

Notes de lecture

Histoire des pirates et des corsaires De l'Antiquité à nos jours

Sous la direction de **GILBERT BUTI ET
PHILIPPE HRODREJ**

CNRS éditions, 2016, 601 p., 26 €

Cet ouvrage très complet et bien documenté, agréable à lire, a l'ambition d'être « la première histoire exhaustive des pirates et des corsaires à l'échelle mondiale ». Il invite le lecteur à un voyage dans le temps, des pirates de la Méditerranée antique à ceux de l'Asie du Sud-Est aujourd'hui, comme dans l'espace tout au long des routes maritimes qui sillonnent la planète.

Ce document est organisé de façon chronologique ; il rassemble les contributions de plus de vingt-cinq historiens et spécialistes qui présentent ainsi une grande variété d'approches de cette réalité multiforme et répandue dans l'ensemble du monde, dont on peut sans doute affirmer qu'elle est tout simplement inséparable de la pratique de la navigation, depuis les temps les plus reculés et sur toutes les mers.

Au travers de pratiques variées révélées par l'étude historique, depuis le simple acte de brigandage jusqu'à la guerre de course organisée au niveau des États en passant par les enlèvements de personnes et même le terrorisme maritime, on présente aussi ces actions et modes opératoires dans leurs finalités qui dépassent souvent le seul intérêt économique individuel ou collectif, pour viser des objectifs politiques via la maîtrise des mers.

En contrepartie tout aussi intéressante est présentée la question de l'éradication de la piraterie au sens le plus large. De tout temps cette préoccupation a été récurrente au niveau de tous les acteurs attachés au principe de la liberté de navigation, quelquefois à leur profit exclusif il est vrai, mais de nombreux exemples anciens comme contemporains mettent en évidence la grande difficulté pour parvenir à un résultat probant même avec des moyens appropriés très conséquents.

La dernière partie est consacrée à l'archéologie et présente des résultats de recherches sur des épaves de navires « pirates ».

Une riche bibliographie ainsi que différentes tables et index viennent étayer et compléter l'ouvrage en mettant à la disposition du lecteur comme du chercheur des outils bien utiles.

Emmanuel Desclèves

Traité Vagnon de navigation École navale

CHARLES LORIEUX

Vagnon-Fleurus Editions 2015, 352 p., 55 €

Nul n'était mieux placé que le contre-amiral Hello, alors commandant l'École navale, pour préfacer l'ouvrage de Charles Lorieux qui s'adresse – notons-le tout de suite – aussi bien aux élèves officiers chefs de quart qu'aux navigateurs expérimentés, aussi bien à ceux qui veulent apprendre qu'à ceux qui ont appris... naguère, voire jadis !

Le premier compliment que l'on peut faire à l'ouvrage est d'être remarquablement présenté : le découpage en chapitres est méthodique, les paragraphes sont concis, la langue est limpide et les illustrations de qualité, qu'il s'agisse des photos bien choisies ou des dessins et schémas de l'auteur qui sont d'une rare clarté.

Bien entendu nombreux sont ceux parmi nous qui pensent ne plus rien avoir à apprendre sur les marées, sur le point par trois relevements ou sur le maniement du sextant ! Même si ceux-là ont raison, ils apprécieront certainement la clarté avec laquelle Charles Lorieux se charge de rafraîchir leurs connaissances (et d'y apporter quelques précisions ou compléments) ; sans doute découvriront-ils ce que le C-A Hello appelle joliment la « navigation en un clic » : celle qui fait prendre le tournant numérique en faisant appel à l'« Electronic Chart Displays and Navigation System » tout en s'appuyant sur les bonnes vieilles cartes du SHOM (soigneusement mises au goût du jour). En cherchant bien on découvre (§ 4.3.4.1) la présence d'une règle Cras voisinant avec les écrans. Mais faut-il être nostalgique du plateau de manœuvre ? Bien qu'il soit pudiquement camouflé derrière son nom officiel de « stadimètre », le bon vieux « couillonmètre » fait encore bon ménage avec les télémètres laser ! Par contre, la tête-de-veau ne fait plus partie du menu ; il est vrai que le starfinder la condamnait déjà à rester dans sa boîte, à l'abri des crevaisons.

