Notes de lecture

Atlas des fortunes de mer

Cyril Hofstein

Illustrations de Karin Doering-Froeger, Arthaud, 144 pages, 2019, 25 €

Une trentaine d'histoires de mer, brèves mais intenses, agréablement présentées, constituent cet atlas des fortunes et infortunes connues par les marins du monde. Combats, naufrages, histoires insolites ou mystérieuses réveillent notre imagination et nous font voyager autour du monde. Tout est vrai et, en même temps, au fil des pages souffle une brise envoûtante, nourrie de questions sans réponse. Qu'est-il arrivé à la Marie-Céleste ? Albert Londres a-t-il été victime d'un attentat ? Que sont vraiment devenus les naufragés de Crozet ? Ce livre est un cadeau idéal pour faire connaître et partager les frissons du monde fabuleux de la mer, à partir de ses drames et de ses héroïsmes.

■ *Bruno Nielly*

Etienne Blandin peintre de la Marine

Patrick Blandin, Jérôme Loyer

Éditions des Tilleuls 2019, 390 pages, 35 €

Les malouins et leurs visiteurs connaissent tous les séries cartes postales signées Étienne Blandin représentant les navires célèbres de la marine à voile ainsi que les figures de corsaires et pirates, présentées dans toutes les boutiques de souvenirs de Saint Malo et Saint Servan. Si l'œuvre de l'illustrateur est bien connue, celle de l'artiste peintre officiel de la Marine (POM) depuis 1933 ne l'est vraiment que d'un public averti essentiellement composé de bretons, malouins, cap-horniers et historiens de marine, l'artiste ayant exposé principalement en Bretagne.

Le magnifique ouvrage co-redigé par son fils Patrick et son petit fils Jérôme nous fait découvrir l'ampleur de l'œuvre et l'éclectisme de l'artiste, professeur de dessin, portraitiste subtil, paysagiste talentueux, coloriste exceptionnel, mais surtout peintre de navires et de scènes de mer d'une exactitude technique et historique du niveau de ses confrères POM mieux connus du grand public tels que Léon Haffner, Albert Sebille, Marin-Marie, Roger Chapelet, Albert Brenet ou Pierre Peron dont les œuvres ont fait l'objet de multiples publications dans le passé. L'artiste maitrise d'ailleurs les techniques de chacun qu'il adapte à sa propre sensibilité : crayon, plume, encre, lavis, aquarelle, gouache, huile, pastel. L'artiste connaît aussi bien l'architecture navale que l'ambiance à bord des bâtiments de la marine nationale comme des navires marchands qu'il sait parfaitement restituer.

Nous ne saurions que recommander chaudement ce magnifique ouvrage, qui comble heureusement un vide, aux amateurs d'art et plus particulièrement de marines.

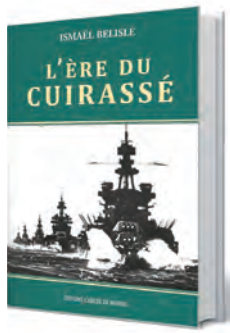
■ *Max Moulin*

L'ère du cuirassé

Ismael Belisle

L'ancre de marine 2019, 26 €

L'auteur professeur de Génie industriel à l'École Centrale de Lyon puis à l'ITEC, avait relaté dans un premier ouvrage *La voile et le canon, le monde des marines de guerre à voile, 1745-1815* l'apogée du vaisseau avec notamment le chef d'œuvre du baron Sané, le vaisseau 74 canons. Dans son deuxième ouvrage il décrit la genèse et l'évolution technologique du cuirassé, à l'heure de la révolution industrielle du XIXe siècle, depuis la première bataille de garde-côtes cuirassés entre le *Monitor* et le *Merrimack* à Hampton Roads en mars 1862 jusqu'au désarmement en 2006 du *Wisconsin*, dernier cuirassé américain. La période de transition entre vaisseaux à voile et navire en fer à propulsion vapeur a été relativement courte, moins de deux décennies entre la réalisation de la première frégate cuirassée de haute mer *Gloire* en 1859 armée de canons Paixhans à obus explosifs, et le premier cuirassé intégral HMS *Devastation* en 1873. Le *Dreadnought* conçu par l'amiral Fisher First Sea Lord en 1904 sera le prototype du cuirassé moderne optimisé pour sa fonction principale la « bataille décisive en mer » selon Mahan (affrontement symétrique au canon entre « lignes de bataille » ,justifiant l'appellation officielle « bâtiment de ligne » en France ou « *battleship* » dans les pays anglo-saxons).



