

## Embarqué Carnets marins dans le jardin du commandant

**CHRISTIAN GAILLEAUX**  
PRÉFACE DE DIDIER DECOIN DE L'ACADÉMIE DE MARINE ET PRÉSIDENT DES ÉCRIVAINS DE MER  
Futuropolis, 176 p., 24 €

L'auteur dessinateur est bien connu du monde maritime, et en particulier des anciens de la *Jeanne d'Arc* avec *R97 les hommes à terre*, publié aux éditions Castermann. Dans ce premier ouvrage il avait mis sous forme de BD un texte du regretté Bernard Giraudeau, lui-même ancien de la *Jeanne* à bord de laquelle il avait servi comme quartier maître mécanicien.

Pour son dernier album, Christian Cailleaux est à la fois auteur et illustrateur. Il s'agit pour reprendre l'expression de Didier Decoin, plus d'un «docuroman graphique» que d'une BD. L'auteur nous fait partager la vie, les sentiments, les émotions des marins de tous grades et de leurs proches, la vie des ports, la vie à bord, les longs quarts à la passerelle au CO ou à la machine, les opérations en haute mer comme dans les îles lointaines. Les marins retrouveront au travers de croquis simples et dépouillés l'ambiance caractéristique qu'ils connaissent bien, et les terriens de nouveaux horizons ... marins.

Max Moulin

## L'Odyssée du KOMET Corsaire du III<sup>e</sup> Reich

**OLIVIER FIGOREAU**  
PRÉFACE DE MAX MOULIN (EIM 64)  
Histoire & Collections, 175 p., 29,95 €

En 1939, à la déclaration de guerre, l'Allemagne ne dispose pas de forces navales conventionnelles, de surface ou sous-marines, suffisantes pour couper la Grande-Bretagne de ses routes de ravitaillement par son Empire ou les USA.

En attendant la montée en puissance de la construction de sous-marins, elle recourt à cette ancienne forme d'action en mer : la course.

Ces corsaires sont des bâtiments de commerce, profondément modifiés pour être puissamment armés, d'aspect totalement banalisés, et dotés d'un équipage « Kriegsmarine » de qualité.

La course est autorisée par le droit international, y compris la falsification d'identité ; la seule contrainte est d'arborer le pavillon national réel avant l'engagement (sans en préciser les délais...).

Le *Komet*, ancien cargo de taille modeste datant de 1937 (115 m pour 7500 tonnes) est transformé en 1939 ; il reçoit 6 canons de 150 mm et 6 tubes lance-torpille. Il a une autonomie de 51000 Nq à 9 nds.

Cet ouvrage, véritable et très complet reportage photographique, soutenu par un texte précis, relate la première et seule mission du *Komet* (il sera coulé dès le début de la seconde), mais quelle mission ! 516 jours sur toutes les mers du monde, avec un départ en fanfare par le passage du Nord-Est ... Bien aidé par les brise-glaces soviétiques (on est en juillet 1940).

Il chassera l'ennemi, essentiellement les cargos et transports du royaume britannique et de son Empire, devant la Nouvelle-Guinée, l'Océan Indien, La Nouvelle-Zélande, les Galapagos, avant un retour par l'Atlantique. Le bilan de son tableau est de 43 000 tonnes coulées, ce qui est bien supérieur à celui, moyen, des sous-marins.

Notons aussi la non moins remarquable préface de notre camarade Max Moulin qui brosse le contexte de cette aventure, et élargit le débat très actuel sur les différents modes d'action.

Richard Mathieu

## Parés à embarquer !!! Journal de bord pour mer calme

**CAROLINE GUILHOU**  
Vademelook, 32 p., 13 €

Caroline Guilhou, jeune illustratrice de talent, a créé un journal de bord pour plaisancier animé par deux personnages pleins d'humour. L'un féminin, la grande Tige, est une jeune demoiselle en uniforme de marinette avec un bandeau d'œil de style pirate (à moins qu'il s'agisse d'un «monocle de soleil»), l'autre son compagnon Parvus, est une sorte de Jiminy Cricket actualisé. Chacune de leurs aventures est présentée avec fantaisie et illustre de façon décalée la règle de navigation rythmant la vie à bord d'un voilier de plaisance. Chaque page de droite (à tribord !) est composée d'un espace vierge où le lecteur a la liberté d'écrire, de dessiner, de rédiger, de coller... ses souvenirs de navigations en solitaire ou avec un équipage.

