

Soutenir et rayonner

Au nom des membres du conseil d'administration et des bénévoles de l'AEN, je vous présente mes vœux les plus chaleureux, pour vous-mêmes et tous vos proches, pour que 2020 soit une année qui vous apporte joie, bonheur et réussite tant sur les plans personnel que professionnel.

Mes pensées vont à celles et à ceux qui connaissent des difficultés ou des souffrances parfois difficiles à supporter. Avec le Chancelier, les membres du comité des secours et l'ensemble des commissaires de promotion, et dans la continuité de ce que nous avons réalisé les années passées, je m'attacherai à ce que la mission de solidarité de l'AEN reste la priorité dans la conduite des actions que nous menons. Par les remerciements toujours émouvants que nous recevons, je sais que, plus encore que les aides matérielles que l'association apporte, c'est le sentiment d'être soutenus par toute la communauté de ses membres qui touchent celles et ceux qui en ont besoin.

Comme chaque année, le quatrième trimestre 2019 a vu deux grandes manifestations organisées par l'AEN. Pour la deuxième fois consécutive, nous avons bénéficié du site magnifique de la chapelle du Val de Grâce pour la messe du Souvenir parisienne, célébrée en communauté d'esprit avec celles qui se tiennent dans les ports. La chorale de l'École navale a, une fois de plus, magnifiquement accompagné l'office célébré par le Père Pierre Fresson, Vicaire Général et aumônier national Marine. Deux semaines auparavant, la Soirée Bleu Marine avait rassemblé plus de quatre cents participants dans les salons du Cercle national des Armées. Par sa qualité et par la présence renouvelée du Chef d'état-major de la Marine ainsi que de nombreux officiers en activité,

cette réception contribue au rayonnement de la Marine dans une ambiance de grande convivialité.

Dans un registre plus informel, le service Carrières a organisé en novembre la rencontre d'une cinquantaine de membres du Carré des Officiers, réseau qui met en relation les officiers qui ont opté pour une deuxième carrière dans le civil ainsi que ceux qui réfléchissent à la possibilité d'une reconversion. La disparition progressive des anciens EOR Marine parmi les cadres dirigeants et supérieurs du monde civil avec la suppression du service national nous fait prendre conscience de l'importance du rôle de rayonnement que les officiers qui se sont reconvertis sont amenés à assurer.



L'École d'aujourd'hui ne peut plus être exactement celle que chacun d'entre nous a connue lors de son séjour à Lanvéoc

En 2020, nous continuerons à soutenir les initiatives et les activités des Bordaches dans des domaines aussi variés que le Grand Prix de l'École navale, les représentations de la troupe de théâtre et de la chorale, le dîner des midships et d'autres encore. Nous nous intéresserons également aux évolutions de l'École qui découlent de son statut d'Etablissement Public à caractère scientifique, culturel et professionnel (Grand Etablissement) et de la prise en compte des besoins nouveaux de la Marine dans les cursus de formation. Chaque fois que cela nous semblera utile, nous ouvrirons les pages de la revue à ceux qui nous expliqueront pourquoi l'École d'aujourd'hui ne peut plus être exactement celle que chacun d'entre nous a connue lors de son séjour à Lanvéoc.

L'AEN est au service ses membres. Faites-nous part de vos suggestions et n'hésitez pas à nous solliciter !



~~~~~  
■ Par  
**Eric Dyèvre**  
Président de l'AEN et  
de l'Alliance Navale  
EN 73  
~~~~~





