

Pierre Stroh (31), 1912–2005

OCTOBRE 1931. Un regard clair incroyablement vif sous des sourcils un peu roux, de longs silences attentifs, préluant à quelque répartie inattendue pleine de verve ou d'humour – tels furent les signes qui attirèrent d'abord notre attention sur Pierre Stroh, dès nos premières semaines rue Descartes.

Fils d'un ingénieur du Génie maritime, il avait fait ses études secondaires à Toulon, avant de venir préparer l'X à Strasbourg, hébergé par sa famille alsacienne.

Reçu dans un bon rang, il était bon élève et bon camarade ; ses qualités intellectuelles et sa puissance de travail faisaient présager une belle carrière sans problème...

Une décision inopinée de l'administration ayant réduit, pour notre promotion, le nombre des places civiles offertes à la sortie à une trentaine, Stroh choisit alors le génie militaire.

Après deux ans d'école d'application, il fut nommé à Grenoble au 4^e régiment, où affecté à l'unité chargée des téléphériques, il découvrit, dans un cadre magnifique, un travail passionnant – et aussi l'enchantement de la haute montagne, où l'entraînait le capitaine Viard...

C'est à cette époque que se situe son mariage avec Louise-Anne Horst, issue comme lui d'une vieille souche alsacienne.

Stroh se plaira, plus tard, à évoquer ses années grenobloises.

h

En 1937, après deux années passées "dans la troupe", il fut muté, suivant l'usage, et nommé à la chefferie de Haguenau. Il y participa aux derniers travaux d'équipement du secteur de la ligne Maginot qui barrait, au nord, la plaine d'Alsace.

Septembre 1939... Logiquement, le capitaine Stroh fut affecté, sur place, au gros fort du *Schoenenbourg*, avec la responsabilité de toutes les installations techniques. Elles ne furent sérieusement mises à l'épreuve qu'en juin 1940 : l'adversaire, sa victoire déjà acquise, voulait sans doute tester à fond la résistance de nos forts. Il déclancha sur le *Schoenenbourg* un déluge de tirs d'artillerie jusqu'au plus gros calibre et de *Stukas*. Le fort, quasi intact, toujours redoutable, ne se rendit, fin juin, que sur ordre exprès de la Commission d'armistice.

Pierre Stroh partit en captivité, lourd d'une amertume qu'il n'oubliera pas.

h

Vint alors la trentaine d'années pendant lesquelles Stroh, ayant quitté l'armée (qui cependant le rappela au service deux fois, dont une comme *Kreiskommandant* en Allemagne), vécut, souvent outre-mer, une vie très active d'ingénieur civil – d'abord chez Stein et Roubaix (chaudières pour centrales électriques), puis en Israël (construction d'une grosse usine souterraine), plus tard chez Technip (liquéfaction de gaz à Arzew, raffinerie à Abidjan)... Il s'y distingua et en retira une vaste expérience et une grande connaissance des hommes. "C'est le sel des chantiers!" disait-on de lui chez Stein.



D.R.

Pierre Stroh en 1978.

h

1975 : La retraite – ou plutôt l'aube d'une nouvelle carrière !... En sa qualité d'officier du Génie présent au cœur de l'action au *Schoenenbourg*, il jugea que le *devoir* lui incombait de réunir les éléments d'un jugement *serein* sur la ligne Maginot – si critiquée alors – et sur son rôle dans le désastre national.

Un tel projet impliquait de vastes recherches de documents et de témoignages ; il prit de multiples contacts, notamment au Service historique de l'armée, chez nos voisins suisses, et auprès du professeur Martel, spécialiste de l'histoire militaire... Guidé par celui-ci, il se limita dans un premier temps à l'étude d'un épisode précis, et il choisit celui de la défense de la zone fortifiée de Modane contre l'agression italienne de juin 1940 ; ce travail lui valut le diplôme d'études approfondies d'histoire, qu'il soutint

en 1990 devant un jury de l'université de Montpellier – performance rare pour un ancien X...

