

Notes de lecture



Commandos Marine Au coeur des tempêtes

Manuelle Calmat

Édition du Rocher, 278 pages, 14 €

Dans son recueil de nouvelles, Manuelle Calmat s'est attaché à montrer les commandos Marine en action :

On les voit tantôt au large du Yémen pour une opération de libération d'otages, tantôt en Afrique pour l'interception d'un chef de guerre, ou encore au milieu de la forêt Amazonienne, traquant les orpailleurs clandestins comme à l'entraînement dans leur base arrière de Lorient. Le lecteur est saisi par le récit captivant de leurs missions, oubliant presque qu'il s'agit ici d'histoires fictives mais, surtout, il découvre des hommes à la fois humbles et déterminés, prêts à aller jusqu'au bout pour accomplir leur mission. Mieux que n'importe quel

grand discours sur les qualités nécessaires à ces hommes d'élite, l'auteur a su les incarner dans des personnages confrontés à des situations extrêmes. Au-delà de leur professionnalisme, ce qui frappe c'est leur cohésion à toute épreuve, fondée sur une connaissance mutuelle. Avant d'écrire cet ouvrage, Manuelle Calmat a passé du temps à observer ces hommes d'élite à l'entraînement et a longuement échangé avec eux pour mieux comprendre leurs motivations et cerner leurs personnalités. En invitant ainsi le lecteur à partager leur quotidien en opérations, ce livre constitue, sans aucun doute, un très bel hommage aux commandos Marine.

■ Bertrand Dumoulin



Hitler et la mer

François-Emmanuel Brézet

Éditions Perrin, 352 pages, 23 €

Notre camarade F.-E. Brézet (EN 50) nous offre un nouvel ouvrage sur la deuxième guerre mondiale.

L'axe de recherche est cette fois-ci les rapports que le Führer a entretenus avec ses deux grands-amiraux successifs, Roeder et Dönitz, durant les phases de réarmement et de guerre, de 1933 à 1945.

Dans l'esprit d'Hitler, la victoire finale reposait sur l'armée de terre et l'aviation, pas sur la marine.

« À terre je suis un héros, à la mer je suis un lâche » a-t-il même déclaré lui-même.

La tâche était donc malaisée pour ses amiraux !

Dans la phase de réarmement, l'amiral Roeder a su



lui faire comprendre l'importance de doter le Reich d'une marine capable d'être prise en compte au plan européen, ce qui se réalisera en lien avec l'accord anglo-allemand de 1935, même si les événements de guerre montreront rapidement les limites de la flotte, en raison du manque de temps laissé à la Kriegsmarine pour réaliser un programme cohérent.

Les choix stratégiques du Führer (priorité à la mise à terre de la Russie soviétique) ont ainsi empêché la production en masse de sous-marins avant la fin 1943, ce qui était à l'évidence trop tardif.

Le Reich n'a aussi pas vu venir les apports de l'aéronavale et des porte-avions qui ont bloqué la flotte de haute mer, alors que la construction du porte-avions allemand n'a jamais été achevée.

L'amiral Dönitz a hérité (le 30 janvier 1943) de son prédécesseur une situation qui n'avait aucune chance d'être redressée ; il ne vit pas venir l'échec de la guerre sous-marine et se leurra de l'espoir de sa reprise avec l'arrivée des nouveaux sous-marins type XXI et XXIII. L'auteur nous montre sous une plume particulièrement bien informée l'histoire d'un rendez-vous manqué entre Hitler et sa marine.

■ Richard Mathieu



Sea Power – The history and the geopolitics of the world's oceans

James Stavridis (amiral, USN)

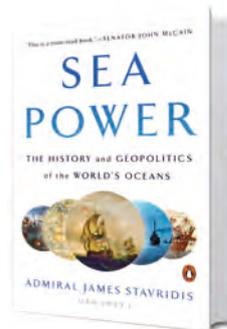
Penguin Press, 2018, 363 p., 27 €

À la fois penseur et homme d'action, l'amiral James Stavridis livre avec *Sea Power* (publié en 2018) son *opus magnum*. Pétri de culture maritime et militaire, celui qui fut le seul amiral à occuper

le poste de commandant suprême des forces de l'OTAN nous emmène dans un voyage où les océans du monde sont mis en perspective non seulement sur le plan historique, mais surtout sur le plan stratégique. Par la plume de l'auteur, sept portions de la planète bleue (le Pacifique, l'Atlantique, l'océan Indien, la Méditerranée, la mer de Chine méridionale, la mer des Caraïbes et l'Arctique) prennent vie sous

nos yeux, au gré d'un balancier permanent entre la hauteur de vue d'un amiral blanchi sous le harnais et les souvenirs du jeune *midship* qu'il fut au tournant des années 1970.