sommaire

Revue de l'Association amicale des Anciens Élèves de l'École navale et des Associations d'officiers de la Marine
 86, rue d'Amsterdam
 75009 Paris
 Tél 01 40 16 00 11
 Fax 01 44 91 91 20
 labaille@wanadoo.fr
 www.anciens-navale.fr
 Revue trimestrielle
 ISSN 1281-1807
 Abonnement 2020
 Membre actif AEN ou Alliance navale 16€
 Autres France et Europe 25€
 Autres Dom-Tom et Etranger 30€
 le numéro 8€
 Imprimerie Chevillon (89)
 Dépôt légal 1^{er} trimestre 2020
 N° commission paritaire 1017 G 82886
 Directeur de la publication Eric Dyèvre
 Rédacteur en chef Arnauld de La Porte
 Comité de rédaction Michel Beguin, Denis Bigot, Gilles Bizard, Bernard Collin, François Dupont, Stéphanie Guénot Bresson, Gwennann Le Lidec, Richard Mathieu, Nicole Monnier, Max Moulin, Bruno Nielly, Jacques Tupet, Jean-Loup Velut
 Maquette Nelly Denos-Bayard Service Réalisation Nathalie Pradeilles

Actu Marine

p. 6

- La Baïlle 5G : entre traditions et innovations
par Eric Pages
- Après l'échouement du Rhodanus au sud de la Corse
par Thierry Duchesne



Sciences navales

p. 12

- La course aux abysses
par Alexandre Luczkiewicz en entretien avec Thierry Hoijtink
- Les maelströms de l'espace
par Michel Bourgoïn
- Un exemple de résilience organisationnelle : Syderec et les transmissions océaniques stratégiques
par Max Moulin

Après la Marine

p. 24

- Dans la tête d'un consultant
par Hubert Pousset
- Sortir du CAC 40
Le MEDEF aujourd'hui
par François Dupont

Histoire

p. 30

- Learning War
L'évolution de la doctrine dans l'US Navy
par Thibault Lavernhe
- Brest entre béton et gravats
par Bernard Collin

1^{er} de couverture
 Stage d'aguerrissement de la promotion EN18
 Crédit ©Stéphane Marc / École navale

4^e de couverture
 Promotion EN19 à la pointe de Lostmarc'h D.R.





Esprit d'équipage

« Chaque fois que la France a tourné le dos à la mer, elle s'est trompée ». C'est par ces mots que Président de la République a ouvert le 3 décembre, les Assises de l'économie de la mer à Montpellier, dont nous rendons compte dans cette édition. Au-delà des idées partisans, ne boudons pas notre plaisir. L'Etat affiche une vision et une réelle ambition maritime. Une ambition respectueuse des exigences d'une transition écologique qui offre à la France de belles opportunités, à l'exemple du développement de l'éolien marine ou l'exploitation dans un cadre durable et raisonné des fonds marins. Alexandre Lucwiewicz, soutient d'ailleurs dans cette même parution que nous sommes présents activement dans la course aux abysses.

Dans cette stratégie maritime, y compris dans sa composante Indopacifique que Bruno Nielly nous décrivait en juillet dernier, Emmanuel Macron n'a pas manqué de souligner la place essentielle de notre Marine : « Dans notre économie mondiale et numérisée, portée par la maritimisation des flux et les réseaux de câbles sous-marins, il ne saurait y avoir de prospérité sans sécurité en mer ». C'est le sens de la modernisation et du renouvellement programmé de nos moyens. Protéger les routes maritimes, la biodiversité et les ressources halieutiques, faire respecter et défendre nos intérêts autour de nos côtes et au large.

La suffisance des moyens reste bien sur une question. En concluant que notre pays avait besoin d'un esprit d'équipage, le président a rendu un hommage appuyé à l'esprit des marins, mais a aussi suggéré que tout est également question de tempérament pour réformer.

En assumant la réforme et en s'ouvrant à l'extérieur, vers les universités et le monde de la recherche, la Baille s'est enrichie des autres, mais n'a rien perdu de ses valeurs. C'est ce que nous explique le Directeur Général de l'École navale. Ce changement est certes exigeant notamment pour les cadres, mais les laboratoires du Poulmic servent la Marine en prenant en compte en amont ses besoins opérationnels et contribuent à éveiller les bordaches à l'environnement complexe dans lequel ils évolueront.



