

Evolutions

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

Même si c'est un lieu commun de rappeler que le monde évolue, il est utile de préciser que cette évolution s'accélère à un rythme croissant depuis les débuts de la Révolution industrielle du XIX^e siècle, en particulier en raison des progrès technologiques. Il en résulte un monde toujours plus complexe, sujet à des tensions dans de nombreux domaines. Les événements récents, une crise sanitaire aux implications mondiales, une guerre en Ukraine dont nul ne peut prévoir l'issue et les conséquences, sont des exemples de l'instabilité du monde. Les armées, et donc la Marine, se doivent de prendre en compte le contexte sécuritaire qui en découle.

Comme le rappelle régulièrement l'Amiral Pierre Vandier, la Marine doit passer d'une culture du risque évité à celle du risque assumé. Il illustre cela d'une image musicale : ce ne sont plus d'interprètes dont la Marine a besoin, mais de compositeurs. Cette réflexion s'étend tout naturellement à la formation des officiers et donc à l'enseignement fourni par l'École navale. Même si aujourd'hui, les officiers sortis de l'École assument avec efficacité et compétence leurs responsabilités, l'École navale doit continuer à relever le défi de préparer au combat des futurs chefs militaires, conscients des changements rapides du monde dans tous les domaines y compris dans celui des évolutions technico-opérationnelles et de la gestion de l'information.

Une réflexion est donc engagée pour infléchir la formation des futurs officiers de Marine, en renforçant leur capacité à innover et à s'adapter, tout au long de leur carrière, à l'accélération des progrès scientifiques, tout en leur apprenant à être résilients dans des situations où les outils technologiques seraient défaillants ou détruits. La nécessité de former des officiers qui soient ingénieurs est ainsi confirmée, et l'IRENAV, l'institut de

recherche de l'École navale, doit évoluer afin d'accompagner cette dynamique. Son implantation géographique fera l'objet d'études afin d'optimiser ses relations tant avec le monde de la recherche qu'avec celui des entreprises partenaires. L'École elle-même devra s'adapter tout en s'ouvrant à des collaborations et des formations nouvelles.



Une fondation pour promouvoir le fait naval

L'AEN a répondu à une demande des autorités de la Marine en apportant son concours à ces réflexions qui s'étendront à d'autres questions. Nous allons travailler, avec l'École navale, à la mise en place d'une fondation dont l'objet serait de promouvoir le fait naval auprès de la société civile et de maintenir le lien avec les alumni EN, c'est-à-dire toutes celles et tous ceux qui seront passés en formation de courte ou de longue durée sur le site de l'École.

Mais en attendant, l'AEN n'est pas épargnée par la dégradation de la situation économique et par l'inflation qui en résulte. Nous continuons à apporter une attention sans faille à la maîtrise

de nos coûts mais des choix vont devoir être faits. Comme nous n'envisageons pas de réduire notre effort de solidarité au profit de nos membres et de leurs familles, nous n'excluons pas de décaler d'un an la publication du prochain annuaire et nous soumettrons à l'accord de l'assemblée générale du 15 juin une augmentation de la cotisation qui la portera à 70 euros.

Vous avez l'occasion de manifester votre soutien à l'action de l'AEN : participez personnellement à l'Assemblée Générale qui se tiendra le 15 juin et qui sera suivie par la remise de notre prix littéraire Eric Tabarly! □



sommaire

Revue de l'Association amicale des Anciens Élèves de l'École navale et des Associations d'officiers de la Marine
118 rue Saint Dominique
75007 Paris
Tél 01 45 00 98 85
communication-aen@alliancnavale.fr
Revue trimestrielle
ISSN 1281-1807
Abonnement 2023
Membre actif AEN 16€
Autres France et Europe 30€
Autres Dom-Tom et Étranger 35€
le numéro 10€