Dès lors, il lui était permis de viser plus large. Sous l'égide du professeur Jauffret fut mise en train la préparation d'une thèse sur "la Fortification dans la pensée militaire française de 1870 à 1939". Infatigable, ayant déjà réuni une documentation considérable, il se remit au travail dans sa thébaïde champêtre de Lubersac...

h

Tout cela ne l'empêchait pas de gérer sa propriété, de visiter assidûment les siens, d'être fidèle aux réunions de promo, aux retrouvailles annuelles

avec les anciens de la ligne Maginot d'Alsace, et même de rejoindre chaque été, dans les Pyrénées, un petit groupe de camarades montagnards.

Cependant, les années passant, Stroh et ses frères désirèrent laisser un témoignage sur la vie et la carrière de leur père, directeur sous l'Occupation des usines Schneider du Creusot, arrêté par la Gestapo, déporté, inexplicablement disparu lors de la libération de Buchenwald...

Inspiré par sa fidélité filiale, Stroh travailla longuement, toutes ces dernières années, à réaliser l'œuvre projetée. Malade, il parvint à en signer

le bon à tirer peu de jours avant sa mort en mai 2005.

Le pasteur qui, dans la petite église campagnarde de Lubersac, présida aux obsèques de Pierre, souligna sa volonté *d'intransigeance*. Il ne transigeait pas, certes, avec les devoirs que lui dictait sa conscience professionnelle d'ingénieur – et pas davantage avec *sa conscience tout court*...

Comment, ici, ne pas avoir une pensée pour ses grands-parents Stroh, quittant, après "70", leur Alsace? n

Jacques Piraud (31)

André Gempp (39), 1920–2005

ANDRÉ GEMPP, promotion 1939, nous a quittés le 14 août dernier ; il venait d'avoir 85 ans. Nous étions nombreux, du Génie maritime, officiers ou ingénieurs sous-marinières, à Solliès-Toucas, près de Toulon pour assister à ses obsèques et aux honneurs militaires qui lui ont été rendus.

Entré à l'X à 19 ans, il choisit à la sortie le corps du Génie maritime. Après l'école d'application, il est affecté à Toulon où, très vite, on le charge de l'entretien des sous-marins, flotte hétéroclite d'origine française et allemande, avec une documentation et des rechanges à un très faible niveau.

Vers la fin de son séjour, il a la charge de la mise au point du premier bathyscaphe. En effet, si la validité du concept imaginé par le professeur Piccard avait été démontrée, l'engin qu'il avait conçu s'était révélé incapable d'une exploitation normale.

André Gempp enveloppe la sphère dans une structure remorquable en mer et transforme le sas d'accès en un véritable ballast de sous-marin. Il



D.R.

en résulte des relations difficiles avec le professeur qui quitte le projet pour ceux des *Trieste*, italien puis américain, qui reprennent les solutions imaginées à Toulon, validées par la plongée record à plus de 4 000 mètres au large de Dakar avec Houot et Willm (45) à bord, en février 1954.

À cette date, André Gempp avait quitté la métropole pour Saïgon où la Direction des constructions navales assurait l'entretien opérationnel de la flotte engagée en Extrême-Orient, mais il ne sera pas oublié dans l'attribution des récompenses qui suivront ce record, aujourd'hui trop oublié.

Après Saïgon et un bref séjour toulonnais, de février 1954 à mars 1956, il est désigné pour prendre le poste de chef de la section sous-marins du Service technique des constructions et armes navales à Paris, car, du fait de nombreux départs, il se trouve être le plus ancien des ingénieurs du Génie maritime sous-mariniens.

La charge de cette section aux effectifs réduits était lourde avec l'achèvement des *Narval*, la construction des *Aréthuse* et des *Daphné*, le suivi de la flotte en service et, à la fin des années 1950, le projet de sous-marin à propulsion nucléaire à uranium naturel qui échoue pour des raisons techniques. Mais on avait pu constater, à cette occasion, que l'organisation de liaison "Marine CEA" n'était pas satisfaisante et ne laissait pas assez d'initiatives au chef de la section sous-marins du STCAN.

Aussi, lorsque le général de Gaulle a décidé de doter notre force de dissuasion d'une composante navale sous-marine, une organisation, *Cœlacanthe*, a été mise en place, donnant à deux ingénieurs des fonctions très importantes : un maître d'œuvre principal chargé, entre autres, de la cohérence technique et calendaire de l'ensemble du projet, le MOP, et le maître d'œuvre constructions navales, architecte du navire, chargé du projet d'un sous-marin, innovant dans presque toutes ses performances, intégrant un système d'armes en cours de développement et devant être conduit avec un grand nombre de coopérants, de la DCAN, de la Marine, des services étatiques et de l'industrie privée !

