

Bulletin d'études de la Marine

Prix Amiral Daveluy

Centre d'enseignement supérieur de la Marine

(BEM n° 49 – août 2010)



2 **Éditorial**
Contre-amiral François de Lastic,
Commandant le Centre d'enseignement supérieur de la Marine

PRIX AMIRAL DAVELUY

5 **L'amiral Daveluy, le stratège méconnu ?**
Monsieur Thomas Vaisset

15 **La Marine et le fait nucléaire (1945-1972).**
Monsieur Patrick Boureille

29 **Les problèmes logistiques de la marine française durant la guerre d'Indochine. L'expérience du navire-atelier Jules Verne.**
Monsieur Nghia Nguyen

39 **Le redéploiement de la marine américaine en Asie orientale post-11 septembre 2001.**
Enseigne de vaisseau de 2^e classe (R) Alban Sciascia

47 **Les opérations de défense antiaérienne de la flotte britannique lors de la campagne des Malouines.**
Monsieur Sébastien Miraglia

55 **Le littoral métropolitain : quelle ambition pour demain ?**
Mademoiselle Anne-Sophie Colléaux

59 **Quel avenir pour les sociétés militaires privées maritimes ?**
Commissaire général de 1^{re} classe de la Marine (2s) Jean-Louis Fillon

71 **Le prince Napoléon dit Plon-Plon et la Marine.**
Madame Michèle Battesti

79 **L'eau : source de conflictualité.**
Capitaine de corvette Joffrey Guerry

83 **Le soutien psychologique des hommes en opérations.**
Capitaine de corvette Thierry Cruz

89 **Clipperton, une île française inconnue.**
Capitaine de vaisseau (R) Laurent Letot

“Je suis venu aujourd’hui au Havre pour réparer un oubli historique. L’oubli trop long qu’a fait la France de sa vocation maritime.”

C’est par ces mots que, le 16 juillet 2009, le Président de la République a ouvert un discours fondateur d’une nouvelle politique maritime pour la France.

Fort de onze millions de km², le territoire maritime français est le deuxième au monde, le premier par sa diversité puisqu’il s’étend sur trois océans. Cette situation géographique est un atout d’autant plus favorable que la France possède les techniques et maîtrise les savoir-faire permettant de mettre en valeur les richesses maritimes.

Pourtant, notre pays n’exploite que très partiellement son potentiel maritime.

Ressources halieutiques, minérales, énergétiques, voie de communication indispensable au commerce international... : la mer est notre avenir, comme le précise le document de lancement du Grenelle de la mer (février 2009), *“la mer peut apporter, pour peu que l’on en prenne soin, des solutions durables pour l’avenir : réponse aux défis alimentaires et énergétiques, aux besoins de la planète, aux besoins du transport et du commerce, aux équilibres climatiques et géopolitique de la planète.”*

La mer est donc, plus que jamais, un enjeu et un espace géopolitiques. Il est temps que la France s’affirme à nouveau comme une grande nation maritime.

Exprimant cette ambition, le discours du Havre a été suivi par la rédaction d’un *Livre bleu* définissant une *“stratégie nationale pour la mer et les océans”*. Les Français doivent se réapproprier la mer, ils doivent la réinvestir. Cette stratégie de reconquête de la mer est évidemment multisectorielle, et ses acteurs multiples ; elle comprend, notamment, un volet conceptuel.

La Marine et les marins ont d’ailleurs depuis toujours cherché à promouvoir le fait maritime.

Ainsi, au siècle dernier, l’amiral René Daveluy fut l’un des acteurs majeurs des débats sur la puissance maritime.

Poufendeur des théories de la Jeune École, l’amiral Daveluy s’était fait l’apôtre en France du *Sea Power* imaginé par le stratège américain Alfred T. Mahan.

En hommage, la Marine organise, depuis 1996, le prix de stratégie maritime Amiral Daveluy. Ce prix est destiné à susciter et promouvoir des travaux de recherche et de réflexion

à caractère historique, politique, juridique, technique ou relatifs à tout autre sujet susceptible de faire progresser les connaissances dans le domaine de la pensée navale et de la stratégie maritime française ou européenne. Il contribue ainsi à stimuler la réflexion, aussi bien dans les milieux universitaires et de la recherche, que chez les professionnels de la mer.