■ Arnould de La Porte
Rédacteur en chef EN 73



Culture
p. 54

Libres propos
p. 36

- **Minerve et Eurydice**
par Jean Le Tallec
- **Elargir nos horizons**
par Arnould de La Porte
- **Courrier des lecteurs**
- **Humeurs de mer**
par Jean-Loup Velut

- **1870, les espoirs déçus de Julien Viaud**
par André Fourès
- **Flottes de combat 2018**
par Max Moulin
- **Le sabre**
par Jacques Tupet
- **La pincée de sel**
par Bruno Nielly
- **La mer en musique,**
par Jérôme Collin
- **Notes de lecture**

Vie des associations
p. 46



Le capitaine de frégate Charles Martinant de Préneuf

■ Par Hubert Putz EN 65

Dans la nuit du 7 au 8 novembre 1942, une force aéronavale américaine aborde par surprise la côte marocaine et entreprend de débarquer de vive force dans les secteurs de Port-Lyautey et de Safi puis dans celui de Fedala. A Casablanca, à l'aube du 8 novembre, tous les bâtiments sont mis en alerte puis reçoivent l'ordre d'appareiller. Vers 8 heures, après avoir lancé des tracts exhortant les Français à accueillir les Américains en libérateurs, des appareils embarqués mitraillent et bombardent le port ainsi que les bâtiments qui y sont immobilisés. Dès les premiers coups les dégâts sont considérables : trois sous-marins et une dizaine de cargos ou paquebots sont coulés sur place, deux torpilleurs et un contre-torpilleur gravement touchés, le Jean Bart atteint à plusieurs reprises. A 8h30, le *Boulonnais* et le *Brestoïis* de la 5^e Division de torpilleurs franchissent les passes avec pour mission de s'opposer aux forces qui appuient un débarquement à Fedala.



Le *Boulonnais* est commandé par le capitaine de corvette Charles Martinant de Préneuf, issu de la promotion 1921 de l'École navale. Breveté canonier, il a déjà servi sur le *Boulonnais* en 1932-33. Il se distingue en 1940 au commandement d'un groupe de batteries mobiles contre

avions ce qui lui vaut d'être cité à l'ordre de l'Armée de mer :

« Les 1^{re}, 3^e et 4^e batteries mobiles de 90 CA, sous le commandement du capitaine de corvette de Préneuf, ont fait preuve de belles qualités militaires et professionnelles pendant les différents engagements auxquels elles ont pris part et en conservant malgré les difficultés de toute nature l'intégrité de leur puissance de combat pendant la manœuvre de dégagement qui leur avait été ordonnée. »

En 1941, à Casablanca, Martinant de Préneuf se trouve, comme toute la 2^e Escadre légère, face à un adversaire beaucoup plus puissant. Dès leur sortie du port les bâtiments sont mitraillés par les appareils de l'USS *Ranger*.

La fin du *Boulonnais* est racontée par Peter Tompkins¹, correspondant de guerre et agent de l'OSS :

« Ayant perdu tout espoir, les Français attaquent, le désespoir au cœur. Le commandant du contre-torpilleur le *Boulonnais*, jouant le tout pour le tout, entreprend une opération suicide contre une des plus puissantes unités américaines afin de lui infliger, à la torpille, le plus de dégâts avant de sombrer.

Hissant son pavillon, il fonce à toute vapeur droit sur les croiseurs américains. Il est immédiatement suivi par un autre contre-torpilleur, le *Brestoïis*, qui pousse à ce point les feux que sa cheminée arrière tourne au rouge.

Les Américains ont la plus grande peine à les toucher...

Le *Boulonnais* est atteint par deux obus dont l'un décapite un marin, tandis que l'autre, crevant la chaudière, fait baisser la pression. S'entourant d'un écran de fumée, le *Boulonnais* continue de tirer, son capitaine attendant pour lancer ses torpilles d'être à 12 000 mètres de sa cible. Le télémétriste compte à haute voix jusqu'au moment où le contre-torpilleur est à 11 800 mètres du bâtiment américain, mais l'ordre de lancer les torpilles n'est pas donné : cinq obus américains frappent simultanément le navire français, aussitôt



enveloppé d'un rideau de flammes et de fumée ».