L'histoire du cuirassé qui s'échelonne sur une quinzaine de décennies est celle d'un système dont la complexité croissante fait apparaitre simultanément des vulnérabilités aux nouvelles menaces dissymétriques (aviation d'assaut embarquée , sous marins ...) voire asymétriques (nageurs de combat, mines ...). Le cuirassé rarement utilisé dans sa mission nominale (Tsushima, Jutland ...) s'est dès lors trouvé engagé au cours de la seconde guerre mondiale dans des affrontements hybrides, combinés avec l'emploi déterminant de porte-avions dont la portée des avions est très au-delà de celle des canons (*Bismark*, cap Punto Stilo, cap Matapan, guerre du Pacifique). Son rôle a évolué

vers celui de puissante plateforme DCA dans les Task Forces de porte-avions et de batteries flottantes d'appui feu contre la terre, illustrant le vieux dicton militaire toujours vérifié « *la guerre que l'on fait n'est jamais celle que l'on a prévue et préparée* ». Cependant si le cuirassé en tant que tel a disparu après avoir atteint son apogée avec le *Yamato* de 69 000 tonnes, la formule visionnaire de l'amiral Beatty, First Sea Lord en 1919, (cité par G. Toudouze *Histoire de la marine*) « *le navire de bataille de demain sera très différent de celui que nous connaissons, il pourra peut être plonger, accomplir des évolutions actuellement impossibles ou voler*. », paraît plus que jamais d'actualité avec le porte avions nucléaire et le SNA. En conclusion, l'ouvrage d'Ismael Belisle est une excellente synthèse illustrée, de lecture aisée et attractive, relative à une période clé de l'évolution de l'architecture navale.

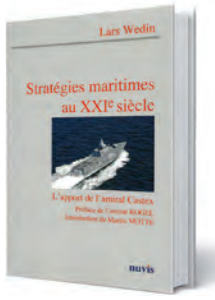
■ *Max Moulin*

Stratégies maritimes au XXIe siècle, l'apport de l'amiral Castex

Lars Wedin, préface de l'amiral Rogel, introduction du professeur Martin Motte

Nuvis 2015, 200 pages, 23 €

L'auteur, capitaine de vaisseau (R) de la marine suédoise, breveté de l'ESGN, a commandé à la mer et occupé de hautes fonctions au Ministère des Affaires étrangères à Stockholm puis à l'Etat-major de l'Union européenne. En France il a été couronné par l'Académie des Sciences morale et politique pour son ouvrage *Marianne et Athéna-La pensée militaire française du XVIIIe siècle à nos jours*, il est directeur des études auprès de l'Institut français d'analyse stratégique (IFAS) et membre associé de l'Académie de Marine. C'est à l'ESGN qu'il a eu l'occasion d'approfondir les *Théories stratégiques* de l'amiral Castex, qui bien que réputées, sont néanmoins particulièrement difficiles d'accès par volume (7 tomes soit plus de 3 000 pages) mais aussi par le style de rédaction traduisant une pensée évolutive au fil du temps en fonction de l'évolution des sciences et techniques et des événements durant les 13 années de leur élaboration (1926-1939). Castex par la suite, après avoir été contraint de quitter le service actif par l'amiral Darlan en 1940 en raison de sa trop grande lucidité sur la conduite de la guerre, a poursuivi ses réflexions jusqu'en 1955. Visionnaire, il avait perçu dès les années 20 le rôle futur majeur des nouvelles armes (sous-marins, aviation …) dans la maîtrise de la mer, la nécessité d'une vision globale, donc géopolitique, dans la conduite de la guerre, le rôle de l'Afrique comme profondeur stratégique du système de défense français de l'entre deux guerres (ce qui se vérifiera après la défaite de 1940), le futur rôle de la dissuasion nucléaire immédiatement après Hiroshima. Si certaines de ses conclusions très ciblées sont maintenant dépassées, notamment en raison de l'évolution des techniques et des bouleversements historiques (la fin de empires coloniaux), en revanche la plupart des grands principes qu'il a formulés ont tous été confirmés par l'Histoire et restent d'actualité, notamment en ce qui concerne un domaine inconnu à son époque tel le Cyberspace par exemple. La pensée stratégique de Castex s'apparente par certains aspects de l'approche systémique contemporaine, complémentaire de l'approche analytique de « séparation des variables » d'essence cartésienne. L'approche systémique, d'essence plutôt extrême-orientale vise à prendre en compte les phénomènes dans leur globalité et sur le long terme, en identifiant leurs multiples interactions de manière à les traiter efficacement dans la pratique. La « liaison des armes » de Castex est l'un des multiples exemples de la synergie entre approches analytiques qui ne commencera à être théorisée que vers la fin du XXe siècle.



