

Notes de lecture



General Naval Tactics Theory and Practice.

Milan Vego

Naval Institute Press, Annapolis, 2020, 438 p., 58,24€

Fameux professeur du *Naval War College* de Newport, Milan Vego est l'auteur de nombreux ouvrages d'histoire militaire et navale. Du haut de sa longue expérience académique, il nous livre avec *General Naval Tactics* un outil précieux pour penser et conduire le combat naval au niveau tactique.

En adoptant une approche à la fois systémique et historique, Milan Vego décrit chaque composante de la tactique navale et donne vie à l'ensemble des processus de l'action de guerre en mer, de la planification à l'analyse, en passant par la préparation opérationnelle et la conduite. Tout en convenant que le combat tactique en mer est plus un art qu'une science, *General Naval Tactics* pousse néanmoins au plus haut degré la formalisation des différentes briques de l'action de guerre navale.

Doctrine, entraînement, analyse de la mission, prise de décision tactique, action des forces de combat et de soutien, etc. : restitué dans son environnement, chaque sous-ensemble fait l'objet d'une décomposition sémantique minutieuse et d'une mise en perspective historique. Milan Vego insiste, entre autres, sur les rapports de la tactique navale à la technologie et à l'histoire, montrant comment ces trois notions s'alimentent mutuellement. Mais surtout, il souligne le facteur

humain, qui reste au centre de la guerre en mer en dépit de l'irrigation du fait naval par la technique. Le chapitre dédié au *Tactical Leadership* est ainsi particulièrement pertinent : sous la plume de Milan Vego se dessine le portrait type du commandant tactique en mer, avec ses exigences fondamentales – à commencer par la force de caractère – et le champ de liberté qui s'offre à sa personnalité et à sa créativité. On appréciera notamment les développements sur la prise de risque calculée, dont Milan Vego rappelle qu'elle doit toujours se penser au regard du gain escompté plus que des pertes évitées. On lira enfin avec profit les considérations sur les apports et les limites du *Wargaming* à l'heure où la Marine nationale s'y lance résolument. *General Naval Tactics* est un manuel théorique et pratique utile à tout officier qui ambitionne de gagner sur mer.



Cet ouvrage occupera donc une place de choix dans sa bibliothèque, aux côtés de l'ouvrage récent de James Holmes¹ sur la stratégie maritime. Et nul doute qu'il le consultera souvent.

■ *Thibault Lavernhe*

1. Holmes James R., *A brief guide to Maritime Strategy*, USNI Press, Annapolis, 2019, 183 p.



Cahiers risques et résilience 2020

Gilles Teneau, Nicolas Dufour

L'Harmattan, 124 p., 15 €

Les cahiers risques et résilience (C2R) fondés par deux chercheurs universitaires mais aussi praticiens, Gilles

Teneau et Nicolas Dufour, ont pour objectif d'apporter une contribution aux travaux de recherche sur la résilience organisationnelle. À mi che-

min entre revue académique à comité scientifique et revue professionnelle interdisciplinaire, elle est ouverte aux chercheurs, enseignants et praticiens de terrain exerçant des responsabilités en matière d'organisation et gestion des risques. Max Moulin avait publié dans le n° 1 de janvier de cette revue un article sur le projet ERNCIP¹ de la Commission européenne (évoqué par ailleurs dans le numéro 337 de *La Baille*), dans

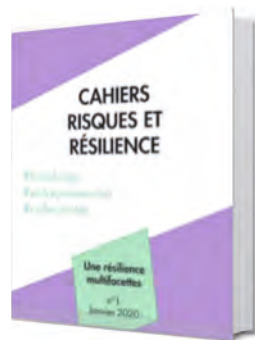
le numéro 2 d'octobre, il traite en collaboration avec Gilles Teneau, dans le cadre d'une communication du CIRERO² faite au colloque Oriane³, de la sécurité des installations nucléaires critiques, sous l'aspect de la gestion des risques et de la résilience organisationnelle. La résilience organisationnelle est en effet mise en œuvre de longue date par la Marine nationale, comme par les marines étrangères, dans le cadre de « sécurité avaries de combat » (*damage control*) et plus récemment avec l'exploitation de l'énergie nucléaire militaire dans celui de la Sécurité nucléaire. Cet article essentiellement destiné à un lectorat civil universitaire, a pour objet de présenter la philosophie de la mise en œuvre, avant la lettre, du concept de résilience dans la Marine, pragmatique dans un premier temps au vu du retour d'expérience, puis formalisée dans des textes réglementaires.

