

ANDRE ERTAUD (1910-2003)



I- SA CARRIERE MARITIME

Evocation prononcée par François Codet en l'église Saint Médard le 2 janvier 2004 préparée avec le concours de Xavier Leroy et de Florence Ertaud lors de ses obsèques où assistait Joël Bolo. La version initiale de ce texte a été enrichie, dans le présent document, d'après les notes prises par François Codet lors de l'entretien avec André Ertaud à son domicile, le 23 décembre 2003, en présence de Florence, et des recherches complémentaires effectuées depuis cette date.

André Ertaud a été l'héritier exemplaire de la tradition maritime de sa famille où se sont succédés sans interruption pendant plusieurs siècles : pêcheurs, marins, pilotes, capitaines de navires, maîtres au cabotage, capitaines au long cours, armateurs. Il était né en effet dans une famille originaire de Trentemoult, une île de l'Estuaire de la Loire juste en face du port de Nantes habitée depuis des siècles par une communauté de marins.

Certaines familles de cette communauté - et c'était le cas de la famille Ertaud - bénéficiaient d'un double privilège : le privilège de pêche dans l'Estuaire de la Loire, mais aussi le privilège rare et très convoité d'exercer le métier de Monnayeur à l'Hôtel des Monnaies de Nantes. Son ancêtre direct, né sous Henri IV, qui s'appelait aussi André Ertaud était un très Honorable Maître Monnayeur, et donc pour cette époque un technicien de haut niveau. André Ertaud conjuguera brillamment cette double vocation familiale.

André Ertaud est né en 1910 près de Trentemoult, à St Sébastien/Loire, dans la propriété de son grand-père, Capitaine au Long Cours et Armateur, où il a passé une partie de son enfance. C'est donc naturellement qu'après sa sortie dans tous les premiers de l'Ecole des Arts et Métiers de Paris il s'oriente vers une carrière dans la Marine Nationale.

Sa formation technique lui permet d'être admis en 1931 à l'Ecole des Ingénieurs Mécaniciens de la Marine, à l'Ecole Navale située à Brest, Après deux années passées en école, puis la campagne du croiseur école d'application « Jeanne d'Arc », en 1933-34 il est ensuite affecté successivement :

- 1 sur le torpilleur « Bourrasque », en 1934-35
- 2 sur le croiseur « Emile Bertin » de 1935 à 1938

- 3 à l'Ecole de Navigation sous-marine (ENSM) à Toulon, de mars à juillet 1938
- 4 sur le sous-marin « Souffleur » de août 1938 à avril 1940
- 5 puis de juillet 1941 à août 1942, sur le sous-marin « Actéon ».

Hors périodes d'embarquement il a été placé en Service à Terre à Toulon d'avril 1940 à juillet 1941. Au-delà de cette énumération impersonnelle il faut rappeler que ce qu'a connu André Ertaud à cette époque ce sont des navires et des équipages.

Le torpilleur *Bourrasque* appartenait à la série des 1500 tonnes. Construit en 1926, il était déjà un peu ancien lorsque André Ertaud a navigué à son bord. Pendant cet embarquement il a fait escale à Boulogne-sur-mer avec le voilier école argentin « Presidente Sarmiento ».

En service depuis 1934, le croiseur léger mouilleur de mines « Emile Bertin » était l'un des navires les plus réussis de la marine d'avant-guerre et l'un des plus rapides : 37,9 nœuds aux essais. A son bord André Ertaud a effectué des missions en Afrique occidentale et en Amérique du sud. L'un de ses commandants était le CV Auphan, l'un des plus brillants officiers de l'époque, qui deviendra Chef d'état-major de la marine sous le gouvernement de Vichy.

Construit en 1926 le sous-marin *Souffleur* était du type *Requin*. A son bord André Ertaud a navigué en Méditerranée orientale et en Mer rouge sous le commandement du LV Bazoche.

L'*Actéon* appartenait à la série des 31 sous-marins océaniques de type *Le Redoutable*, dite des 1500 tonnes. Construit aux Chantiers de la Loire à Nantes il était entré en service en 1931.