La version officielle du Service historique de la marine diffère légèrement de celle de Tompkins dans la mesure où Martinant de Préneuf est rapidement mis hors de combat :

Le commandant de Préneuf et un officier du *Boulonnais* sont grièvement blessés et la commande de barre du torpilleur endommagée ; néanmoins, le bâtiment rejoint sa formation et le LV Chazereau, officier en second, qui en a pris le commandement lance les torpilleurs de la 5^e DT à l'attaque des croiseurs américains. La riposte de ces derniers est vive et le *Boulonnais* est atteint par un projectile de 152 qui explose dans une chaufferie, tuant trois hommes dont l'ingénieur mécanicien Teyssandier.

Poursuivant son attaque, le torpilleur est atteint par un autre obus qui détruit l'appareil moteur en provoquant de nombreuses voies d'eau, et il doit être évacué. Un projectile du cuirassé *Massachusetts* explose alors sur une embarcation de sauvetage, tuant plusieurs hommes dont le commandant de Préneuf mourant que l'on venait d'y descendre. À midi, son évacuation terminée, le *Boulonnais* coule par l'arrière et disparaît.

Charles Martinant de Préneuf a été promu capitaine de frégate à titre posthume pour compter du 11 novembre 1942.

jhubertputz@gmail.com

1. Le maître de l'amiral Darlan, Albin Michel p. 146



Notes de lecture

Résister sur les mers. Une histoire de la Marine française libre

Luc-Antoine Lenoir

Les éditions du Cerf, 285 pages, 24 €

De la première entrevue à Londres, de l'amiral Muselier avec le général de Gaulle, début juillet 1940, à la démonstration des *Motor-Torpedo Boats* (MTB) de la 23^e Flottille, sur la Seine, le 14 juillet 1945, Luc-Antoine Lenoir raconte l'histoire des FNFL. Rien n'est omis.



Ni les espoirs, ni les découragements. Ni les tensions politiques, ni le respect des Alliés devant l'engagement des équipages.

Un seul but motive tous ces hommes : la libération et la grandeur de la France. Du recueil de renseignements sur le sol français aux convois de Russie, de Bir-Hakeim aux plages de Normandie, les opérations sont décrites avec soin. Non moins intéressantes sont les pages qui évoquent les rapports difficiles de Muselier avec de Gaulle, comme celles qui traduisent l'ambiance assez lourde de la fusion avec la marine d'Afrique du Nord, fin 1942. La question de la souveraineté du pays, jamais délaissée par le chef de la France Libre, est toujours présente. Le récit du ralliement de Saint-Pierre et Miquelon, à un moment politique fort opportun, en témoigne de captivante manière. L'ouvrage de Luc-Antoine Lenoir rend justice, sans parti pris, à des marins naturellement engagés pour résister, en mer.

■ Bruno Nielly

S'adapter pour vaincre, comment les armées évoluent

Michel Goya

Perrin 2019, 425 pages, 24 €

En prenant sept cas d'école illustrant la conduite du changement dans les armées, Michel Goya propose avec *S'adapter pour vaincre* une analyse des rouages de l'adaptation des grandes structures militaires sous la pression de leur époque : qu'il s'agisse de l'ascension de l'armée prussienne au XIX^e siècle, de la métamorphose de l'armée française durant la Première Guerre Mondiale, du déclin de la Royal Navy au cours de la première moitié du XX^e siècle ou encore de la confrontation de l'US Army avec la guerre moderne à partir de 1945, l'auteur s'attache à mettre en lumière les inducteurs de la mue de la Pratique (avec un grand « P » sous sa plume) au sein de ces organisations complexes.