Soyons sérieux, il s'agit d'un outil pédagogique de grande qualité et le traité Vagnon de navigation doit être dans la bibliothèque de tout navigateur.

Et puis ! si certains n'ont vraiment plus rien à apprendre, pourquoi n'offriraient-ils pas ce bel ouvrage aux plus jeunes qui s'éveillent aux joies et aux exigences de la navigation ?

Cadeau ou manuel scolaire, l'ouvrage de Charles Lorieux mérite une large diffusion ; puisse cette brève recension y contribuer.

Bernard Collin

Regards croisés sur la gestion des risques en entreprise

COLLECTIF

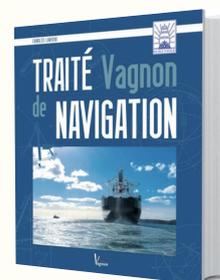
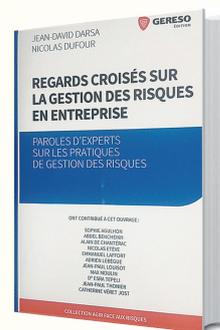
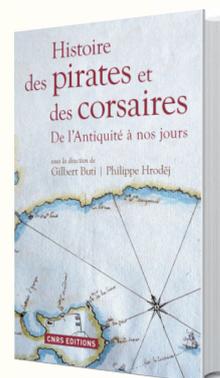
NICOLAS DUFOUR, JEAN-DAVID DARSA

GERESO Edition, 273 p., 29 €

Ce collectif dirigé par deux experts en gestion de risques a pour objectif de faire partager quelques retours d'expérience à partir de cas concrets. Les auteurs sont des universitaires, des chercheurs, des ingénieurs en exercice dans des hauts postes de responsabilité et deux anciens officiers, Alain de Chanterac issu des Troupes de Marine, consultant qui traite des enjeux pour l'entreprise ainsi que notre camarade Max Moulin (EIM64) qui traite de la gestion des risques dans les systèmes nucléaires militaires.

L'ouvrage, qui s'inscrit dans la ligne d'ouvrages antérieurs de nos camarades Jean Celier (La fiabilité humaine dans l'entreprise dont la revue de l'AEN avait rendu compte en 1983), Jean Magne (Gestion des risques et culture de sécurité LB 332) et Marie Caroline Moulin (La gestion des crises hors cadre LB 328), intéressera plus particulièrement les anciens marins exerçant en entreprise. Alain de Chanterac traite pour sa part des enjeux représentés pour les entreprises par les risques et les crises, de la nécessité de valoriser le risque, et se préparer à affronter des situations non prévues.

Le chapitre relatif à la sécurité de systèmes nucléaires militaires s'adresse en particulier aux marins qui, à un moment ou un autre de leur carrière, sont, ou ont été, amenés à côtoyer des installations nucléaires qui restent toujours entourées par une barrière de confidentialité.



Max Moulin, ingénieur en Génie atomique et expert en sécurité nucléaire pendant plus de 14 ans dans des postes d'états majors marine et inter-armées, expose de manière claire et compréhensible, les enjeux en cause en cas de crise ou d'accident, telles que par exemple les nouvelles menaces asymétriques postérieures au 11 septembre 2001. Cet événement a montré que l'impensable n'était plus improbable tandis que l'accident de Fukushima montrait que l'improbable n'était plus impensable. L'auteur explique la logique et la méthodologie adoptées pour l'évaluation et la maîtrise des risques dans les études et rapports de sûreté nucléaire, la prise en compte du retour d'expérience, l'importance majeure du facteur humain. Le lecteur intéressé pourra se reporter à l'ouvrage collectif dirigé par Gilles Teneau (L'erreur humaine, modèles et représentations LB 330) ainsi qu'au remarquable article de notre camarade Luc de Rancourt (EN65), pionnier en matière de fiabilité humaine (notamment pour le programme MSBS M4) publié dans le n°193 il y a maintenant plus de 30 ans et qui est toujours d'actualité.