Des quatre unités à bord desquelles André Ertaud a navigué seul le croiseur léger *Emile Bertin* aura une fin de carrière heureuse. Les trois autres connaîtront des destins tragiques :

- 5 le torpilleur « Bourrasque » est engagé dans l'opération *Dynamo*. Chargé de 600 hommes embarqués à Dunkerque il sera coulé par des vedettes rapides allemandes, le 30 mai 1940, devant Nieuport.
- 6 le sous-marin « Souffleur » sera coulé le 25 juin 1941 par un sous-marin britannique au large de la Syrie,
- 7 et enfin le sous-marin « Actéon », qu'André Ertaud n'a quitté que depuis quelques semaines, voire quelques jours, va être coulé en Algérie en novembre 1942. De retour d'une mission en Afrique ce sous-marin arrive à Oran le 7 novembre avec le torpilleur « Tramontane » et le sous-marin « Fresnel » pour regagner la métropole. Le 8 novembre c'est le débarquement britannique en Algérie, appelé par les alliés « Operation Torch ». L'*Actéon* reçoit l'ordre d'intercepter les transports de troupes et cet ordre il va tenter de l'exécuter. Sous le commandement du CC Clavières il quitte le port à 3 h 45 et, le soir même, vers 21 h, il est attaqué et coulé avec tout son équipage par l'escorteur britannique HMS *Wescott*. Sévèrement canonné par des croiseurs et ravagé par des incendies, le torpilleur *Tramontane* s'échoue à proximité d'Oran; seul le *Fresnel*, endommagé, parviendra à regagner Toulon. A Alger, un cessez-le-feu a été ordonné par les autorités françaises ce même jour à 18 h 40. Cet évènement constituera un souvenir pénible pour André Ertaud : la disparition brutale d'un équipage qu'il connaissait bien et dont il aurait pu partager la fin.

Cette période de novembre 1942 va constituer un tournant dans l'existence d'André Ertaud :

- 8 Les Anglais et les Américains viennent de prendre pied en Afrique. De là ils vont pouvoir par la suite débarquer en Europe du sud puis ultérieurement en Normandie.
- 9 Ce même mois l'escadre de Méditerranée se saborde à Toulon pour échapper à la capture par les Allemands
- 10 Lui s'apprête à rallier, comme stagiaire, l'Ecole Supérieure d'Electricité. Ce sera sa façon de reprendre le combat : il va participer, en tant qu'ingénieur, au relèvement scientifique et technique du pays. En 1948, ses travaux sur les armes allemandes lui vaudront une promotion exceptionnelle au grade d'ingénieur mécanicien

principal et une nomination au grade de chevalier de la légion d'honneur.
C'est ce nouvel aspect de sa carrière qu'a évoqué M. Menez.

André Ertaud conservait un souvenir marquant de son passage dans la marine. Les domaines techniques qu'il avait pu y découvrir convenaient à ses propres aptitudes et à ses goûts personnels. Des activités effectuées en période d'avant-guerre il gardait manifestement un souvenir agréable. Comme tous les marins d'alors il a vécu, de 1940 à 1942, une période difficile dont l'historique des navires sur lesquels il a servi donne un aperçu révélateur.

II - SA CARRIERE SCIENTIFIQUE ET INDUSTRIELLE

Evocation préparée et prononcée par M. Menez

J'ai fait la connaissance de Monsieur ERTAUD il y a près de quarante ans, dans l'industrie nucléaire.

J'étais trop jeune pour l'avoir connu dans la Marine, mais je me rappelle combien il était resté imprégné de son esprit. C'était sans doute en raison d'une vieille tradition familiale, mais aussi parce que l'éthique et les solides principes de la Marine lui convenaient si bien qu'il les avait définitivement adoptés.

Les conversations que nous avons souvent en privé débouchaient invariablement sur des souvenirs de la Royale, et l'on sentait combien il avait aimé cette vie pourtant si exigeante. Dans ses fonctions industrielles, aussi, lorsque se posait un problème difficile, c'est en se référant aux valeurs de la Marine qu'il rappelait à des collaborateurs qui lui étaient étrangers, les devoirs de rigueur et d'honnêteté intellectuelles du métier d'ingénieur.