L'amiral Castex avait compris la nécessité de formation, ou à défaut et *a minima* de sensibilisation, des décideurs politiques et économiques comme des chefs militaires, aux questions stratégiques prises dans leur globalité militaires, économiques, sociétales, politiques, historiques c'est-à-dire pour utiliser un mot actuel géostratégiques. Cette nécessité d'acquisition de connaissances l'a conduit à créer le Service Historique après la Grande Guerre afin d'intégrer dans l'institution militaire l'étude de l'Histoire comme retour d'expérience (SHM intégré depuis au SHD dont finalité opérationnelle semble avoir été transférée à l'IRSEM), le Centre des Hautes Études Navales (CHEN), et à dynamiser les travaux de l'Institut des Hauts Etudes de la Défense Nationale (IHEDN) comme du Secrétariat de la Défense Nationale (SGDN puis SGDSN).

Le mérite de l'auteur est d'avoir su faire une synthèse de la pensée de Castex pour la rendre facilement accessible aux officiers de l'époque actuelle, dont la charge d'activité opérationnelle ne leur laisse plus le loisir comme au début du siècle dernier, de mener des travaux personnels de recherche, mais aussi et surtout aux décideurs politiques généralement peu familiers aux questions géostratégiques et encore moins militaires. L'auteur constate en effet qu'en France, depuis les travaux conceptuels, menés dans un cadre intentionnel dans les années 60, par les généraux Ailleret, Gallois, Beaufre et Lucien Poirier dont les dernières réflexions remontent à 1988, les stratégistes se limitent aux chercheurs universitaires (Raymond Aron, Hervé Coutau-Begarie, Martin Motte, Joseph Henrotin, François Géré ...) et aux officiers ayant quitté le service actif (Loup Francart, Jacques Lanxade, Pierre Lacoste, Vincent Desportes ...) et pour certains en raison de difficulté pratique d'exprimer leur pensée dans le cadre institutionnel militaire (Guy Brossollet, Étienne Copel, Michel Goya, Hugues Eudeline ...). Dans le domaine stratégique l'auteur rappelle que les Suédois ont bien compris l'intérêt des travaux de Castex et en

institutionnalisent l'étude. En France, le seul chercheur universitaire ayant pris conscience très tôt et le premier de la dimension actuelle surtout de la pensée de l'amiral Castex reste sans conteste Hervé Coutau-Begarie, qui a réintroduit son étude dès les années 80 à … l'École de Guerre. Depuis cette démarche semble progressivement prise en compte sous forme d'ébauche de formalisation dans les éditions du *Livre blanc sur la sécurité et la défense nationale* (LBDSN 2008 et 2012) et de petits centres d'études stratégiques utilisant des chercheurs (TRSM, CESM, CESA, ...).

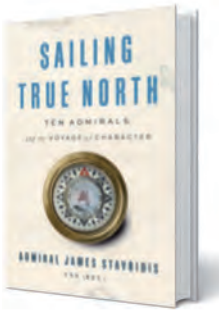
■ *Max Moulin*

Sailing True North, Ten admirals and the voyage of character

James Stavridis (amiral USN)

Penguin Press, 2019, 312 pages, 28 €

De la même manière que les partisans de l'école historique préconisent l'étude des hauts faits des « grands capitaines », l'amiral James Stavridis propose, pour l'édification de ses lecteurs, la mise en perspective du parcours de dix « grands amiraux » qui ont marqué leur temps. Toutefois, loin de se concentrer sur les seuls succès opérationnels des figures tutélaires choisies, l'ancien commandant en chef de l'OTAN s'attache surtout à mettre en avant les personnalités de ces dix grands chefs, en y distinguant plus particulièrement les ressorts de leurs réussites… et de leurs échecs. Ce sont tour à tour les amiraux Thémistocle (le vainqueur des Perses à Salamine), Zheng He (le pionnier du sea power chinois), Drake (la terreur britannique sur les mers chaudes), Nelson (le « pur leader » par excellence), Mahan (le « Saint Thomas d'Aquin de l'US Navy »), Fisher (*First Sea Lord* fameux du début du XXe siècle et « innovateur en chef de la marine la plus puissante du monde »), Nimitz (vainqueur du Pacifique, à la fois stratégiste et stratège), Rickover (père de la propulsion nucléaire et « homme de la colère et du ressentiment »), Zumwalt (« ange du changement » durant son mandat de CNO à la tête de l'US Navy) et enfin Hopper (mathématicienne pionnière qui mit l'US Navy sur la voie de la numérisation) qui sont offerts à notre méditation.



