

La gestion des crises hors cadres « L'inconcevable n'est pas impensable »

MARIE-CAROLINE MOULIN

L'Harmattan, 154p., 16€

Préfacé par Xavier Guillou, l'ouvrage exploite les travaux de ce dernier (associé à Patrick et Erwan Lagadec) relatifs au cyclone Katrina pour les confronter à la situation française. Aujourd'hui, pression démographique, dépendance aux industries, aux réseaux de distribution d'énergie et de communication font que les conséquences des risques naturels ou d'origine humaine conduisent à des crises majeures. Qualifiées de hors cadre dans cet ouvrage car amplifiées par la médiatisation, elles deviennent difficilement gérables. De l'incident à la catastrophe, la crise se manifeste généralement en raison d'une situation d'instabilité dépassant la planification élaborée pour y faire face. Elle peut aussi apparaître à la suite d'une communication défaillante ou hors de contrôle alors que la réponse technique est adéquate compte tenu des circonstances (exemple de l'attaque au gaz sarin dans le métro de Tokyo en 1995 ou des attentats du 11 septembre 2001). L'analyse de Katrina insiste sur le fait que la Nouvelle Orléans est une ville parmi les plus pauvres des Etats Unis, que 67% de la population y est noire et qu'une grande partie de la ville, protégée par des digues, est sous le niveau de la mer. La rupture de ces ouvrages a entraîné la submersion de 80% de la cité et des conséquences économiques, humaines et sociales considérables. Quels enseignements en tirer ? D'abord gérer la communication entre acteurs alors que les réseaux deviennent défaillants. Gérer aussi celle vers la population et les médias. Enfin gérer l'immédiat après crise pour rétablir les approvisionnements en eau, vivres, énergie, et assurer l'hébergement des sinistrés et les soins aux blessés afin de limiter les risques sociétaux.

La suite de l'ouvrage traite de la France, des plans ORSEC et note que dès qu'une situation délicate se présente les premiers communiqués laissent entendre que tout est sous contrôle. La dégradation qui s'en suit régulièrement mine la confiance de la population envers les décideurs. Parmi les propositions de l'auteur retenons la nécessaire gestion d'une crise au niveau national et pas seulement régional voire d'une extension à un niveau européen. Ou encore la sensibilisation de la population de façon très régulière et aussi l'adaptation juridique de la gestion de la crise et de son accompagnement. Depuis la parution de l'ouvrage plusieurs événements liés aux sursauts de la nature se sont produits. Certains, comme les cyclones, ont fait l'objet de mesures préparatoires que le silence des médias après leur passage fait supposer adaptées. Un autre, le séisme du Népal, illustre le long chemin qui reste à parcourir. En conclusion, il me revient en mémoire une phrase de Clausewitz « Aucun plan ne survit aux premiers contacts avec l'ennemi », mais l'ouvrage de Marie-Caroline Moulin a le mérite de poser les problèmes et d'inciter nos responsables à s'y pencher de façon préventive.

Gilles Mattera

La grande nageuse

OLIVIER FREBOURG

Collection Bleue, Mercure de France, 2014,
160 p., 15,50 €

Ce livre met en scène un jeune officier de Marine, tout à fait contemporain, partagé entre plusieurs passions : la peinture, la mer, et son épouse, cette dernière partageant son amour de l'océan dans

lequel elle plonge et nage des heures durant (d'où le titre du livre). Dans cette narration qui porte sur une quinzaine d'années, chacun y retrouvera une part de sa propre autobiographie : la prépa, l'angoisse du concours, l'Ecole navale, la *Jeanne d'Arc*, les premières campagnes, le premier commandement etc... La lecture se complique lorsque l'auteur aborde les deux autres volets de la narration : la passion de ce marin pour la peinture et l'attrance compulsive de sa femme vers la mer est plus difficile à appréhender. Le lecteur sent assez vite que tout cela va mal finir. C'est effectivement le cas.

Vouloir traiter ce triple thème est ambitieux. Servi par une écriture claire, ce roman ne laisse pas indifférent, mais le lecteur pourra être parfois un peu perturbé par ce va-et-vient un peu déroutant voire parfois artificiel.

François Pézard

La conquête de la Norvège (1940)

La première opération interarmées de l'Histoire

VINCENT ARBARÉTIER

PRÉFACE DU GÉNÉRAL DE CORPS D'ARMÉE

DIDIER CASTRES

Economica, Paris 2014, 160 p., 23 €

La conquête de la Norvège par la Wehrmacht en mai 1940 a fait l'objet de nombreux ouvrages, mais c'est la première fois qu'un historien militaire français, auteur d'ouvrages remarquables sur la stratégie militaire, met l'accent sur le caractère interarmées de cette opération qu'il nous présente, avec raison, comme la première opération interarmées de l'histoire.