Richard Mathieu

Je n'étais pas la bienvenue

NATHALIE GUIBERT

Editions Paulsen 2016, 180 p., 18,50 €

Nathalie Guibert, journaliste accréditée Défense du journal *le Monde*, avait publié dans ce quotidien du soir une série de cinq articles, reportage de son embarquement à bord de *la Perle*, SNA de la classe Rubis, en septembre 2014. Si de nombreux journalistes ont pu embarquer sur SNLE et SNA pour de courtes périodes, généralement ne dépassant pas la journée, dont Natacha Hochman (*Des sous marins et des hommes*, Marines éditions 1999) et Isabelle Lasserre (A bord du *Triomphant*, *le Figaro* 29 novembre 2012) Nathalie Guibert est la première femme à avoir obtenu l'autorisation d'effectuer un reportage embarqué au cours d'une mission de longue durée à bord d'un SNA opérationnel. C'est ainsi qu'elle a passé un mois complet à bord de *la Perle*. Le titre de son ouvrage rend bien compte des réticences qu'elle a pu rencontrer, compte tenu des conditions de vie très contraignantes à bord d'un sous marin, notamment en matière de promiscuité. Cependant elle fait observer que certaines forces sous-marines sont déjà ouvertes aux femmes notamment dans les pays nordiques, pionniers en la matière. Agée de 47 ans, mère de famille, elle a passé les tests d'aptitude à la navigation sous marine, y compris les exercices de sécurité incendie et s'est retrouvée être la doyenne de l'équipage ! Son approche du milieu sous marin a été quasiment celle de l'ethnologue abordant une tribu inconnue, et l'équipage d'un SNA en opérations constitue de fait une sorte de tribu avec ses rites, us et coutumes plus ou moins hermétiques pour les "éléphants". Les études d'ethnologies relatives à la vie et à la psychologie des marins à bord ayant fait l'objet de publications grand public sont plutôt rares, à notre connaissance elles se limitent à deux études d'universitaires : celle de Serge Dufoulon *Les gars de la marine. Ethnographie d'un navire de guerre* éditions Métalié 1998, à bord des frégates ASM *Georges Leygues* et *Montcalm* et celle de Maurice Duval *Ni morts, ni vivants : ma-*

rins ! Puf 1998, à bord de porte conteneurs longs courriers. Nathalie Guibert a participé à toutes les activités sociétales du bord, loto compris, et à tous les postes de quart. Elle rend bien compte de l'ambiance de la vie à bord d'un sous marin, avec un œil extérieur et une sensibilité féminine, donc capable de déceler des caractéristiques qui finissent par échapper aux professionnels. Son reportage ne peut que mieux faire connaître la Marine, la mentalité des marins et leur sens du devoir auprès du grand public. Quant aux sous-marinières ils découvriront peut être quelques traits caractéristiques qui leur avaient échappé ou qu'ils jugeaient sans importance.

Max Moulin

Chirurgien de Napoléon III Auguste Nélaton (1807-1873)

Ou la guerre de 70 aurait-elle pu être évitée ?

DENIS HANNOTIN

Editions SPM, 326 p., 28 €

Napoléon III s'est éteint le 9 janvier 1873, dans son exil anglais, des suites d'une opération, par des chirurgiens britanniques, de sa « maladie de la pierre ».

Auguste Nélaton est le grand chirurgien français des années 1850-1870. A ce titre, il a soigné tous les grands personnages de l'époque : Garibaldi, Courbet, Rossini, etc.