Parmi tous ces portraits parfois opposés, se distingue une qualité centrale selon James Stavridis : la résilience, cette capacité à vaincre l'adversité et à sa reconstruire pour avancer. Dit autrement, il s'agit de la volonté, ce « courage de la tête ». Un trait commun à tous ces grands destins où l'ombre côtoie la lumière.

On lira en tout cas *Sailing True North* avec plaisir et grand profit, en regrettant par la même occasion qu'il n'existe pas un équivalent en français de cette revue d'amiraux parfois très contemporains… et pourtant, ce ne sont pas les exemples qui manquent, comme le suggèrent les noms choisis récemment pour les futures frégates de défense et d'intervention de la marine nationale !

■ *Thibault Lavernhe*

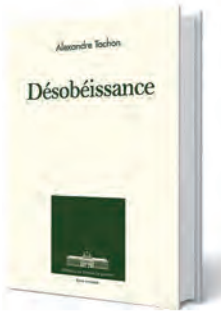
Désobéissance

Alexandre Tachon

Éditions de l'école de guerre, 356 pages, 20 €

L'homme placé en second n'a le choix qu'entre les dangers de l'obéissance

Placée en tête, cette citation de Marguerite Yourcenar donne le ton de l'ouvrage. Officier de marine, Alexandre Tachon nous offre une remarquable réflexion sur les fondements et les limites de l'obéissance, au travers de situations bien réelles auxquelles furent confrontés nombre de nos compatriotes. L'obéissance ou la désobéissance, pour quoi et à quel prix ? Il dresse à cet effet un passionnant parallèle entre l'armistice de juin 1940 et le putsch de 1961. De multiples témoignages de Compagnons de la Libération permettent, sinon d'identifier un élément précis qui ferait basculer le militaire dans la désobéissance, mais au moins d'établir une sorte de profil qui favorise cette attitude de révolte vertueuse. La jeunesse moins sujette aux contraintes familiales et professionnelles, la culture qui ouvre sur d'autres horizons et permet le recul, la passion avec des idéaux bien ancrés, la détermination pour oser franchir le pas, l'humilité enfin qui s'impose à ceux qui vont tout risquer. *Nous avons fait, au fond de notre cœur et de notre âme, ce que nous pensions devoir faire* […] *Il n'y avait pas d'aspiration à la gloire, à l'avancement ni à la fortune* (Étienne Schlumberger).



Les circonstances de la guerre d'Algérie sont naturellement assez différentes, bien que certains éléments de motivation se retrouvent dans les personnages cités en exemple. L'armée est à bout : la défaite de 1940, le désastre et l'abandon indochinois, la frustration de Suez ont laissé un goût amer. Les putschistes refusent la défaite militaire comme la trahison de la parole donnée aux populations indigènes. Ils défendent leur idéal et leur honneur, et préfèrent sacrifier leur carrière plutôt que leur conscience, parfois en contradiction formelle avec des décisions démocratiques plus ou moins assumées par les politiques.

Dans la dernière partie de son ouvrage, Alexandre Tachon pose la question de savoir si la désobéissance est encore possible aujourd'hui. Il souligne l'ambiguïté des formulations juridiques du code de la défense qui engage directement la responsabilité pénale du soldat, il met en exergue le poids omniprésent des médias et de l'opinion publique. Cet ouvrage très intéressant ouvre un vaste champ de réflexion à tous les militaires qui s'engagent au service

de l'État, et plus largement à tous ceux qui souhaitent éclairer la notion de « libre arbitre ».