■ *Max Moulin*

1. ERNCIP: *European Reference Network for Critical Infrastructures Protection* (ou en français SAIV)

2. CIRERO Centre d'ingénierie et de recherche en résilience organisationnelle

3. Colloque francophone sur le risque Oriane, Université de Pau, IUT de Bayonne





Jusqu'aux étoiles
L'épopée tragique du *Dixmude* et de son commandant

Yves Stalloni

Publilivre Editions, 164 p., 18 €

Yves Stalloni, ancien professeur de Khâgne à Toulon, a choisi un angle original pour rappeler la tragédie du *Dixmude*, à laquelle il est lié pour des raisons familiales. Sous une forme romancée, il nous livre le parcours personnel et professionnel, rigoureusement documenté, du commandant de cet ex-zeppelin, le lieutenant de vaisseau Jean du Plessis de Grenédan, EN 1909. L'auteur confie la plume à l'ami de cœur du jeune officier, qui l'a connu en prépa, l'a suivi sur le Borda, puis au cours de sa trop courte carrière.



Il fait ainsi le récit de la vocation de marin de Jean du Plessis, de sa vie de jeune marié et surtout de sa passion pour les dirigeables. Car Jean est un passionné hors du commun. Alors que ses premières affectations durant la guerre de 14-18, éloignées du conflit, lui laissent un sentiment d'inutilité, il retrouve son ardeur alors qu'il rejoint en février 1917, la formation de pilote de dirigeable. Il croit fermement à l'avenir de ces navires aériens et se donnera dès lors sans compter pour acquérir le savoir-faire nécessaire à leur conduite et pour défendre leur emploi dans les forces maritimes auprès des sceptiques, dans et en dehors de la Marine. Nous le suivons lors de la création de la base aéronavale de Cuers-Pierrefeu, puis au cours de son séjour en Allemagne pour prendre livraison des zeppelins cédés par les vaincus comme dommages de guerre, jusqu'en décembre 1923 où par une nuit d'orage la foudre frappe le *Dixmude* au large de la Sicile. « *Il avait les vertus d'un saint, la foi d'un apôtre : sa vie et sa mort sont d'un héros* », dira de Jean du Plessis le ministre de la Marine lors des obsèques nationales qui rendront hommage aux victimes de l'accident. Cet officier de marine est décrit comme un homme de sang-froid, désireux de maîtriser les technologies nouvelles, aussi déterminé que généreux, soutenu par une foi chrétienne à toute épreuve. Le récit de sa vie contribue à garder en mémoire l'histoire des pionniers de l'aéronavale et témoigne de la force d'entraînement que donne la passion.

Car Jean est un passionné hors du commun. Alors que ses premières affectations durant la guerre de 14-18, éloignées du conflit, lui laissent un sentiment d'inutilité, il retrouve son ardeur alors qu'il rejoint en février 1917, la formation de pilote de dirigeable. Il croit fermement à l'avenir de ces navires aériens et se donnera dès lors sans compter pour acquérir le savoir-faire nécessaire à leur conduite et pour défendre leur emploi dans les forces maritimes auprès des sceptiques, dans et en dehors de la Marine. Nous le suivons lors de la création de la base aéronavale de Cuers-Pierrefeu, puis au cours de son séjour en Allemagne pour prendre livraison des zeppelins cédés par les vaincus comme dommages de guerre, jusqu'en décembre 1923 où par une nuit d'orage la foudre frappe le *Dixmude* au large de la Sicile. « *Il avait les vertus d'un saint, la foi d'un apôtre : sa vie et sa mort sont d'un héros* », dira de Jean du Plessis le ministre de la Marine lors des obsèques nationales qui rendront hommage aux victimes de l'accident. Cet officier de marine est décrit comme un homme de sang-froid, désireux de maîtriser les technologies nouvelles, aussi déterminé que généreux, soutenu par une foi chrétienne à toute épreuve. Le récit de sa vie contribue à garder en mémoire l'histoire des pionniers de l'aéronavale et témoigne de la force d'entraînement que donne la passion.