Après une quinzaine d'années d'embarquements sur des bâtiments et sous-marins de la Marine, la carrière proprement scientifique de Monsieur ERTAUD débute en 1943 où il est affecté au Laboratoire du Collège de France. En 1945, il sera chargé d'une mission d'investigation scientifique à caractère militaire en Allemagne occupée.

Dès 1946, il fut détaché auprès du tout jeune Commissariat à l'Energie Atomique où il intégra l'équipe d'une douzaine de scientifiques qui, sous la direction de Frédéric Joliot Curie, réalisa ZOE, la première pile atomique française.

Il nous parlait parfois de ce qui fut alors une aventure extraordinaire : ces quelques hommes parlaient de rien, armés de leur seule foi. Il leur fallait tout inventer, développer les théories scientifiques, élaborer les concepts, faire le projet, créer les technologies alors inexistantes et, le plus souvent, fabriquer les composants eux-mêmes, sur place, dans leur modeste laboratoire.

Cette expérience fut infiniment précieuse à Monsieur ERTAUD. Il y avait de grands talents dans l'équipe de ZOE et c'est une grande chance de travailler aux côtés de collègues de cette valeur. Mais il présentait lui-même, outre ses qualités propres, un profil exceptionnel, puisqu'il possédait à la fois les compétences de deux excellentes écoles d'ingénieurs, les Arts et Métiers et Supélec, et la formation théorique d'un Docteur es Sciences, tout en s'appuyant sur l'expérience pratique d'un ingénieur qui avait vécu 15 ans en contact avec ses machines. Dans la pratique d'un métier aussi exigeant que le nucléaire, un savoir-faire s'étendant du niveau théorique à la technologie donna à Monsieur ERTAUD une qualité de jugement incomparable et lui valut une autorité reconnue.

En 1954, il quitta le CEA et fut détaché dans l'industrie, à la SACM, Société Alsacienne de Constructions Mécaniques. J'ai eu le privilège de lire la lettre écrite à l'époque par l'Administrateur Général du CEA autorisant son départ. Dans celle-ci, le haut responsable du CEA exprimait d'une certaine manière le regret de se séparer d'un collaborateur précieux, mais il indiquait aussi, avec beaucoup de hauteur de vue, que son passage dans l'Industrie favoriserait le développement des réalisations nucléaires, pour le plus grand intérêt du CEA lui-même et pour l'intérêt national tout court.

A la SACM, l'un des premiers projets sur lesquels il eut à travailler concerne les premiers grands réacteurs graphite-gaz G2 G3 de Marcoule, premiers réacteurs au monde faisant appel au béton précontraint et au chargement en marche. On en parla beaucoup à l'époque et certains se souviennent certainement des fameux « mille-pattes atomiques » dont parlait la presse pour désigner les convois gigantesques qui transportaient les grands générateurs de vapeur jusqu'à Marcoule. Ces réacteurs furent une grande réussite et tournèrent comme des horloges pendant une trentaine d'années.

Lorsque la SACM et les Chantiers de l'Atlantique constituèrent le Groupement Atomique Alsacienne Atlantique, GAAA, Monsieur ERTAUD y prit la tête des départements études puis devint Directeur technique. Il serait trop long d'énumérer toutes les références de GAAA, qui réalisa une dizaine de réacteurs mettant en œuvre tous les types de filières expérimentées à l'époque.

Tous ces projets portent la marque de Monsieur ERTAUD qui analysait tout avec soin. Il avait pour cela une façon personnelle de travailler : quoiqu'à la tête d'équipes importantes, il appelait directement dans son bureau, en tête-à-tête, l'ingénieur responsable, lorsqu'un problème se posait, ou simplement lorsqu'il avait un doute sur un point de conception. Tous deux examinaient en tête-à-tête plans et dossiers techniques dans le détail, et l'ingénieur avait à répondre à un feu roulant de questions et montrer qu'il avait correctement pensé à tout. Ce genre d'exercice était pour les jeunes ingénieurs à la fois une excellente séance de formation et une épreuve redoutée tant les exigences de Monsieur ERTAUD étaient connues.