La dernière partie consacrée au rapport des États-Unis à l'océan est particulièrement stimulante : l'amiral y synthétise toute sa réflexion personnelle sur le fait naval, mûrie durant ses quarante années de service actif. L'auteur



convoque Mahan pour questionner la pertinence de sa vision pour les Etats-Unis d'aujourd'hui : après une remarquable synthèse de la pensée du maître, l'auteur passe en revue ce que Mahan pourrait suggérer au président actuel de son pays, comme il le faisait déjà pour Theodore Roosevelt. A plus d'un siècle d'écart, les fondamentaux restent inchangés : être une nation maritime, défendre la mer comme *global common*, avoir un réseau d'alliance solide, et enfin favoriser la coopération public-privé dans le domaine maritime.

Sea Power est l'œuvre d'un chef militaire cultivé, délivrant au fil des chapitres des analyses claires qui capteront l'intérêt du lecteur, qu'il soit familier ou non du fait maritime. Couplé à ses origines grecques, son tropisme otanien donne un ton particulièrement original à son propos, loin des caricatures mahaniennes de la première marine du monde. Qui veut « penser l'océan » consultera donc avec intérêt *Sea Power*.

■ *Thibault Lavernhe*

 **A brief guide to Maritime Strategy**

James R. Holmes

L'USNI Press, Annapolis, 2019, 183 p., 18 €

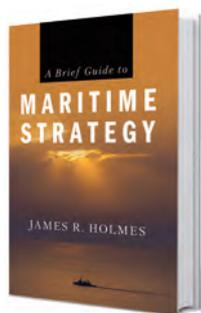
En publiant ce guide de stratégie maritime, le professeur James R. Holmes du *Naval War College* annonce vouloir faire œuvre pédagogique pour tous ceux qui versent dans les affaires du monde maritime, du jeune étudiant au praticien chevronné, civil ou militaire. Ni bréviaire, ni traité, ce guide de cent cinquante pages est à la fois clair, concis et d'une grande densité. Articulé en trois parties, il offre une vision étendue des principes du *Sea Power* et de ses piliers politiques, économiques et militaires.

La première partie identifie les bases conceptuelles de la notion de *Sea Power*, qui est avant tout une affaire économique.

Holmes y décrit le *continuum* « production – distribution – consommation » permettant à une nation et à son Etat de « générer » de la puissance maritime. Une seconde partie traite la question du maintien du cercle vertueux du *Sea Power*

dans le temps, le carburant de ce cercle vertueux étant bien la volonté politique à la tête d'un Etat. L'ouvrage consacre ensuite son dernier volet à l'action des marines de combat : décrivant la raison d'être des marines de guerre selon une typologie « diplomatie – actions de police – opérations militaires », Holmes y dresse un tableau parfaitement charpenté des modes d'actions stratégiques d'une marine au service du *Sea Power* national. Irrigant continuellement son propos par une analyse croisée au double prisme de Mahan et de Corbett, il montre comment les visions de ces deux pères fondateurs de la stratégie navale contemporaine se complètent à merveille pour appréhender de manière équilibrée le comportement des acteurs navals, qu'ils soient dominants ou en situation d'infériorité.

Ce bref guide de stratégie maritime est bien plus qu'une simple introduction magistrale. C'est un *compendium* clair et



vivant, où fourmillent les références, et qui aborde la stratégie maritime par le haut, c'est-à-dire dans sa définition la plus large possible. Car le *Sea Power* est bien plus qu'une simple affaire de bateaux et de marines !

