



## L'ÉNERGIE ATOMIQUE

**M. Léon Féline, délégué de Sud-Atome, préconise la construction immédiate d'un pétrolier atomique de 50 000 t**

Marseille, ...mars (de notre correspondant). — M. Léon Féline, directeur général de la S.O.M.E.C.I., délégué de Sud-Atome, a présenté sous la présidence d'honneur de M. J.M. Terrin, président de Sud-Atome, et effective de M. Léon Bétous, président de la Chambre de commerce de Marseille, deux films du service américain d'information sur le *Serennah* et le *Nautilus*. Il devait prononcer à cette occasion une brève introduction sur la propulsion atomique dans la marine marchande. Mais, orfèvre en la matière, M. Léon Féline s'est laissé entraîner par un sujet qu'il possède à fond, ce qui a valu à ses très nombreux auditeurs une véritable conférence d'une heure qui a fait leur régal par les secrets et les recettes de la « cuisine atomique » qu'il leur a révélés.

Nos lecteurs connaissant bien les problèmes théoriques de la propulsion atomique au travers des exposés parus dans le *Journal de la Marine marchande*, et notamment de M. J.P. Ricard, ingénieur en chef de la Compagnie générale transatlantique, nous insisterons plus particulièrement sur la partie de l'exposé de M. Léon Féline qui a trait à l'urgence de la construction d'un navire atomique français.

On sait le projet du Commissariat général à l'énergie atomique de construire au nouveau centre de Cadarache, qui sort tout juste de terre, un réacteur expérimental en l'état de prototype, dont on ne sait s'il sera à l'eau pressurisée, ou à modérateur organique. La deuxième version de ce réacteur équiperait ensuite la coque d'un sous-marin atomique construit à Cherbourg. Après les essais probants de cet engin militaire, on en viendrait au navire de surface à propulsion atomique.

Or, a dit M. Léon Féline, cette voie, pour désirable et nécessaire qu'il soit de construire un réacteur français, dont il faut vivement encourager l'étude, a un grave, très grave inconvénient : elle retarde de plus de cinq ans l'avènement de la propulsion nucléaire marchande en France. Voici son raisonnement étayé de solides arguments.

A partir d'un réacteur atomique marin déjà éprouvé — et les réacteurs dérivés de celui du *Nautilus* n'ont jamais entraîné aucun ennui de fonctionnement, étant plus sûrs que les propulseurs classiques, et les pannes et avaries ayant toujours provenu des auxiliaires — il faut construire un navire marchand français : il n'y a pas de problème d'étude de coque, d'adaptation et de liaison du réacteur à la partie mécanique de l'appareil propulsif ; tous sont résolus en théorie et par la longue pratique des architectes et ingénieurs navals classiques, car la révolution nucléaire réside dans le combustible seul, et est moins révolutionnaire que le passage de la voile à la vapeur et au moteur.

C'est pourquoi, toutes études théoriques étant faites, Sud-Atome est prêt à construire un navire marchand atomique : soit

un pétrolier de 50 000 t, type *Béarn* ou *Centaure*, entraîné à 20 nœuds par un réacteur atomique développant 20 000 ch sur l'arbre de l'hélice et que les Américains sont prêts à nous fournir. D'ici trois ans, ce pétrolier atomique pourrait prendre la mer. Certes son moteur ne sera pas français, mais pendant tout ce temps la construction navale atomique en France progressera considérablement dans tous les domaines. Comme les Américains avec le cargo mixte *Serennah*, nous aurons alors un navire banc d'essai. Il nous permettra d'« amariner » le réacteur, d'« amariner » ses auxiliaires, de rendre « marines » toutes les solutions nécessaires pour passer de l'énergie classique à l'énergie atomique. On peut faire confiance au génie français pour trouver les solutions adéquates, ingénieuses et quasi définitives. Et, outre que nous pourrions familiariser nos savants, les ingénieurs des chantiers, les techniciens et équipages avec l'énergie atomique, cela nous permettra de sauver notre construction navale que l'on condamne par avance à des activités réduites. Car ceux qui construiront les premiers navires atomiques seront les maîtres du marché.

Qu'on ne parle pas, pour retarder cette solution, de prix astronomiques. La comparaison n'est pas à faire si l'on veut avancer, elle est aussi sans grande signification : le prix des réacteurs est faussé au départ, comme celui de l'uranium enrichi. Ne parlons pas d'amortissement (des recherches préliminaires), mais de prix de revient. L'uranium est déjà apte à concurrencer le fuel. Il exige moins de personnel, pas d'intervention en mer. La différence entre un réacteur atomique américain et un propulseur classique est désormais insignifiante. « La voie que nous proposons, voie expérimentale, mais déjà féconde par ses enseignements pratiques en mille domaines, permettrait à la France de rester une grande nation maritime. »

### Demain...

■ Des « Journées d'études de la navigation touristique et sportive », auxquelles participent le Comité interfédéral des sports de l'eau, les grandes associations touristiques, la Chambre syndicale des industries nautiques ainsi que les administrations intéressées par ces problèmes, se tiendront les 9 et 10 mars à bord du bateau *Salon-Nautique*, face au 32 avenue de New York à Paris. La séance d'ouverture sera présidée par M. Gilbert Grandval, secrétaire général de la Marine marchande, et la séance de clôture par M. Jean Sainteny, commissaire général au Tourisme. Six commissions seront constituées : 1) fiscalité et affaires économiques ; 2) développement de l'infrastructure maritime et fluviale et affaires techniques ; 3) réglementation de la navigation sur les voies navigables ; 4) réglementation de la navigation touristique et sportive en mer ; 5) sécurité en mer et rivière, prévention des accidents ; 6) commerce extérieur, exportations et importations. Le président des Journées d'études est M. Nungesser, député de la Seine.

■ Au cours de sa séance du 10 mars à 15 heures, l'Académie de marine entendra une communication de M. Jean Laurent, corres-