Au-delà de la rétrospective historique, le principal intérêt de l'ouvrage est son analyse percutante sur les conditions d'apparition de l'innovation au sein d'une struc-

ture militaire. S'adapter pour vaincre montre ainsi comment les innovations de rupture ne viennent pas souvent de l'intérieur – contrairement à l'innovation dite « continue » – mais sont généralement imposées de l'extérieur, sous la pression de l'ennemi par exemple. On y voit également les viscosités et les biais cognitifs à l'œuvre, que ce soit l'effet générationnel des décideurs, la propension des armées à reproduire des modèles connus, la rivalité entre les services d'une même armée ou encore l'illusion de pouvoir piloter de manière centralisée le cycle du changement. Le rôle du politique pour faire passer les évolutions de rupture est également mis en avant, tout comme l'importance de créer les conditions de l'émergence d'un courant de pensée libre de réflexion non institutionnelle. On retiendra enfin l'importance pour une organisation militaire de pouvoir expérimenter, grâce à un surplus de ressources matérielles et de temps libre.

Servies par la clarté habituelle du propos de Michel Goya, les sept tranches d'histoire intellectuelle et militaire qui défilent sous nos yeux combleront à la fois les amateurs d'histoire militaire et les officiers désireux de disposer de repères pour mieux « penser l'innovation » dans les armées.

■ Thibault Lavernhe

Voiles sur l'Irlande

Antonio Ferrandiz

Corsaire Editions, 501 pages, 20 €

Après les *Voiles de la République*, primé par l'académie de marine en 2017, voici la suite des aventures d'Athanase Delrieu. D'une fâcheuse posture au fond de la prison de Brest, en début d'ouvrage, à la désastreuse expédition d'Irlande en 1796, le jeune officier traverse la houleuse période révolutionnaire en conservant son enthousiasme et ses amours. Il est corsaire chanceux avant de



connaître les pontons anglais d'où il s'échappe pour finalement réintégrer la marine avec le grade de lieutenant de vaisseau. À bord de la frégate *Zélée*, le héros suit l'escadre jusqu'à Bantry où, le roman l'emportant sur l'Histoire, il n'endosse qu'en partie l'aventure du lieutenant Proteau et de la désormais fameuse yole de la *Résolue*. En revanche, au retour vers Brest, la *Zélée* connaît la fin du vaisseau *Les Droits de*

l'Homme du commandant Lacrosse. On peut regretter quelques confusions géographiques ou historiques ainsi que la transformation de la vieille Penfeld en Penven mais les descriptions de manœuvres et de combats en mer sont précises et rigoureuses. Dommage, tout de même, que le titre ne se rapporte qu'aux quatre-vingts dernières pages d'une œuvre qui en compte cinq cents..

■ Bruno Nielly

Commandant de sous-marins, du Terrible au Triomphant, la vie secrète des sous-marins

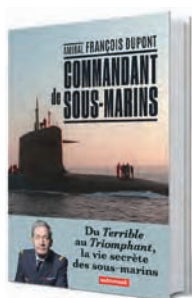
François Dupont

Autrement, 288 pages, 13,99 €

François Dupont nous emmène à bord d'un SNLE, pour une patrouille de 70 jours dans un univers clos et strictement isolé du monde extérieur. Les cent-onze hommes qui constituent l'équipage de ce Nautilus d'acier de cent-trente-huit mètres de long et douze de diamètre vivent en complète autarcie sous les ordres de leur commandant, situation que les sociologues nomment une « institution totale ». Un lieu de vie unique et très exigu où s'entremêlent les activités de travail, de loisir et de repos, réglées par le rythme implacable des quarts de deux, trois ou plus souvent quatre heures.

Seuls une organisation millimétrée et des rituels parfaitement rôdés permettent de garantir le fonctionnement harmonieux de ce « système sociotechnique complexe », où l'homme et la machine sont indissociablement liés. Le SNLE est en effet l'objet matériel le plus complexe jamais construit par l'homme, constitué de plus d'un million de pièces significatives, à mettre en regard des quelques dizaines de milliers de pièces composant un avion de chasse. C'est dire si l'équipage de ce navire, isolé en mission plusieurs mois sous l'eau, doit être hautement qualifié pour garantir la permanence opérationnelle sans faille de notre dissuasion nucléaire.