■ *Thibault Lavernhe*

 **La bible des codes secrets**

Hervé Lehning

Flammarion, 464 p., 2019, 25 €

Depuis l'Antiquité, chiffreurs, d'un côté, décrypteurs et déchiffreurs, de l'autre, ont rivalisé d'astuce pour masquer ou révéler les contenus des correspondances, qu'elles aient été d'ordre militaire, technique, économique... ou amoureux. Au fil d'un passionnant parcours traversant l'Histoire - de Rome à nos jours en passant par la Renaissance, l'Empire ou encore le deuxième conflit mondial - Hervé Lehning

décrit les ingénieux procédés cryptographiques, stéganographiques, mathématiques ou informatiques qui ont été développés à cet effet.

Les dispositifs mécaniques ne sont pas en reste avec l'incontournable Enigma et la boîte à chiffrer d'Henri II, dont l'auteur a su percer certains mystères encore irrésolus...

Outre ses aspects culturels et techniques, l'ouvrage offre une dimension ludique en proposant au lecteur d'exercer sa sagacité face à de nombreux cas pratiques de déchiffrement.

À l'heure de Wikileaks et de Telegram, de la préservation de l'anonymat et de la recherche d'intraçabilité, cette bible donnera d'utiles clés pour appréhender les facettes et les enjeux de cette course au secret.

Normalien et agrégé de mathématiques, Hervé Lehning est un expert en cryptographie. Il est membre de l'Association des réservistes du chiffre et de la sécurité de l'information (www.arcsi.fr).

■ *Thierry Hoijsink*



 **Retrouver la Minerve**

Hervé Fauve et Léonard Lièvre

Editions Konfident 2020, 19,50 €

Le 5 février 2019 Florence Parly Ministre des Armées annonçait la décision de reprise des recherches de la *Minerve* disparue le 27 janvier 1968, et le 22 juillet celle de la découverte de l'épave, mettant ainsi fin à un mystère de plus de cinquante ans et permettant ainsi aux familles et proches des disparus de faire enfin leur travail de deuil. La disparition soudaine de la *Minerve*, sous-marin dit à hautes performances, ultra moderne, disparue au cours d'un exercice ASM est restée inexplicée, même si plusieurs hypothèses étaient plausibles, après deux campagnes de recherches intensives (1968 et 1969) infructueuses. Le général De Gaulle alors Président de la République avait assisté à la cérémonie d'hommage national à Toulon et manifesté sa confiance en effectuant une plongée à bord de

l'*Eurydice* du même type que la *Minerve*. L'*Eurydice* disparut à son tour deux ans plus tard dans les mêmes circonstances que la *Minerve* mais son épave fut retrouvée et analysée.

Pourquoi et comment cette décision de reprendre les recherches de la *Minerve*, qui a surpris plus d'un marin, a été prise et comment la découverte a pu être menée à terme, c'est ce que nous relate Hervé Fauve, fils aîné du lieutenant de vaisseau André Fauve commandant la *Minerve*, âgé de cinq ans au moment du drame et Leonard Lièvre, journaliste maritime et écrivain par ailleurs spécialiste de Teilhard de Chardin. Hervé Fauve animé par un sentiment de piété filiale inébranlable a cherché à en savoir plus malgré le silence, voire l'indifférence, de l'institution. En combinant ses efforts avec ceux des familles et proches des disparus animés de la même ferveur, il a pu retrouver un certain nombre d'acteurs camarades de son père, consulter les archives du Service Historique de la Défense, recueillir des témoignages inédits dont certains de très haut niveau (l'ancien Ministre des Armées Messmer, l'amiral Orsini...) mais aussi d'autres pas toujours bienveillants sinon mythomanes, rendus possibles par le silence officiel et les spéculations polémiques de certains media (dont en août 2000, un quotidien du soir en principe réputé pour son sérieux). C'est un véritable travail d'enquêteur et de chercheur auquel s'est livré Hervé Fauve qui a su convaincre ses interlocuteurs par sa ténacité et grâce à l'appui de l'AGAASM la déclassification du « dossier *Minerve* » détenu par le SHD, puis la décision de reprise des recherches à la suite de la découverte en novembre 2018 du sous-marin argentin *San Juan* disparu en 2017, sans explication tout comme la *Minerve*. Ce qui intrigue le plus dans l'ouvrage c'est l'apparent désintérêt affiché par la Marine pour retrouver l'épave après les échecs des recherches intensives menées en 1968 et 1969 avec les moyens de l'époque, nationaux (bathyscaphe *Archimède*, soucoupe Cousteau) mais aussi américain (USNS *Mizar*). Cette absence de curiosité apparente a laissé le doute s'installer dans un processus bien désormais bien connu, mais toujours sous estimé sinon dénié, de défiance vis-à-vis des « Autorités » et autres représentants de l'État (comme le montre l'actualité avec la crise Covid-19). La quête pathétique des familles et proches des disparus pour « savoir » afin de « pouvoir » faire leur travail de deuil met en évidence une incompréhension réciproque manifeste entre « militaires » et « civils », phénomène sociétal apparu dans les années 60 avec la fin de la guerre d'Algérie avec une apogée en mai 68. L'état d'esprit des militaires appartenant aux unités d'élite ou « guerriers » acceptant de prendre des risques élevés dans un entraînement poussé au plus haut niveau (selon le principe fondamental de la Légion Etrangère : « Entraînement difficile, guerre facile ») combiné à la protection du secret absolu couvrant les « opérations spéciales » était à l'évidence à cette époque incompréhensible aux yeux des civils convaincus par le discours officiel d'une Paix assurée, sans efforts, par la Dissuasion, alors que les mêmes civils admettaient parfaitement par exemple que les pilotes d'essais risquent volontairement leurs vies pour garantir la sécurité des aéronefs et de leurs passagers. Par définition les opérations secrètes