C'est à ce titre qu'il est intervenu avec succès pour le traitement d'une affection du jeune prince impérial.

Nommé « Chirurgien consultant des Maisons Impériales Napoléon » en 1869, il suit l'évolution de la maladie de son illustre patient, et prône la non intervention chirurgicale à la veille de la déclaration de la guerre, craignant une issue fatale de l'intervention. Mais en agissant ainsi, il laissait l'Empereur dans l'ignorance de la gravité de son mal, et de la réelle dégradation de son état physique.

La question se pose de savoir si cette désastreuse guerre aurait eu lieu si Nélaton avait pratiqué en temps utile, soit début juillet 1870, l'opération consistant à détruire et sortir la pierre, quel qu'en fût le résultat.

Cet ouvrage met en évidence les lourdes responsabilités des médecins des chefs d'état.

En dehors de ce sujet, l'ouvrage nous fait découvrir la vie d'un grand bourgeois parisien, où travail, ambition, argent, découvertes techniques se révèlent bien les moteurs de la Fête impériale.

L'auteur (EN 57), qui a déjà publié un ouvrage sur F.C. Mocquard, chef de cabinet de Napoléon III, nous offre une biographie précise qui s'appuie sur de très nombreux documents inédits.

Richard Mathieu

La base d'aéronautique navale de Port-Liautey

JEAN-CLAUDE LAFFRAT

Ardhan, 2016, 312 p., 30 €

C'est un ouvrage très bien documenté et remarquablement illustré en format A4 que nous propose l'Association pour la Recherche de Documentation sur l'Histoire de l'Aéronautique Navale dans son 37^e titre.

En 1919, alors que l'essor des hydravions de

grand raid en est à ses débuts, la Marine décide de créer des implantations aéronautiques supplémentaires outre-mer pour étendre son espace de manœuvre. C'est ainsi que la décision est prise d'ouvrir un Centre d'aviation maritime au Maroc à Port-Liautey (Kenitra) sur la côte atlantique. En 1939 la BAN de Port-Liautey voit le jour. Tout juste opérationnelle en 1940, elle va accueillir les hydravions des formations repliées de métropole et de nouvelles formations basées à terre.

En 1942, la base conquise de vive force passe sous contrôle américain et devient dès 1943 la plateforme principale des opérations menées par l'US Navy contre les sous-marins allemands jusqu'à la victoire de 1945.

En 1962, 23 ans après sa création, elle est remise aux Forces Royales marocaines.

Jean-Claude Laffrat est un vétéran de l'aéronautique navale qui a servi en Afrique du nord et en Indochine sur de nombreux types d'appareils jusqu'en 1962, date à laquelle il rejoint Electronique Serge Dassault jusqu'en 1988.

Cette édition vient encore apporter une pierre supplémentaire à la remarquable collection historique constituée par l'ARDHAN.

Emmanuel Desclèves

La technologie des sous-marins

ALAIN BOVIS

Editions Heimdal, bilingue anglais-français, 2016, 130 p., 25 €

C'est un ouvrage à caractère didactique sur la conception et la construction des sous-marins les plus modernes que nous offre l'ingénieur général de l'armement Alain Bovis, ancien directeur R&D de DCNS et professeur d'hydrodynamique à l'ENSTA, l'un des meilleurs connaisseurs de ce domaine confidentiel de très haute technologie. Nous sommes là en effet dans un monde restreint, celui des concepteurs-construteurs de ces engins particuliers parmi les plus complexes jamais construits par l'homme.