Max Moulin

## Surcouf De Saint-Malo aux Indes, la vie du roi des corsaires Robert Surcouf

**PRÉSENTÉ PAR DOMINIQUE LE BRUN**  
Biliomnibus Aventure, 193 p., 11 €

Robert Surcouf est resté une légende en France et principalement dans le pays malouin. Contemporain de Napoléon Bonaparte, il a eu deux carrières : la première de capitaine corsaire de 1795 à début 1809. C'est en Océan Indien, principalement dans le golfe du Bengale qu'il rencontre la gloire, s'emparant d'un nombre impressionnant de bâtiments marchands, et n'hésitant pas à s'attaquer à des frégates de la Royal Navy, comme le *Kent*, combat dont il sort vainqueur.

C'est à 35 ans qu'il rentre définitivement à Saint-Malo, profitant de sa fortune rapportée de Port-Louis à l'île de France pour s'y établir comme armateur, continuant ainsi à participer à la lutte contre les anglais. C'est en Manche dorénavant que ses navires corsaires, commandés par ses anciens lieutenants, opèrent.

Cet ouvrage est écrit par un homonyme, petit-neveu du grand corsaire, à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, à partir de biographies de l'époque et de témoignages reçus auprès de descendants de lieutenants du corsaire à l'île Maurice. Sans être hagiographique, ce récit reste toutefois très bienveillant pour Surcouf.

Mais on pardonnera ce travers, ainsi que l'absence d'information sur sa vie privée et civile, grâce à la belle écriture, la précision des scènes de combat, et la flamme qui s'en dégage.

Richard Mathieu

## Le porte-avions Charles de Gaulle

**OUVRAGE COLLECTIF SOUS LA DIRECTION DU VAE D'ARBONNEAU (2<sup>E</sup> S.)**  
Éditions SPE Barthélemy, 156 p., 46 €

Disons tout de suite que marin ou aviateur, ou aviateur et marin, on passe un moment bien agréable en même temps que fort instructif à la lecture du livre cité – faudrait-il même plutôt parler de lui comme d'un album tant les photographies y sont nombreuses et fort bien choisies. Les amateurs de « bateaux gris » et les « spotters » seront comblés.

Mais plus que cela ce livre a l'ambition de nous amener à tout savoir sur le *Charles de Gaulle* qu'il aborde en effet sous tous les angles. Pour commencer la conception puis la construction, étapes sans lesquelles la suite de l'histoire n'aurait pu s'écrire – et d'abord quel outil, pour quelle stratégie ?

Ensuite nous découvrons ses grandes caractéristiques, puis ses campagnes d'essai. Viennent alors la vie que l'on mène à bord puis les missions réalisées, dont



celle de Libye, et jusqu'aux plus récentes compatibles avec la date de fin d'impression, en mars 2016.

Nous comprenons au fil des pages que le *Charles de Gaulle* est bien un symbole du génie français, comme le soulignent les auteurs des deux préfaces. On ne peut alors s'empêcher de regretter qu'il n'y en ait qu'un, surtout quand le second n'aurait pas même coûté la moitié du premier... Certain président-stratège n'avait-il pas déclaré « les porte-avions, comme les gendarmes, ça va par deux », ce que nos cousins d'Outre-Manche ont parfaitement compris.

Pour autant ne boudons pas notre plaisir pas plus que notre fierté de posséder et de mettre en œuvre une machine de guerre d'une telle puissance. Le propre de cet engin de guerre en effet est de cristalliser autour de lui une force qui, pour répondre aux besoins de la mission, peut être strictement navale, ou inter-armée, ou interalliée, et rayonne ainsi sur les mers, et peut-être plus encore sur les théâtres d'opérations terrestres, la puissance de l'État.

L'ouvrage est riche en ce qu'il nous présente l'être et son histoire, car le PA est bien un être qui vit au rythme de ses équipages et il a une histoire. Le groupe aérien est évidemment au cœur de cette présentation à travers les portraits très complémentaires du Rafale et du Hawkeye. Et l'on notera cette réflexion d'un pilote de Rafale d'avoir la conscience et la fierté « d'évoluer dans la cour des avions les plus performants du monde. » Mais, dans son genre, c'est tout aussi vrai pour le Hawkeye.

Ce parcours fort complet se clôt sur la photo d'un drone en manœuvre à partir du pont d'un navire s'ouvrant ainsi sur une perspective d'avenir, une des perspectives...

Georges Belon

## L'Islam radical Faut-il avoir peur de l'avenir ?

ANTOINE-JOSEPH ASSAF

Éditions Eyrolles, 2015. 164 p., 16 €

Philosophe, écrivain, conférencier, l'auteur est connu de beaucoup de nos lecteurs. En effet, capitaine de frégate dans la réserve citoyenne, il a été conseiller politique auprès de l'amiral Magne qui dirigeait l'opération Baliste au Liban en 2006, et artisan du numéro spécial Liban de *la Baille* cette année-là. Il a publié *Lettres à l'amiral* (L'âge d'homme, 2009), prononcé des conférences d'Éthique militaire à l'École navale et au CESM, d'autres au Cercle de la Mer, à l'ACORAM etc.