doivent rester secrètes, y compris l'entraînement y préparant, sauf événements imprévu (cf *Guerre froide et Espionnage naval* Alexandre Sheldon-Duplaix et Peter Hutchausen), et toutes les forces sous-marines du monde s'entraînent pour être en mesure d'assurer ce type de missions à très hauts risques même en temps de paix, c'est pourquoi elles sont toutes basées sur le volontariat. Les auteurs ont cependant bien identifié le changement de paradigme, imposé par le nucléaire au travers des mesures prises par l'amiral Joire-Noulens (l'enjeu en cas d'accident changeant radicalement de dimension et modifiant l'appréciation du risque acceptable) la question de fond résolue pour les SNLE reste néanmoins d'actualité pour les SNA dont les missions sont de même nature que celle des sous-marins classiques en termes de risques intrinsèques, seule change la nature de l'enjeu (un accident de SMD tel le W137 « Whiskey on the rocks » en octobre 1981, aurait eu, à l'évidence, un autre impact dans le cas d'un sous marin nucléaire !).



De leur côté les civils admettaient mal qu'un mur de silence soit opposé à leur démarche jugée légitime sinon naturelle du point de vue simplement humain. La disparition du Vol MH 370 en 2014 a posé exactement le même problème humain que celle de la *Minerve*. Il est à observer cependant que la volonté de « savoir » des proches des disparus a ses limites non dites, toute vérité n'étant pas nécessairement recevable sans précaution psychologique, c'est d'ailleurs la raison du maintien de délais de communicabilité (50, 75 ou 100 ans) des documents classifiés (IGI 1300 de novembre 2011) mais les déclassifications ou dérogations sont toujours possibles.

Les auteurs posent donc la question de fond de la compréhension réciproque et *a minima* d'un langage commun entre militaires et civils.

Nous laisserons au lecteur le soin de découvrir par lui-même l'historique de l'entreprise dans cet ouvrage émouvant mais facile à lire et compréhensible par le grand public (ce qui explique parfois l'imprécision de certains termes maritimes ou techniques, les auteurs n'étant ni militaires, ni sous-marinières, ni GM) dont nous retiendrons l'extraordinaire leçon de courage, de ténacité, d'humanisme, de solidarité, de bienveillance, de piété filiale et de devoir de mémoire. Les anciens sous-marinières retrouveront de nombreux noms de camarades qui leurs sont familiers, tous grades confondus. Les auteurs précisent dans le chapitre « remerciement et sources » la manière dont ils ont travaillé pour rendre compte d'une part de leurs entretiens avec diverses personnalités rencontrées, témoins, acteurs, familles, et tenté d'autre part de restituer de manière vivante à partir de documents et de souvenirs oraux, les dialogues entre acteurs dans l'ambiance du moment plusieurs décennies après les événements. En bref l'entreprise d'Hervé Fauve est par son exemple une illustration de la mise en pratique des vertus théologales et cardinales.

■ Max Moulin