Imprimerie du Pont de Claix (38)
Dépôt légal
2^e trimestre 2023
N° commission paritaire 1017 G 82886
Directeur de la publication
Eric Dyèvre
Rédacteur en chef
Bruno Nielly
Comité de rédaction
Gilles Bizard,
Bernard Collin,
Adeline Duc
Bertrand Dumoulin
Stéphanie Guénot Bresson,
Luc Jouvence,
Richard Mathieu,
Max Moulin, Bruno Nielly,
Jean-Loup Velut
Maquette
Nathalie Fortin

1^{er} de couverture
En passerelle du PHA *Mistral*,
Corentin Charles © Marine nationale

2^e de couverture
La FREMM *Provence* et la FDA *Forbin*
visibles depuis le PA *Charles de Gaulle*.
Exercice Varuna avec la Marine indienne
(Mission Antares), Janvier 2023,
© S. Lacarrere / Marine nationale

4^e de couverture
La vedette des Fusiliers Marins
Bir-Hackeim à Brest,
Jonathan Bellenand © Marine nationale



Actu Marine

p. 6

- Gagner les combats d'aujourd'hui et de demain
Entretien avec le CEMM
- La Frégate de Défense et d'Intervention
par Nicolas Guiraud
- L'information nautique se numérise
par Claire Murat
- Conseiller pour le droit
par Jérémie Drisch

Sciences navales

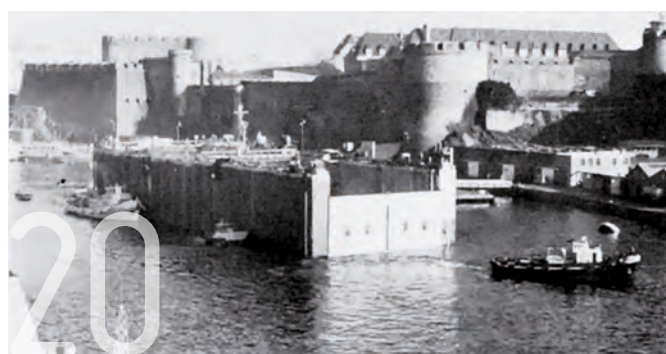
p. 18

- Innover pour dissuader
par IGTM Boulard

Après la Marine

p. 22

- Marin et Diplomate
par Didier Lenoir
- Les armes, les lettres et les lois
par Bernard Bonnelle



Histoire

p. 30

- Le Chevalier de l'Espine
par Jean Bottini
- Un voyage d'obélisque
par Bruno Nielly

Libres propos

p. 38

- Le prochain combat sera naval
par Xavier des Déserts
- Le courage, vertu cardinale du marin
par Guillaume Bizard
- Humeurs de mer
De la guérison d'Orion
par Jean-Loup Velut

Ingénieux

Le monde tourne vite. Trop vite pour certains. Pour les marins, habitués à regarder au-delà de l'horizon, à travailler sur le temps long, l'évolution rapide des techniques, des risques et des menaces doit, cependant, rester maîtrisable. La bonne perception des besoins à venir est la première manifestation de cette maîtrise. Nos ingénieurs traduisent ensuite ces besoins en réalisations concrètes, adaptées à l'environnement du moment.

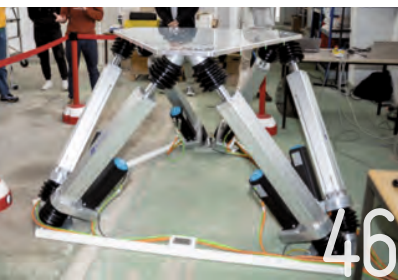
Ainsi est née la frégate de défense et d'intervention, connectée et cyber protégée, capable d'affronter les menaces des trois dimensions dans une ambiance numérique agressive. Plus prosaïquement, la sécurité de la navigation fait aussi sa révolution autour d'une plateforme collaborative et d'une application accessible à tous les navigateurs. Depuis la révolution numérique, les marins vivent dans un monde d'innovation constante et d'adaptation continue. Tout cela est le fruit d'esprits ingénieux.