Bensussan (27) a été le premier MOP, André Gempp, le premier architecte du navire. On lui doit, en particulier, l'initiative particulièrement féconde, d'avoir fait construire un sous-marin expérimental, *Le Gymnote*, qui servira à la mise au point des systèmes stratégiques, du M1 pour *Le Redoutable* jusqu'au M4 inclus, sans pénaliser le programme de mise au point des SNLE.

La réussite d'André Gempp dans ce rôle d'architecte sera reconnue puisque, devenu ingénieur général, il sera désigné pour prendre la suite de Bensussan comme MOP, à l'été 1966. Il étend alors son action vers les autres composantes du programme, dont l'environnement à terre : base de l'île Longue, pyrotechnies, station VLF de Rosnay, centres d'entraînement... Tous ceux qui ont travaillé à ses côtés, ingénieurs civils et militaires, officiers de marine évoquent toujours son action avec admiration, avec émotion.

Il occupe ce poste jusqu'à fin janvier 1972, date importante du programme puisque *Le Redoutable* appareille pour sa première patrouille opérationnelle tout début février. À la réunion du Conseil des ministres qui décide de sa nouvelle affectation, la direction de la DCAN de Toulon, le 19 janvier 1972, le ministre d'État chargé de la Défense nationale, Michel Debré, rend hommage à André Gempp "pour son action remarquable (...) qui avait trouvé son aboutissement dans la mise en service du premier sous-marin lanceur d'engins, *Le Redoutable*". Déjà, en 1967, à l'occasion de la promotion spéciale suivant le lancement du *Redoutable*, il avait été promu officier de la Légion d'honneur.

Il restera à la tête de la DCAN de Toulon jusqu'à fin septembre 1979. C'était alors la plus "grosse" direction locale des constructions navales, avec plus de 8 000 emplois : entretien de la flotte, dont les porte-avions, entretien d'avions à Cuers, pyrotechnies, centres d'études et expérimentations pour les systèmes d'armes, les sous-marins... Avec compétence, avec autorité, avec l'entière confiance du directeur central, il dirige ce grand ensemble industriel dans le souci permanent du plein-emploi et de la productivité.

Il n'avait pas atteint la limite d'âge de son grade lorsqu'il décide de partir en deuxième section et de mettre ainsi un terme à sa carrière, entièrement au service des constructions

navales militaires. Il était commandeur de la Légion d'honneur, allait devenir grand officier de l'ordre national du Mérite, commandeur du Mérite maritime et titulaire d'autres décorations.

Il aura été un ingénieur du génie maritime au sens plein du terme, alliant compétences techniques et scientifiques, sens de l'organisation, aptitude à la gestion de programmes complexes, un exemple pour beaucoup. Son autorité ferme sous une apparence bourrue, ses avis donnés de sa voix grave restent dans les mémoires.

Il s'est retiré à Solliès-Toucas, dans son mas au milieu de ses oliviers ; ses problèmes de santé s'étaient aggravés ces dernières années. Il vivait assez mal certaines évolutions de la société française. Tout récemment, il s'était indigné (il n'était pas le seul) de la façon dont la presse locale commentait le procès à Marseille, dit de la DCN de Toulon. Lui qui l'avait dirigée plus de sept ans connaissait l'intégrité des ingénieurs, leur souci d'accomplir leur mission, au détriment le cas échéant du strict respect de règles administratives de moins en moins adaptées à la conduite de tâches industrielles à incidences opérationnelles.

Peu après sa première affectation à Toulon, en 1946, il a épousé Pierrette. Elle est une petite-fille de l'amiral Daveluy qui est devenu célèbre, il y a une centaine d'années, par ses prises de position souvent prophétiques, pour les sous-marins en particulier. Ils ont eu sept enfants ; deux d'entre eux sont disparus dont l'un au printemps dernier. André Gempp m'avait annoncé en 1996 le début de la troisième génération... n

Jean Touffait (44)