Plus tard, GAAA allait devenir NOVATOME dont il fut le Directeur scientifique. C'est Novatome qui fut chargée de réaliser le réacteur nucléaire à neutrons rapides SUPER PHENIX, un prototype construit en coopération avec les industries italienne et allemande. Après des incidents de jeunesse, il devint la cible aveugle d'opposants de tout poil qui, à défaut d'arguments techniques, utilisèrent toutes sortes d'artifices juridiques pour finir par obtenir sa mise à l'arrêt, alors que, les premières difficultés résolues et toutes autorisations obtenues, il venait d'afficher un fonctionnement ininterrompu de près d'un an et demi.

Si je relate ici cet épisode, c'est que, comme nous tous et plus encore, Monsieur ERTAUD fut très affecté par ce succès de l'irrationnel sur la rigueur et par ce dévoiement des esprits, souvent au détriment de la simple vérité. S'il acceptait en effet, volontiers, toute opinion fondée sur des arguments honnêtes, exprimés avec cohérence, il détestait les théories édifiées à seule fin d'atteindre un but idéologique et ne prenant en compte que les éléments qui les arrangent et ignorant délibérément les autres.

Permettez- moi de reproduire ces réflexions, extraites d'un discours de Monsieur ERTAUD dans lequel il commentait la pensée du Père Teilhard de Chardin. Elles expriment, mieux que je ne saurais le faire, ses convictions :

« On peut classer les hommes en trois catégories :

_ Les fatigués, pour lesquels l'existence est une erreur. Ils cherchent le plus habilement possible à quitter le jeu et se disent: pourquoi la science, pourquoi la technique, n'est-on pas mieux assis que debout et couché qu'assis ?

_ Les bons vivants, ceux qui jouissent de l'instant présent, qui ne se préoccupent d'aucune évolution, qui ne veulent rien risquer, rien oser. Ceux qui consomment sans souci d'améliorer la vie.

_ Enfin, les ardents, pour lesquels la vie est une ascension et une découverte, pour lesquels il est toujours possible et uniquement intéressant de devenir « plus », au sens le plus complet du terme. On peut les plaisanter, les traiter de naïfs ou les trouver gênants, mais ce sont eux qui nous ont faits ce que nous sommes et dont sortira la terre de demain ».

III - TEMOIGNAGE DE SA FILLE FLORENCE

J'ai à peu près aujourd'hui l'âge qu'avait mon père lorsque je suis née. Nous avons donc 47 ans de vie commune. 47 ans d'amour pur.

Les souvenirs qui affluent à ma mémoire sont peut être ceux de tous les enfants qui ont eu un père aimant et se sentent seul au moment de son départ. Cependant ces souvenirs sont uniques et ils défilent avec une grande vivacité.

Mes sœurs, Françoise et Danielle ont eu un jeune papa. J'ai eu pour ma part un père qui avait déjà mené une carrière importante et dont la notoriété était reconnue. Le travail acharné qui imprégnait notre vie familiale donne tout son sens à mon enfance. La vie auprès de lui me semblait si intéressante et si riche. Je m'étonne d'avoir eu le privilège de partager tant de richesses avec lui. Comment faisait-il pour me donner autant en si peu de temps ?

Je crois que la qualité de son intelligence et son exigence me guidaient. Jamais nous n'avons perdu un instant des moments que nous avons partagés. Papa est présent partout pour moi. Il a su être un maître me faisant découvrir la littérature, les arts, les sciences, les religions. Il a su me transmettre son amour de l'univers. Il m'a appris aussi le vélo dans le parc d'Arny et la conduite automobile à la Baule.

Quelle fierté quand je sortais victorieuse de ces leçons qui inquiétaient beaucoup maman. J'apprenais vite, je n'aurai pas voulu le décevoir !

Pendant les vacances, nous cheminions en bavardant à Beaulieu le long du cap ferrat, à la Baule le long de la baie, nous admirions la mer à Bréhat chez notre tante Maude, nous jardinions à la Hunière. Il voyageait beaucoup pour son travail. Ses retours étaient de grands moments de joie. Il revenait, sans fatigue apparente, les bras chargés de cadeaux exotiques qui nous faisait vivre ailleurs pendant plusieurs semaines.