■ *Arnauld de La Porte*



Innovation et stratégie navale
François-Olivier Corman

Nuvis, Paris, 2020, 262 p., 21 €

« *Homère est nouveau ce matin et rien n'est peut-être aussi vieux que le journal d'aujourd'hui* » disait Charles Péguy. Ou

comment l'ancien aide à penser le nouveau. Telle est l'approche du capitaine de frégate Corman qui nous propose avec *Innovation et stratégie navale* une analyse vivifiante de notre environnement technologique bouillonnant au tamis des réflexions de six grands stratèges navals français du XX^e siècle : les amiraux Daveluy, Castex, Barjot, Labouërie et Lacoste, ainsi que le professeur Hervé Coutau-Bégarie. A l'heure où l'innovation foisonne au risque parfois de dérailler, l'auteur se propose de « trouver l'équilibre en recherchant des critères concrets, précis et si possible immuables qui nous permettrait de canaliser et de tamiser le flot de l'innovation navale moderne selon des choix judicieux ». En somme, produire de l'innovation « juste » pour éclairer le choix *stratégique* qu'est le choix *technologique*.

Après avoir cerné ce qu'il nomme les grands dilemmes de la technologie navale, l'officier de marine praticien identifie trois dialectiques qui traversent la technologie navale : la dialectique de la haute performance et de la simplicité, la dialectique de la synergie et de l'autonomie, et celle de la différenciation et de l'homogénéité. Pour dominer ces oppositions apparentes, il montre comment une position équilibrée permet une conciliation des impératifs, au service de la performance d'ensemble d'une marine de combat. Il y ajoute des recommandations pour les décideurs, toutes marquées du sceau de la *prudence*, cette vertu reine pour celui qui doit concilier réflexion et action. Ces recommandations, les voici : ne pas surévaluer le rôle des technologies, préférer le solide au brillant, savoir éviter le mieux qui est souvent l'ennemi du bien, ne jamais séparer la théorie de la pratique, du réel et du bon sens, préférer la connaissance au savoir, et enfin toujours garder en mémoire le but.



Après avoir cerné ce qu'il nomme les grands dilemmes de la technologie navale, l'officier de marine praticien identifie trois dialectiques qui traversent la technologie navale : la dialectique de la haute performance et de la simplicité, la dialectique de la synergie et de l'autonomie, et celle de la différenciation et de l'homogénéité. Pour dominer ces oppositions apparentes, il montre comment une position équilibrée permet une conciliation des impératifs, au service de la performance d'ensemble d'une marine de combat. Il y ajoute des recommandations pour les décideurs, toutes marquées du sceau de la *prudence*, cette vertu reine pour celui qui doit concilier réflexion et action. Ces recommandations, les voici : ne pas surévaluer le rôle des technologies, préférer le solide au brillant, savoir éviter le mieux qui est souvent l'ennemi du bien, ne jamais séparer la théorie de la pratique, du réel et du bon sens, préférer la connaissance au savoir, et enfin toujours garder en mémoire le but.

le but. Au total, en examinant les rapports de la technologie et de la stratégie navale, le CF Corman réussit une belle synthèse, dans un style toujours agréable à lire malgré la richesse des références qui émaillent le texte. Le cheminement intellectuel est parfaitement balisé et le lecteur a le sentiment d'une démonstration solide en refermant l'ouvrage.

On recommandera cet essai à tous ceux qui jouent le rôle de trait d'union entre les utilisateurs et les concepteurs, c'est-à-dire à tous les décideurs qui œuvrent en état-major capacitaires, mais aussi à tous les ingénieurs du naval de défense, et, au-delà, de l'ensemble de la base industrielle et technologique de défense nationale.

■ *Thibault Lavernhe*



L'expédition Lapérouse

Une aventure humaine

et scientifique autour du monde

Bernard Jimenez

Glénat, *La Société de géographie*, 2^e éd. 2021, 224 p., 35 €

Préfacé par l'amiral François Bellec qui fait autorité en la matière, ce magnifique ouvrage superbement illustré vient encore enrichir et compléter notre connaissance de cette épopée tragiquement interrompue. En voyageur curieux et sensible, Bernard Jimenez a suivi l'expédition dans ses escales successives ; en compagnie de son épouse, il s'est rendu sur place pour découvrir les traces même imperceptibles des équipages de *La Boussole* et de *L'Astrolabe*, pour retrouver peut-être ici et là la mémoire locale que la transformation physique des lieux n'aurait pas toujours effacée. Dans ce périple maritime de près de trois ans, ce sont donc les escales qui sont à l'honneur : contrairement à la plupart des ouvrages de ce type, la navigation n'y est pratiquement pas évoquée, malgré de très longues traversées océaniques qui ne furent naturellement pas exemptes de péripéties diverses.