Vincent Arbarétier nous montre comment Hitler, qui avait qualifié l'entreprise, qui avait reçu le nom de *Weserübung*, « d'opération la plus audacieuse de l'histoire », en confia l'organisation à une petite cellule d'état-major interarmées, avant de charger le général de corps d'armées von Falkenhorst de sa planification et de son commandement.

L'auteur détaille les phases successives de cette préparation. Il nous montre ensuite comment l'exécution de l'opération allait valider en quelque sorte le recours à ce qu'il appelle « un art opératif interarmées ». Il traite enfin d'une façon exhaustive dans son récit les opérations à terre dans les différentes régions de Norvège, qui avaient jusqu'à lui étaient traitées un peu trop sommairement.

François – Emmanuel Brézet

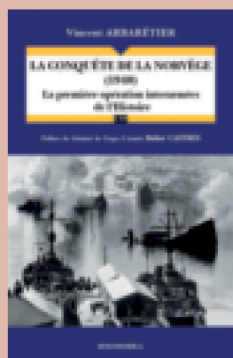
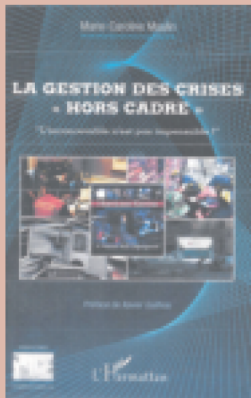
Le voyage de Merlin

EMMANUELLE BUECHER-HALL

« **M**aman les p'tits bateaux qui vont sur l'eau ont-ils des jambes ?... Mais oui mon gros bêta... ». On connaît la chanson qui a bercé notre enfance. Mais ce bateau-ci, prénommé Merlin comme l'Enchanteur, s'il n'a pas de jambes, se pique de savoir écrire... Pourquoi pas ? Même s'il est un peu en délicatesse avec l'orthographe et les règles grammaticales, ce petit catamaran rouge et blanc sait conter avec talent le merveilleux voyage effectué à son bord par une famille de cinq personnes sur les deux plus grands océans de la planète. Partis d'Afrique du Sud, ils finiront leur périple en Australie, allant de surprises en émerveillements devant la splendeur du monde.

L'album abondamment illustré, destiné aux enfants de 4 à 8 ans, est assorti d'un index expliquant aux enfants les termes maritimes usuels et donne des descriptions des lieux visités ou des animaux rencontrés.

L'auteur a poursuivi des études en biologie marine en France, puis elle est partie étudier les méduses en



Afrique du Sud. Là, changement de cap : après avoir construit un catamaran, elle est partie naviguer en famille, traversant l'Atlantique, puis le Pacifique. Elle vit actuellement en Australie.

Nicole Monnier

Contact +61 447394 826. merlinvoyage@gmail.com

L'empire des mers Atlas historique de la France maritime CYRILLE P. COUTANSAIS

Coédition Musée national de la marine et CNRS éditions, 2015, format 24x18, 336 p., 25,90 €

Déjà remarqué pour sa Géopolitique des océans, l'Eldorado maritime, récompensé en 2014 par l'académie de marine pour son Atlas des empires maritimes ? Cyrille P. Coutansais vient de publier un nouvel ouvrage aussi remarquable, L'empire des mers, atlas historique de la France maritime. L'auteur a le talent rare de réunir les compétences d'historien et de géographe maritime.

Remarquons et célébrons tout d'abord les atouts matériels de ce magnifique ouvrage. Une présentation au format « paysage » qui élargit la perspective et permet d'accueillir une iconographie d'une grande richesse et d'une pertinence parfaite. La collaboration du musée de la marine n'est pas sans effet sur cette réussite. Beau papier, couverture souple, typographie claire et présentation aérée donnent au lecteur un confort et un attrait qui ne faiblit pas au long de plus de 300 pages passionnantes grâce à la qualité du texte et de la cartographie.

Mais cet Atlas historique de la France maritime ne mérite peut être pas un tel qualificatif. Le Robert définit un Atlas comme un recueil de cartes géographiques. Or il nous apparaît que le texte important, abondant et d'une parfaite clarté prime sur la cartographie qui vient l'illustrer de façon très pédagogique. Il s'agit donc plus selon nous d'une histoire maritime de la France que d'un Atlas. Le propos est bien de revisiter cette histoire selon un point de vue trop rare qui est celui du rôle de la mer que l'on a tendance à appréhender à travers la marine dont l'histoire est plus une résultante qu'une causalité. Et ce propos est naturellement très marqué par le commerce maritime, le rôle des ports et des entrepreneurs que sont les armateurs. La politique navale, les choix stratégiques des rois ne sont pas oubliés loin de là mais on voit bien que le facteur déterminant de la stratégie maritime est d'abord marchand et l'on sait que notre pays a privilégié la rente par rapport au commerce.