Est-ce nouveau ? Non. C'est lorsque le défi est grand que les ressources sont stimulées. Hier, bâtir le bassin X sur l'eau pour y accueillir les bâtiments les plus précieux de la défense de la France, a demandé la collaboration d'esprits créatifs, n'ayant crainte de sortir des domaines connus et suffisamment confiants dans leur savoir-faire. Une réussite admirable de « travail maritime ».

Et avant-hier, croit-on que le transfert de l'obélisque de Louxor jusqu'à Paris ne fut pas aussi une très ingénieuse démonstration de marins ? Dans ces deux cas du passé récent et lointain, l'environnement n'était pas numérique mais il n'en était pas moins hostile.

Il est vrai que pour mesurer les risques de Toulon au Nil et du Nil à la Seine, notre grand ancien Verninac avait plus de temps que n'en auront les commandants des « frégates amirales » pour réagir à la menace. Sous une autre forme, il leur faudra être ingénieux, eux aussi.

■ Bruno Nielly
Rédacteur en chef EN 74



46



62



42

Ecole navale
p. 46

■ La recherche à l'École navale
par Yann Vachias

Vie des associations
p. 50

Culture
p. 56

- Musique des films de mer
entretien avec Philippe Dupouy
- La pincée de sel
par Bruno Nielly
- Les mots :
Dunette, gaillard ou château
par Stéphanie Guénot-Bresson
- Littérature maritime
Moby Dick
par Arnauld de La Porte
- La mer en musique
par Jérôme Collin
- Notes de lecture

First Officer (WRNS) Madeleine Bayard

■ Par Hubert Putz EN 65

Seule femme inscrite au Mémorial des officiers de marine Madeleine Bayard naît en 1911 à Paris d'une mère couturière et de père inconnu.

À 21 ans elle épouse le directeur d'une plantation d'hévéas et le suit en Indochine où il est assassiné lors d'une insurrection. Séquestrée et violée, Madeleine est retrouvée et libérée par Claude Péri, ancien marin, agent d'assurance et organisateur de safaris avec lequel elle se lie.

À l'été 1937 ils sont recrutés par le 2^e bureau du ministère des colonies, dont le chef de bataillon Raoul Salan¹ a pris la direction. Ils sont alors initiés au maniement des explosifs, et Madeleine à celui du chiffre. En avril 40 Salan les fait embarquer à Marseille sur un cargo de la compagnie Paquet, le SS *Rhin*, où ils ne doivent dévoiler leur identité qu'au capitaine Cannebotin. À l'occasion d'une escale à Las Palmas, Claude fait sauter le *Corrientes*, un ravitailleur de U-Boot.

En juin 40, face à l'invasion allemande le *Rhin* rejoint un convoi pour l'Afrique du Nord, mais Péri qui prend de plus en plus d'ascendant à bord ordonne à Cannebotin de faire route vers Gibraltar où il accoste le 23 juin. Il demande alors au capitaine de frégate de Bryas (EN 14), officier de liaison auprès des Britanniques, de le mettre en rapport avec le British Intelligence Secret Service.

D.R.



Le *Rhin*, avant sa refonte en bateau-piège

L'équipage est partagé entre fidèles au maréchal Pétain et désireux de poursuivre la lutte avec le général de Gaulle. Le 27 juin Péri se proclame commandant du *Rhin*, reléguant Cannebotin au rôle d'officier de navigation. Ce même jour l'amiral Muselier arrive à Gibraltar en vue de rallier des hommes et des navires aux Forces Navales Françaises Libres dont il va prendre le

commandement. Il nomme Péri commandant de la Base Française Libre de Gibraltar. Mais c'est la Royal Navy que Péri veut rejoindre avec le *Rhin*, et il est appuyé pour ce faire par l'amiral Somerville², informé par le *Secret Service* de son habileté à manier les explosifs.

