube d'air du schnorchel et entraînant une entrée d'eau importante.

Le navire pouvait même ne pas avoir perçu le heurt avec le sous-marin, il y avait eu des exemples. Ceci expliquerait pourquoi nul n'en aurait jamais rien su.

La seconde hypothèse serait que cette coupole ne se soit pas refermée alors que le sous-marin plongeait pour retrouver le calme des profondeurs, ce qui conduit au même type de drame que pour la première hypothèse.

Enfin il restera toutes les causes internes liées à des accidents qui ne laissent aucun indice extérieur et sur lesquels on pourrait discuter à l'infini.

La probabilité la plus forte est donc qu'il y ait eu un enchaînement de deux ou trois incidents durant ces trois minutes, à partir d'un événement initial qui se serait produit à l'instant même de la plongée, qu'elle eut lieu en urgence ou pas.

Après *La Minerve*

Quelles que soient les causes des accidents, après les naufrages de la *Minerve* puis de l'*Eurydice* il y avait eu au sein de la Marine une forte mobilisation pour que de tels drames ne puissent se reproduire. La formation, la culture de la sécurité, la conception des bâtiments furent l'objet de soins extrêmes.

C'est l'aspect humain qui reste l'aspect le plus dramatique de cette catastrophe.

De nombreuses familles, en particuliers celles des marins célibataires furent totalement oubliées. Des parents qui avaient perdu un fils, ils ne reçurent jamais la moindre information ni la moindre assistance psychologique. Il y eu par la suite de nombreux drames directement imputables à la tragédie de la *Minerve* qui restent du domaine de la sphère privée.

Plus de 50 ans après le drame était toujours présent dans les mémoires familiales.

Le 21 juillet, il y avait encore quatre pères et mère encore de ce monde qui se souvenaient toujours de leurs fils disparus. Au-delà de ceux-ci, sur les 52 familles touchées, 50 s'étaient manifestées. 38 d'entre elles s'associèrent directement aux cérémonies qui suivirent la découverte de l'épave. Seule une famille préféra rester à l'écart. Des problèmes de santé empêchaient les autres de se déplacer, ou elles étaient éteintes ; il ne restait que quelques parents éloignés pour les représenter.

Côté Marine de nouvelles questions se posent aux autorités maritimes. La nécessité de recourir à des moyens américains pour accélérer la recherche de l'épave posent des questions.

Si aujourd'hui il fallait conduire d'urgence des investigations sous-marines par grande profondeur : recherche d'un container chargé de produits dangereux ou autre, devrait-on lancer toutes affaires cessantes un appel d'offres international sans certitude d'obtenir une réponse rapide ?

Référence

« Retrouver la *Minerve* » Edition Konfident – Mars 2020 – Par Hervé Fauve et Léonard Lièvre

Revue Maritime n°253 Avril 1968

Revue Maritime n°264 Avril 1969