La nécessité d'une pensée stratégique ambitieuse et pertinente est d'autant plus évidente de nos jours que la dimension internationale des engagements militaires français se traduit par la conduite d'opérations plus complexes. Ainsi, le 19 octobre 2009, lors de la remise du dernier prix Daveluy, le chef d'état-major de la Marine, l'amiral Pierre-François Forissier, déclarait aux lauréats, et à ceux que les questions de stratégie maritime intéressent : *“Le marin est un homme tourné vers l'action. Mais avant d'être confronté à des situations extrêmes, il doit prendre le recul qu'autorise la réflexion, se préparer pour disposer, au moment nécessaire, des qualités qui lui permettront de réagir à bon escient. Et la promotion de l'idée maritime auprès des pouvoirs publics, des décideurs et de nos concitoyens, qui est au cœur de votre mission, trouve également sa raison d'être dans l'éclairage qu'apportent vos travaux aux marins que nous sommes, plongés dans la tourmente du quotidien et la pression du temps.”*

En 2009, la plupart des candidats étaient des universitaires issus du monde civil. Ce renforcement du lien entre la Marine et le monde académique est une priorité. Il s'agit bien évidemment d'investir dans l'avenir en communiquant à nos jeunes concitoyens la passion de la mer, du maritime et du naval, mais également de compléter et de renforcer l'enseignement maritime traditionnel. Ce nouveau numéro du *Bulletin d'études de la Marine* présente une synthèse des travaux récompensés ou félicités en 2009, d'abord pour saluer leur qualité, mais également pour donner le goût à d'autres de se lancer à leur tour. Car le concours 2010 pour le prix Daveluy est ouvert ; les thèses et mémoires devront parvenir au Centre d'enseignement supérieur de la Marine avant la fin du mois de septembre 2010.

Le *Bulletin d'études de la Marine* ouvre également ses pages aux marins. Ces derniers ont beaucoup à dire sur la mer, sur leur métier, et il s'agit d'une des missions du *Bulletin* que de leur offrir une tribune. Il est important que des esprits curieux, ouverts, voire non conventionnels, s'expriment comme le faisait l'amiral René Daveluy, pour analyser les grandes évolutions de notre monde, imaginer de nouveaux concepts, définir de nouvelles stratégies et les adapter aux défis de demain.

Bonne lecture. Bon vent. Bonne mer.

Contre-amiral François de Lastic

Prix de stratégie maritime 2010

Amiral Daveluy

5 000 euros : thèse de doctorat ou travail équivalent

2 000 euros : mémoire de fin d'études supérieures

2 000 euros : mention spéciale pour thèse ou mémoire

Créé par le chef d'état-major de la Marine,
le prix "Amiral Daveluy" récompense des travaux
de recherches et de réflexion à caractères historique,
politique, juridique et autres, dans les domaines
de la pensée navale, de l'histoire et la stratégie
maritimes françaises ou européennes.

La date limite de réception des travaux est fixée au 30 septembre 2010 et l'attribution au mois de décembre suivant.

Retrouvez l'ensemble des informations sur le site internet du Centre d'enseignement supérieur de la Marine.

Contact : enseigne de vaisseau Thibault Richard – CESM - BP 08 – 00300 Armées.

01 44 42 56 72 ou cesm.etudes@marine.defense.gouv.fr

Sécurité Globale

CHOISEUL



défense nationale
et outre-mer



MARINE
NATIONALE



GÉOÉCONOMIE

CHOISEUL

L'amiral Daveluy, le stratège méconnu ? (1)

Monsieur Thomas Vaisset

Agrégé d'histoire
Chargé de recherches et d'enseignement
département Marine du Service historique
de la Défense



EN 1913, LE CONTRE-AMIRAL DE KÉRILLIS, COMMANDANT LA DIVISION navale d'Extrême-Orient note de manière élogieuse le capitaine de vaisseau Daveluy. Mais après avoir relevé "qu'il est de relations très agréables", il ajoute : "le charme ne se rompt que lorsqu'il s'arme d'une plume" (2). Elle était si affûtée que la publication de ses mémoires dans la *Revue maritime* au milieu des années soixante dut être interrompue en raison des protestations que leur lecture suscita. Et pourtant, Daveluy ne réservait pas à ses pairs ses écrits les plus tranchants...

Il est l'auteur d'une œuvre stratégique qui permit à la Marine nationale de s'affranchir des idées de la Jeune École. Cette dernière, fondée sur le primat des facteurs matériels dominait la pensée navale en France dans le dernier quart du XIX^e siècle. La flotte qu'elle façonna se révéla cependant incapable de réagir en 1898 lors de la crise de Fachoda. Dénonçant inlassablement les errements de la Jeune École, les ouvrages de Daveluy ont contribué à acclimater en France les conceptions de Mahan. Acteur de la Grande Guerre, cet officier prit rapidement conscience des nouveautés radicales qu'elle apportait à la guerre sur mer, préparant la voie à la synthèse qu'opéra quelques années plus tard l'amiral Castex.

Cependant, son parcours ne se réduit pas à celui d'un brillant théoricien de la stratégie navale. Il a été l'un des rares officiers de marine de sa génération à exercer des commandements dans les trois dimensions de l'espace. Il participa au développement des sous-marins et à la naissance de l'aéronavale. Il commanda les bâtiments de surface les plus modernes et les plus puissants de la flotte française, puis dirigea l'état-major du commandant en chef de l'Armée navale. Toutefois, son caractère entier et sa propension à l'irrévérence mirent prématurément un terme à sa carrière. Une raison de plus pour rappeler cet itinéraire resté jusqu'à présent curieusement méconnu (3)...