Fin juillet le *Rhin* est intégré à un convoi en partance pour la Grande Bretagne où il accoste le 5 août. Claude proclame alors que le *Rhin* est un navire anglais, armé par un équipage anglais à qui il faut de nouvelles identités : Madeleine Bayard devient Madeleine Barclay, et Claude Péri s'appelle désormais Jack Langlais. Leur intention est de transformer le *Rhin*, rebaptisé HMS *Fidelity*, en Q-Ship, bâtiment piège aux allures de cargo.

Claude et Madeleine reçoivent une commission temporaire d'officiers de la Royal Navy. Madeleine, après avoir suivi un cours au *Royal Naval College* de Greenwich puis un entraînement au sabotage avec le SOE³ (*Special Operations Executive*) figure au rôle d'équipage comme 1st Officer⁴ WRNS (*Women's Royal Navy Service*) responsable du bureau "chiffre"

La première mission allouée au *Fidelity* par le SOE est le débarquement dans le sud de la France de deux agents et la récupération d'une douzaine d'aviateurs polonais cachés par la résistance. Ces deux tentatives échouent : les agents sont capturés et les aviateurs ne sont pas au rendez-vous.

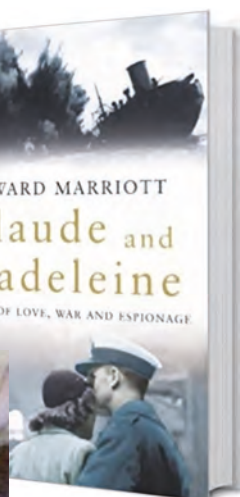
Une seconde mission en Méditerranée se déroule en août et septembre 1941.

Une nouvelle utilisation est ensuite envisagée pour le HMS *Fidelity* en Extrême-Orient. Assez grand pour transporter une vedette lance-torpilles, deux hydravions et deux embarcations de débarquement, il est idéal comme base pour monter des opérations commando sur les côtes japonaises à partir de la Birmanie.

En décembre 1942, il est incorporé à un convoi, avec à son bord 332 personnes (équipage et commandos). À partir du 27, ce convoi est attaqué par une meute de vingt U-Boote et plusieurs navires sont coulés. Le *Fidelity* participe aux sauvetages. Manœuvrant mal, il met à l'eau sa vedette et repêche une cinquantaine de survivants, dont le commodore du convoi, mais une avarie de machines l'empêche de rejoindre

Madeleine à Gibraltar, avril 1941

D.R.



le groupe des navires rescapés. Le 29 vers 20 heures l'U-615 lui lance quatre torpilles, sans succès grâce au filet que sa faible vitesse (2 nœuds) lui avait permis de déployer en protection.

Avec ses naufragés, le *Fidelity* fait route à vitesse réduite vers les Açores et il ne donnera plus de ses nouvelles. Torpillé par l'U 435⁵ le 30 décembre au soir, il est la quatorzième victime de cette attaque de sous-marins allemands. L'U 435 rendra compte à minuit en ces termes à l'amiral Dönitz : " 300 à 400 survivants sur des radeaux surchargés, ou dérivant dans l'eau..."

Une demi-douzaine de navires alliés patrouillera sans succès pendant une semaine la zone à la recherche des 369 personnes présentes à bord.

hubertputz@gmail.com

1. Le futur général Salan, l'un des organisateurs du putsch d'Alger en avril 1961 puis chef de l'OAS.
2. Il venait de prendre le commandement de la force H, basée à Gibraltar, chargée de faire pression sur la flotte française stationnée à Mers el Kébir.
3. Direction des Opérations Spéciales, créée pour soutenir les divers mouvements de résistance des pays d'Europe occupés par l'Allemagne et l'Italie.
4. Équivalent de capitaine de corvette.
5. Commandé par le kapitanleutnant Siegfried Strelow, l'U 435 sera coulé avec tout son équipage par un bombardier britannique Wellington 6 mois plus tard au large de Lisbonne.



D'après la carte du SHOM 7400 ©SHOM