Sa présence était très rassurante, je nous croyais invulnérables. Son assiduité au travail et sa faculté de concentration étaient étonnantes. Je ne l'ai jamais vu se décourager devant une difficulté intellectuelle ou un problème technique. Il cherchait jusqu'à ce qu'il trouve. Il lui fallait l'infiniment petit et l'infiniment grand.

Il conservait un émerveillement quasi enfantin devant les progrès techniques (il se réjouissait de pouvoir allumer l'électricité et s'étonnait que l'on ne s'en étonne plus), la vue d'un beau paysage lui procurait un profond sentiment de joie, l'audition d'une partition de musique classique ou de musique plus légère le ravissait. Son grand signe de contentement consistait alors à allumer une pipe sur laquelle il tirait de longues bouffées en se frottant le crâne d'un air ravi. Il disait alors : "C'est épatant !"

Il nous aimait infiniment. Sa joie fut immense lorsqu'il devint grand-père. Je fus un témoin discret mais très sensible de sa fierté pour Françoise et Danielle. C'était la victoire de cette vie qu'il tenait pour si riche et précieuse. Cela aussi l'émerveillait.

Il avait décidé d'être un grand-père parfait, et il le fut.

Je dois maintenant poursuivre ma route sans cet homme incomparable. J'avais encore beaucoup à apprendre de lui. Il m'a pourtant appris l'essentiel : travailler, écouter, lire, comprendre, s'émerveiller de tout, aimer la vie.

Merci papa pour ce cadeau inestimable qu'est l'amour de la vie et merci à vous tous qui avez été les amis de cet homme à l'énergie inlassable et qui avait la farouche détermination de rendre le monde meilleur.

ANNEXE - Principales caractéristiques et historiques des navires cités:

Le torpilleur **Bourrasque** a été mis en service en 1926 et refondu en 1933 à l'Arsenal de Lorient. Il appartenait à une série de douze unités. Affecté à l'escadre de l'Atlantique, il opère en 1940 en Mer du nord et Manche. Engagé dans l'opération *Dynamo*, chargé de 600 hommes embarqués à Dunkerque, il est attaqué et détruit par des vedettes rapides allemandes, au large de Nieuport le 30 mai 1940.

Caractéristiques - Déplacement : 1 319 T.W., L : 106 m, l : 10,1 m, t.e. 4,2 m, 31 000 chevaux,

V : 33 nœuds. Effectif : 138 hommes.

Armement : 4 pièces de 130 mm, 2 de 37 mm, 6 TLT de 550 mm.

Le croiseur léger **Emile Bertin** a été construit entre 1931 et 1934 à Saint-Nazaire.

Il était seul de son type. Affecté à l'escadre de Méditerranée il est chargé, fin 1939, de deux missions de transport au Canada de l'or remis par le gouvernement polonais à la Banque de France. Engagé dans la campagne de Norvège, en avril 1940, il est touché à Namsos le 19 avril par une bombe qui n'explose pas. Réparé à Brest il est chargé, en mai 1940, du transport au Canada d'une partie des réserves d'or de la Banque de France. A son deuxième voyage les Britanniques tentent de le bloquer à Halifax mais le CV Battet, son commandant, parvient à franchir le barrage du port et à rallier La Martinique. Reprenant par la suite le combat l'*Emile Bertin* est envoyé à l'arsenal de Philadelphie, pour modernisation, de juin à décembre 1943. Il participe aux débarquements d'Anzio, en Italie, et de Provence en août 1944. Utilisé dans les opérations d'Indochine, de 1945 à 1947, il rallie ensuite Toulon où il est désarmé en octobre 1951.

Caractéristiques - Déplacement : 5 886 T.W., L : 177 m, l : 15,8 m, t.e. 5,4 m, 6 chaudières, 4 turbines, 102 000 chevaux, 40 nœuds. Effectif : 36 officiers et 531 hommes.