Après les trois célèbres campagnes de circumnavigation de Cook, l'expédition Lapérouse était destinée à couvrir des zones géographiques du Grand Océan encore mal connues des Européens. Le tracé du périple sillonnait à grands traits croisés le Pacifique, en une vingtaine d'escales, couvrant notamment ses atterrages septentrionaux à l'est et à l'ouest ; il passait aussi par le sud de l'Australie. Cet ambitieux projet conçu dans l'esprit des *Lumières* fut minutieusement préparé, puis précisé dans des instructions détaillées rédigées par le capitaine de vaisseau de Fleurieu et annotées de la main du roi. Une vingtaine de savants, ingénieurs et artistes furent embarqués.

D'escale en escale, l'auteur nous introduit dans la géographie locale et redonne vie aux occupations des équipages des deux vaisseaux. Le lecteur se met aisément à la place de ces voyageurs d'autrefois, découvrant telle curiosité, participant à des fêtes, herborisant ici et là, mesurant la hauteur d'un pic, relevant le tracé d'une baie, observant les astres ou rencontrant les indigènes. Après l'escale, c'est le temps de l'analyse et de l'écriture ; on trie les multiples échantillons destinés aux cabinets de curiosités ; les artistes dessinent et peignent.

Mais la mer sait être cruelle. En tentant de découvrir le mythique « passage du Nord-Ouest », Lapérouse s'engage dans une zone sauvage où l'action conjuguée des houles et des courants peut se révéler très dangereuse. Après une escale calme et fructueuse à Port-des Français (Alaska), deux chaloupes sont ainsi retournées en un instant, laissant vingt-et-un morts noyés. L'expédition poursuit néanmoins sa route vers la Californie, puis les navires traversent entièrement l'océan pour rallier Macao

et Manille, avant de remonter la côte chinoise vers le Japon, la Corée, la Tartarie et la Sibérie.

De Saint-Pierre-et-Saint-Paul (Petropavlovsk), Lapérouse taille plein sud vers l'archipel des Navigateurs (Samoa). Un nouveau drame survient dans l'île de Tutuila, dans un décor paradisiaque (*sic*) et après une réception chaleureuse de la part des habitants. Le commandant de Langle accompagné d'un détachement armé était allé faire de l'eau avec deux chaloupes. Il furent pris à partie par une foule nombreuse qui les attaqua à coup de pierres. On dénombra douze morts chez les Français. Le 24 janvier 1788, les vaisseaux entrent dans Botany Bay (sud de Sydney) où ils rencontrent une escadre anglaise. C'est l'occasion de dernières dépêches postales, qui parviendront à Versailles en juin 1789 ; aucun témoignage direct ne sera retrouvé pour la suite du voyage.



Lapérouse conduisit alors l'expédition vers les Îles des Amis (Tonga), où Dumont d'Urville retrouva sa trace en 1827. Ensuite, il est certain qu'elle passa en Nouvelle-Calédonie et mouilla à l'île des Pins, conformément aux instructions du roi (avril-mai 1787).

En pleine période révolutionnaire, la France n'a pourtant pas oublié la fameuse expédition dont le retour était attendu pour l'été 1789. Mais les nouvelles tardent, l'opinion s'émeut et l'on commence à s'inquiéter. Une expédition de recherche est finalement décidée sous les ordres de d'Entrecasteaux, qui quittera Brest en septembre 1791. Elle ne parviendra pas à percer le secret de la disparition des vaisseaux de Lapérouse. Ce n'est qu'en 1826 que Peter Dillon, capitaine d'un navire marchand, put déceler les indices d'un passage à Vanikoro, une île proche de Tikopia (nord Vanuatu). En escale à Hobart en fin 1827, Dumont d'Urville apprend la nouvelle et se rend à Vanikoro en février 1828, où il découvre une première épave. Diverses autres missions de recherche sont organisées par la suite. En 2005, l'identification de *La Boussole* est confirmée sur le récif de Vanikoro. La fin de l'histoire balance entre légende et réalité. Plusieurs hypothèses restent ouvertes pour expliquer ce qu'il est advenu des probables survivants des naufrages. Sont-ils restés sur place, ont-ils construit une embarcation pour quitter Vanikoro ? Certains pourraient également avoir fait le choix de partir avec les Indigènes. Quoi qu'il en soit, alors que l'expédition Lapérouse avait déjà donné lieu à une importante moisson de découvertes, les recherches poursuivies pendant près de deux cents ans ont permis d'approfondir sensiblement les connaissances acquises, dans tous les domaines.

■ Emmanuel Desclèves