Cyrille Coutansais nous embarque au fil maritime de notre histoire nationale de façon précise documentée et argumentée mais jamais pesante. La présentation alterne avec bonheur synthèses et développements que les cartes nombreuses illustrent avec précision. Cette alternance facilite considérablement l'accès à ce travail très fouillé tout en permettant au lecteur de reprendre régulièrement pied. Et de découvrir ou redécouvrir combien nous sommes oublieux ou ingrats. Le tropisme terrestre de notre histoire et partant de l'enseignement historique nous fait sous estimer certains de nos princes qui ont accordé au fait maritime l'importance que d'autres nations voisines lui reconnaissent avec une constance qui nous a toujours et aujourd'hui encore manqué. L'histoire maritime de la France ne commence pas avec Richelieu et Colbert. Certes nous connaissons le Clos des Galées créé par Philippe Le Bel mais qui se souvient que Charles V avait compris que la mer lui permettait de reconquérir les territoires pris par les Anglais, que plus tard Louis XI retenant les leçons de Jacques Cœur avait un grand dessein maritime. Et Henri IV dont l'ambition maritime a été contrariée par Sully, « labourage et pâturage ... »

D'autres sujets sont mieux connus mais l'ouvrage permet de les replacer dans leur contexte et parfois de redécouvrir leur caractère novateur, telle l'inscription maritime de Colbert dont la politique maritime ne sera pas comprise par Louis XIV : « l'effort [de rénovation de la marine] est fourni sur 10 ans, la guerre de Hollande changeant radicalement la donne. Ce conflit est le choix d'une politique d'expansion continentale d'un roi assoiffé de gloire. Politique qui condamne toute velléité de domination des océans alors même que cette domination aurait pu être totale. » Et pourtant le XVIII^e siècle semblera marquer l'apogée du commerce maritime français du fait de l'action des armateurs et des négociants et notre auteur de constater que l'empire colonial « s'épanouit presque par inadvertance ». L'état de la marine militaire montre le désintérêt du pouvoir pour les choses de la mer. L'embellie connue sous le règne de Louis XVI laissera la place à une longue période de déclin qui va jusqu'à la monarchie de Juillet. L'histoire maritime du Royaume Uni qui est écrite en creux nous renvoie en permanence à l'impérialisme maritime de nos gouvernants, aveuglés par leur conservatisme et qui n'ont pas saisi que le monde changeait avec la révolution industrielle. « L'intermezzo » qui couvre la monarchie de Juillet et le II^e Empire voit la mer revenir au centre des préoccupations de façon proche de notre époque (massification des échanges et révolution des communications par le câble (sous marin). N'oublions pas que Napoléon III qualifié de visionnaire avait vécu avant d'arriver au pouvoir en Angleterre et aux États-Unis. Au cours de la période qui va de 1870 à 1962 la France se replie sur son empire colonial. L'attrait de la rente coloniale fait oublier les nécessaires investissements dans le domaine maritime. Ainsi « la Jeune École » est-elle le symptôme du déclassement de notre marine et de l'obsession pour la guerre de course, « éternelle arme du pauvre ». Heureusement, l'époque contemporaine nous console de bien de ces frustrations : un marine nationale équilibrée dont l'efficacité est prouvée à chacune de ses interventions sur les nombreux théâtres ouverts depuis la fin de la guerre froide ; et une économie maritime pleine de promesses mais qui fait son chemin sans que l'on puisse mesurer de quel soutien elle bénéficie de la part de gouvernements qui ne peuvent plus ignorer que la mer est l'avenir de la terre et qui ne sauraient se contenter des incantations relatives à notre ZEE.

Et puisque sans la liberté de blâmer il n'est pas d'éloge flatteur, nous ne pouvons que regretter l'absence de notes et de bibliographie. L'ouvrage n'étant pas universitaire, ce péché est à nos yeux plus véniel que mortel mais quelques conseils de lecture, quelques sources eussent été bienvenus.

Jean-Louis Fillon

À paraître

L'aéronautique en 1915 (ARDHAN)

Comme annoncé dans *la Baille* n°326, l'ARDHAN publiera chaque année, de 2014 à 2018, un cahier illustré sur l'Aviation maritime il y a cent ans décrivant ses équipages, ses opérations et ses machines. Le deuxième cahier, qui a pour titre « L'Aéronautique maritime en 1915 », est l'œuvre, comme le précédent, de Robert Feuillooy (64) et Lucien Morareau.

Sous le parrainage du chef d'état-major de la Marine et en partenariat avec la mission du Centenaire, le cahier 1915, comme celui de 1914, est disponible gratuitement au siège de l'AEN. Il peut être envoyé par courrier en France métropolitaine moyennant une participation aux frais d'envoi de 3,50 € (chèque à l'ordre de l'ARDHAN à expédier à ARDHAN 86 rue d'Amsterdam 75009 Paris).