Dans un style fluide bien adapté à l'ambiance feutrée du récit, François Dupont nous décrit cette vie déroulée de



jour en jour, sans heurts sinon sans problèmes à résoudre quotidiennement.

Plusieurs encarts bienvenus viennent apporter des compléments d'information générale sur le monde méconnu des sous-marins.

■ Emmanuel Desclèves

Pierre Bouvet, le vainqueur du Grand-Port, seule victoire navale sous la Révolution et l'Empire, 20-24 août 1810

Jean Verdet

Ed. Guenegaud, 686 pages, 2019, 35 €

L'auteur Jean Verdet est l'un des descendants de Pierre Bouvet et a eu à ce titre accès à de nombreuses archives familiales non exploitées jusqu'ici. Il traite avec beaucoup de méthode l'époque et le personnage. Mais à travers la vie de Pierre Bouvet, c'est toute l'histoire d'une famille de marins de l'île Bourbon qui est présentée de manière fort intéressante.



Le héros du livre est né à Saint Benoît (La Réunion) en 1775. Il sert dans la marine jusqu'en 1822. Nommé contre-amiral à titre honoraire, il décède à Saint-Servan en 1860.

Sa carrière est particulièrement mouvementée. Il est fait quatre fois prisonnier : en 1793 au château de Brest, en 1798 sur les pontons anglais de Plymouth, puis à bord d'une frégate anglaise en 1806, puis à nouveau prisonnier des anglais en 1808, où il est libéré en payant une coquette rançon. À l'exception d'un séjour en Guadeloupe, il mène l'ensemble de ses campagnes en océan Indien : Indes, Indonésie, Philippines, mer de Chine, canal de Mozambique, Le Cap, et bien sûr l'île Bourbon et l'île de France.

Le cœur du livre porte sur la bataille du Grand-Port (20-24 août 1810), près de Mahebourg. Ce combat qui illustre l'audace britannique et la ténacité française est la seule victoire navale française sous la Révolution et l'Empire. À ce titre son nom figure sur l'Arc de Triomphe. L'histoire a retenu la phrase célèbre prononcée par Bouvet, au moment où il prend la relève de Duperré, lors de ce combat : « À droite toute et vive l'Empereur ». Après la victoire, Hamelin et surtout Duperré, qui les premiers rédigent des rapports, s'y attribuent tous les mérites, au détriment de Bouvet. Ce dernier attend 1840 pour réagir, dans son « Précis des Campagnes » et y rétablit de manière assez convaincantes quelques vérités. « Tullit alter honores », comme disaient les anciens. C'est un autre qui porte les honneurs. Ce n'est pas le moindre mérite de ce livre que de rééquilibrer les rôles respectifs de Bouvet et de Duperré dans cette aventure.

À lire absolument par tous les passionnés de l'histoire navale de l'océan Indien.

■ Jean-Loup Velut

savoir +

Ecrire dans la Baille

Les articles

Le chemin de fer de *la Baille* fonctionne par doubles pages. Les articles publiés sur deux pages comportent 6000 à 7000 signes.

Les articles plus longs, si le sujet le justifie, sont publiés sur trois à quatre pages. Les textes ne peuvent alors dépasser 14000 signes.

Les auteurs sont invités à fournir deux illustrations au minimum par double et si possible un encadré ou une infographie, comptée dans les signes.

Le courrier lecteurs et les notes de lecture

Vous souhaitez réagir sur un article ou un événement dans un format plus court -1500 à 3000 signes- pensez au courrier des lecteurs.

Vous avez aimé un livre, un film, une exposition, sur un sujet maritime pensez aux notes de lecture : 1 500 à 2 000 signes.

Le calibrage des différents textes est donné en caractères espaces compris.

A vos plumes

Envoyez vos contributions à

arnauld.2lp@orange.fr ou à labaille@orange.fr