■ *Emmanuel Desclèves*

Auguste Marceau, le missionnaire des missionnaires

Agnès Brot

Saint-Léger éditions 2019, 220 pages, 16 €

Marceau, le général révolutionnaire avait un neveu, Auguste, qui après avoir fait l'X, choisit d'entrer dans la Marine où il espérait faire triompher la propulsion à vapeur naissante. C'était un officier brillant qui démontra un sang froid exceptionnel en plusieurs circonstances, et auquel une action d'éclat valut la légion d'honneur à 23 ans. Il était aussi plein de morgue et profondément irréligieux, menant une vie débauchée. La mort d'un neveu porta un premier coup à ses convictions, et l'incita à chercher pourquoi des camarades qu'il estimait ne les partageaient pas. En 1841, sa conversion était consommée.

En 1833, le Pape Grégoire XVI avait confié aux pères maristes l'évangélisation de l'Océanie à l'ouest de l'antiméridien. On imagine mal, aujourd'hui, l'héroïsme et le dénuement de ces missionnaires quittant la France sans espoir de la revoir, et dont l'espérance de vie était très faible. Marceau fit le projet, avec un armateur havrais, Victor Marziou, de créer une compagnie maritime qui aurait pour objet d'emmener les missionnaires sur leur lieu d'apostolat, de les soutenir sur place en permettant les échanges, et de faire du commerce pour s'autofinancer : la Société Française de l'Océanie.

Lui-même prit le commandement du premier navire de cette flotte, l'*Arche d'Alliance*, et partit pour un périple de 44 mois qui devait être chargé d'aventures. Soucieux de séparer enjeux politiques et religieux, admiré des missionnaires, il fut très critiqué à son retour en France pour avoir fait passer les intérêts de la mission avant ceux de la compagnie, compromettant ainsi son existence. Le mélange des genres était-il tenable ? Auguste était de toute façon très malade.

Il dut refuser le poste de gouverneur du Sénégal que lui offrait le Ministre de la Marine et s'éteignit le 1er février 1851.

Non content de proposer une biographie, ce livre apporte une illustration insolite de l'imbrication des enjeux dont la Marine fut un acteur dans l'expansion européenne du XIXe siècle.

■ *Antoine Chataignon*

De vents, d'écume et d'horizons

Yvon Wanherdrick

Jadis éditions 2018, 407 pages, 18 €

Ce recueil de souvenirs d'un ancien commandant de la marine marchande et officier de réserve, qui après avoir commencé sa carrière maritime en 1965 comme opérateur télégraphiste, fait son service militaire comme matelot à bord du croiseur *Colbert*, a ensuite gravi tous les échelons de qualification technique(radio, pont, mécanicien, polyvalent) et rempli toutes les fonctions exercées à bord des navires marchands (élève, troisième, chef, second, commandant) de manière quasi ininterrompue jusqu'en 1999 au sein de diverses compagnies françaises. Ce recueil de souvenirs constitue une remarquable étude historique, sociologique sinon ethnologique de l'ambiance de la marine marchande, des us et coutumes qui évoluent avec le temps, et de la mentalité des marins de tous grades. Le passage relatif au service militaire de l'auteur rappellera à nombre d'entre nous, de générations voisines de la sienne, l'ambiance à bord et découvriront peut être comment ils pouvaient être perçus par les appelés. Ils découvriront aussi les aspects communs ou fondamentalement différents entre marines militaire et marchande mais aussi les liens fonctionnels et humains qui les unissent. L'auteur évoque à cet égard et très discrètement le rôle méconnu du recueil de renseignement de type « *honorable correspondant* » bénévole assuré par les officiers de la Marmar.

Le marin marchand comme tout marin y compris militaire doit savoir s'adapter à l'environnement qu'il soit nautique, technique, sociétal, économique, psychologique, émotif ou cognitif. Le militaire bénéficie d'une structure hiérarchique et organisationnelle robuste et efficace, notamment en termes de motivation et de discipline, qui résout nombre de problèmes pratiques. Le marin militaire agit en fonction de besoin opérationnel régalien. Le marin marchand agit exclusivement en fonction des impératifs de rentabilité de sa compagnie. Ajoutons pour les esprits curieux, que l'ouvrage inclut un glossaire dont certains termes sont typiques. En bref un livre attachant qui se lit d'une traite tant les situations évoquées sont familières, dans leurs problématiques diverses, à tout marin.

■ *Max Moulin*

Erratum Notes de lecture *la Baille* n°346 page 65

Pierre Bouvet, le vainqueur du combat de Grand-Port, seule victoire navale sous la révolution et l'empire. 20-24 août 1810, par Jean Verdet. **Bien lire : Préface de l'amiral Alain Coldefy, Président de l'Académie de Marine.**