Historiquement, le bâtiment de guerre a toujours été l'une des réalisations matérielles les plus complexes de son temps. C'était déjà le cas du temps des Phéniciens et les Romains qualifiaient eux-mêmes cet art de *semper summa tecnica*. Cela reste vrai aujourd'hui, notamment avec les sous-marins nucléaires lanceurs d'engins ou les porte-avions. Les sociologues qualifient d'ailleurs les bâtiments de guerre de systèmes sociotechniques les plus complexes qui soient, mettant en jeu un matériel très sophistiqué avec un équipage hautement qualifié, les deux étant indissociables à la mer. Au niveau mondial, seuls trois ou quatre grands industriels sont capables de concevoir et de construire de tels outils, ce qui suppose aussi une exceptionnelle capacité de maîtrise d'œuvre des systèmes complexes. De façon incidente, on observera d'ailleurs que la cybernétique – science des systèmes complexes – était à l'origine la science de la manœuvre des vaisseaux.

Les arsenaux de marine et les écoles d'ingénieurs du génie maritime marquent le début de l'ère industrielle moderne. La recherche scientifique et technique franchit des étapes décisives avec les grands voyages de circumnavigation, puis avec

l'avènement de la construction navale métallique, la propulsion à vapeur, les sous-marins, le radar et le sonar, la pénétration humaine sous la mer, la propulsion nucléaire, les systèmes de navigation et de communication par satellites ; et désormais les systèmes de combat intégrés, qui constituent le « cerveau » informatique des bâtiments modernes les plus performants dont les programmes comptent des millions (parfois plus de vingt-cinq) de lignes de code, ce qui place ces logiciels en temps réel parmi les plus complexes au monde.

La pénétration sous la mer a longtemps alimenté des mythes et des rêves inaccessibles si bien mis en scène par Jules Verne, jusqu'à la toute fin du XIX^e siècle qui a vu le début de l'ère des submersibles. Depuis lors une succession de révolutions technologiques a permis de passer d'un simple véhicule de surface susceptible de plonger épisodiquement, à un redoutable sous-marin opérationnel complètement affranchi de la surface, capable de rester quasi indéfiniment sous l'eau et pratiquement indétectable.

L'ouvrage illustré d'Alain Bovis nous ouvre les portes des principales barrières techniques qu'il a fallu franchir pour accéder à l'état de l'art actuel, au niveau le plus élevé de performances représenté par les sous-marins de type Barracuda conçus et construits par DCNS à Cherbourg, dont le premier de série devrait commencer prochainement ses essais.

Les différents chapitres couvrent l'essentiel des domaines, en commençant par quelques données de base sur la conception d'un sous-marin puis sur le concept d'hydrodynamique qui commande à la fois les formes de carène et la manœuvrabilité. On poursuit par les systèmes de propulsion et de génération d'énergie, notamment nucléaire et anaérobie. Les concepts de furtivité et de discrétion acoustique, déterminants au regard de la supériorité opérationnelle recherchée, font l'objet des trois chapitres suivants. Vient ensuite le système de combat, qui couvre à la fois le cerveau informatique et les effecteurs (senseurs et armes) ; puis la conduite automatisée avec son corollaire l'optimisation des équipages. Les deux chapitres suivants sont consacrés aux drones et engins filoguidés ainsi que la construction et la maintenance. L'ouvrage se termine par un panorama des concepts futurs.

Rédigé de façon très didactique et parfaitement illustré, ce document en couleurs de 130 pages format A4 est édité à la fois en français et en anglais. Il constitue désormais un remarquable ouvrage de référence pour tous ceux qui souhaitent comprendre les enjeux et les perspectives ouvertes par ce domaine de haute technologie, très confidentiel.

La maîtrise de ces technologies de pointe parfaitement intégrées dans un même navire est déterminante au niveau stratégique comme tactique, et on sait bien que le rang et la crédibilité d'une puissance navale reposent pour beaucoup sur les performances de ses forces sous-marines. S'appuyant sur plusieurs témoignages de responsables opérationnels, Alain Bovis ne manque pas de souligner l'importance capitale des équipages sans lesquels naturellement ces outils sophistiqués resteraient des rêves d'ingénieurs.

Emmanuel Desclèves