Après une brève histoire de l'Islam, de ses scissions et de ses rêves d'unité, il raconte l'alliance nazie, la renaissance d'Israël et ses guerres, les guerres du Liban, et les guerres du Golfe, avec pour chacune les visions qui les ont provoquées et leurs conséquences souvent inattendues. Dans une seconde partie sont analysées les guerres qui ont suivi le 11 septembre 2001 : Afghanistan, Irak, Liban encore (provoquant l'opération Baliste où la Marine évacua du Liban, en pleines vacances, plus de dix mille personnes), puis les « Printemps arabes ».

Evoquant enfin les dimensions profondes de la guerre syrienne, les mystères de l'empire perse, les paradoxes de l'islam et la question de Jérusalem, l'auteur conclut, entre autres, à la nécessité d'une évolution de l'islam. Quant à la défense contre l'islam radical, c'est mondialement qu'elle doit se structurer.

Cet essai, très fouillé et cependant remarquable par sa sobriété, est indispensable pour tenter d'y voir plus clair dans ce monde de bruit et de fureur. Devant le visage d'épouvante le l'islam radical, il propose à la fois un retour historique, une analyse philosophique et un bilan géostratégique. Dans un domaine où les péroraisons incompétentes ne manquent pas, il offre des clés pour appréhender de façon posée, bien au-delà du sentiment superficiel, les enjeux et les probléma-

tiques d'une réalité complexe, décryptant ainsi le poids de l'histoire et le sens des événements dans une actualité hélas brûlante.

Dominique Nasse

## Gestion des risques et culture de sécurité Le facteur humain au bénéfice de l'organisation

JACQUES PIGNAULT ET JEAN MAGNE

Dunod 2014, 202 p., 23 €

À partir de cas réels d'incidents ou d'accidents, les auteurs analysent l'influence des hommes dans le fonctionnement d'organisations complexes parfois à hauts risques. Ils mettent en évidence les mécanismes humains d'erreurs, mais aussi les mécanismes également humains de rattrapage et de prévention.

Cet ouvrage propose des clés pour mettre en place une culture de sécurité au sein de l'entreprise, intégrant entre autre la protection des informations sensibles, sujet d'actualité. Une boucle vertueuse entre management d'équipe et comportement individuel doit être créée, qui permettra d'allier sécurité et efficacité de la production.

Les nombreux exemples montrent que les solutions suggérées sont à la portée de tous. Elles requièrent simplement courage, volonté, persévérance et un dialogue sans cesse entretenu entre les différentes parties prenantes (maître d'ouvrage, maître d'œuvre, concepteurs, utilisateurs, législateurs).

Les auteurs montrent que si les mécanismes conduisant à l'erreur humaine existent car inhérents à la nature humaine, ils sont très souvent compensés par des mécanismes tout aussi humains de rattrapage et de prévention qui sont omniprésents et potentiellement utilisables. Pour favoriser l'émergence de ces derniers et enrayer les mécanismes d'erreurs, il existe des solutions à la portée de tous. L'homme maillon fort est sans aucun doute un élément décisif de performance, et non souvent comme présenté selon certaines théories notamment dans les media, un mal nécessaire. Faire émerger « l'homme maillon fort faillible » en instaurant une culture de sécurité adaptée est certainement l'une des voies de développement les plus prometteuses usées pour les entreprises, les organisations et les hommes eux-mêmes. L'erreur inhérente à la finitude humaine et à l'incomplétude dans le traitement des systèmes complexes mise en évidence par Kurt Gödel, peut être un facteur de progrès stimulant dans la mesure où elle conduit à se remettre en question, en évitant la sclérose intellectuelle. Dans une certaine mesure elle peut être comparée à la douleur physique, signal avertisseur de danger proche et immédiat. Les erreurs doivent en conséquence être analysées soigneusement dans le cadre de la pratique du retour d'expérience (RETEX). Jean Magne (EN 83) ingénieur en Génie atomique et ancien commandant de sous marin nucléaire ; met ainsi à la disposition des décideurs, cadres et opérateurs exécutants, son expérience dans un domaine qu'il connaît bien pour l'avoir pratiqué notamment au sein où à la tête d'un équipage de bâtiment de combat. Les sous marins et les atomiciens retrouveront des notions bien connues. la culture de sécurité demande une adhésion intellectuelle totale. Celle-ci est cohérente avec le principe de précaution lorsqu'il est pratiqué avec discernement et non pas de manière idéologique ou dogmatique. En fait il s'agit de mettre à la portée des non marins des principes d'action connus de longue date, par exemple « naviguer sur l'avant » premier principe de précaution et de culture de sécurité.

Il s'agit donc d'un ouvrage majeur qui vient compléter un certain nombre d'autres travaux dont *la Baille* s'est fait l'écho.

Max Moulin