Armement : 9 pièces de 152 mm, 6 de 90 mm, 8 de 37 mm, 6 TLT de 550 mm. Il pouvait embarquer deux hydravions et des mines.

Le sous-marin **Souffleur** a été construit en 1926 dans un arsenal puis refondu en 1937 aux Chantiers de la Loire à Nantes. C'était un sous-marin océanique de la série des *Requin*. Equipé de deux moteurs diesel il pouvait atteindre la vitesse de 15 nœuds en surface et de 9 nœuds en plongée sur propulsion électrique. Son équipage se composait de 4 officiers et de 50 hommes. Basé en Méditerranée, il est engagé en 1940-41 dans des opérations en Tunisie, aux Canaries et au Levant. Il est torpillé par le sous-marin britannique HMS *Parthian* en Syrie le 25 juin 1941.

Caractéristiques - Déplacement : 975 t / 1 440 t, L : 78 m, l : 6,8 m, t.e. 5,1 m, 2 diesels, 2 900 chevaux, 15 nœuds ; D.F. : 5 600 N. / 10 nœuds. Effectif : 54 hommes.

Armement : 1 pièce de 100 mm, 2 de 13,2 mm, 10 TLT de 550 mm.

Le sous-marin **Actéon** a été construit en en 1931 aux chantiers de la Loire à Nantes. C'était un sous-marin océanique de la série dite des 1500 tonnes. Equipé de deux moteurs diesel il pouvait atteindre la vitesse de 17 nœuds en surface et de 10 nœuds en plongée sur propulsion électrique. Son équipage se composait de 4 officiers et de 59 hommes. Basé en Méditerranée, il est engagé dans des opérations au Levant, en mai 1940, en A.O.F. en juin 1941 puis au Maroc en décembre 1941. Regagnant la métropole en novembre 1942 il est grenadé et coulé par l'escorteur britannique HMS *Wescott* en baie des Andalouses, à proximité d'Oran, au cours de l'opération « Torch » le 8 novembre 1942.

Caractéristiques - Déplacement : 1 570 t / 2 080 t, L : 92 m, l : 8 m, t.e. 4,9 m, 2 diesels, 6 000 chevaux, 17 nœuds ; D.F. : 10 000 N. / 10 nœuds. Effectif : 63 hommes (83 en temps de guerre).

Armement : 1 pièce de 100 mm, 1 de 37 mm, 1 de 13,2 mm, 9 TLT de 550 mm, 2 TLT de 400 mm.

Marins de la famille Ertaud morts en mer ou disparus au loin

En 1950 a été constitué un comité afin d'ériger au centre du village de Trentemoult un monument à la mémoire des marins de Rezé disparus en mer et morts au loin.

Les membres de ce comité, placé sous la présidence d'honneur du vice-amiral Ollive et sous la présidence de George Aubin, capitaine au long cours et écrivain maritime, ont recherché les circonstances de la disparition de marins de Rezé survenues entre 1849 et 1947 : ils ont recensé ainsi 130 décès. Parmi ceux-ci on relève les noms de sept membres de la famille Ertaud.

Nom et prénom	fonctions	âge	navires	Circonstance de la disparition	année
Alexandre Ertaud	capitaine	28	Brick Gustave-Emile	P.C.B. en mer d'Irlande	1874-75
Joseph Ertaud	capitaine	32	3m Aramis	Mort en mer de la fièvre jaune	1879
Arthur Ertaud	lieutenant	18	Brick Francis-Marie	P.C.B. allant d'Alger à Dunkerque	1880
Narcisse Ertaud	capitaine	37	3m Marie-Louise	P.C.B. en Méditerranée	1896
Emile Ertaud	capitaine	53	S/S Ernestine	Disparu lors du naufrage à l'entrée de la Gironde	1900
Baptiste Ertaud	lieutenant	18	3m Saint-Rogatien	Tombé de la mâture à la mer, à l'entrée de la Manche, par tempête de neige lors d'une traversée de San Francisco à Falmouth	1902
Jules Ertaud	capitaine	51	3m Marthe Marguerite	Mort lors d'une traversée de Nantes aux Antilles	1908

P.C.B. : Perdu corps et biens