[Une carrière dans les trois dimensions.]

René Daveluy, né sous le Second Empire, le 21 octobre 1863, entre à l'École navale en 1880, alors que la Troisième République s'installe définitivement. Il intègre une marine qui, après l'apogée du Second Empire, émerge à peine de la période de "recueillement" qui a suivi la défaite de 1870. Pour reprendre la formule de l'un de ses ministres de l'époque, le contre-amiral Pothuau, la Marine s'est "sacrifiée sur l'autel de la Patrie", afin de laisser la priorité à la modernisation des forces terrestres. Cette éclipse ne dure cependant qu'une dizaine d'années. Dès la fin des années 1870, le règlement rapide des indemnités de guerre, la prospérité du pays et la reconstitution d'une défense crédible permettent d'envisager à nouveau une politique étrangère ambitieuse, reposant sur une reprise de l'expansion coloniale. La Marine y est étroitement associée, comme le prouvent l'établissement d'un protectorat en Tunisie (1881) et la poursuite de l'implantation en Indochine, où ses troupes établissent la souveraineté française sur le Tonkin (1883-1885). Daveluy ne participe pas aux principales expéditions coloniales, son impatience à embarquer lui faisant manquer la possibilité de servir sous les ordres de l'amiral Courbet (4). Il réalise toutefois deux campagnes à Madagascar, au moment où la France y débute sa pénétration, puis une autre en Extrême-Orient, peu après la fin de la conquête militaire de l'Indochine, un territoire qu'il jugera plus tard indéfendable face à l'expansionnisme japonais (5).

Les écrits stratégiques de Daveluy se nourrissent, souvent de manière implicite, de la richesse de son parcours professionnel. Ainsi, ses différentes affectations étayent sa réflexion stratégique et ses compétences opérationnelles soutiennent son raisonnement

théorique. Il est en effet l'un des rares officiers de sa génération à posséder une connaissance intime des trois dimensions de l'espace maritime. En surface, suivant un cursus classique, il exerce ses premiers commandements sur de petites unités d'une trentaine de tonnes comme, par exemple le torpilleur numéroté "54". Il commande ensuite des navires plus importants, tel le croiseur-cuirassé *Dupleix*. Le couronnement de la carrière de ce "mahanien" convaincu réside dans le commandement du *Courbet*, le premier *dreadnought* français, au cours de la Grande Guerre. En dépit de ses faiblesses au regard des bâtiments équivalents dans les grandes flottes étrangères, c'est l'un des plus beaux commandements de la flotte française de l'époque. C'est fort de son expérience des différents bâtiments qu'il interviendra dans la querelle entre partisans du cuirassé et du torpilleur.

En 1897, Daveluy, sur la proposition du futur amiral Darrieus, est désigné pour commander le sous-marin *Gymnote*, tout en appartenant à la commission d'essais d'un autre sous-marin, le *Gustave-Zédé*. Il contribue ainsi au développement des deux premiers submersibles de la marine française. Il joue ainsi un rôle majeur dans les expérimentations nécessaires à la mise au point technique de ces bâtiments. Mais surtout, dimension qui le passionne davantage, il réfléchit à leur utilisation militaire⁽⁶⁾. C'est à cette occasion, et en collaboration avec l'enseigne de vaisseau Violette, futur chef d'état-major général de la Marine entre 1928 et 1931, qu'il participe à l'invention du périscope.

Enfin, Daveluy est l'un des pères fondateurs de l'aéronautique navale⁽⁷⁾. En juin 1911, le ministre de la Marine, Théophile Delcassé, le charge d'établir un programme pour la création d'une aéronavale. À 47 ans, il découvre et pratique la navigation aérienne afin de comprendre les problématiques spécifiques de la troisième dimension. Le projet qu'il soumet au ministère repose donc sur l'expérience pratique ainsi acquise. Tout d'abord, il estime que la rue Royale doit posséder son propre centre d'expérimentation à proximité de la mer. Il suggère pour cela le site de Fréjus-Saint-Raphaël. Ensuite, il propose de doter la Marine de deux types d'appareils équipés de TSF : un appareil lourd destiné au bombardement et un autre, plus léger, voué à l'éclairage. Il préconise également l'embarquement d'hydravions de reconnaissance à bord d'un

bâtiment dédié afin d'accompagner les escadres, de rechercher les mines et de traquer les sous-marins. Daveluy conseille enfin de transformer le porte-torpilleurs *Foudre* en porte-hydravions et d'y faire embarquer le commandant de l'aéronautique navale. Les conclusions de ce rapport sont mal accueillies, en particulier ses recommandations quant à la TSF et au bombardement aérien qui paraissent, à l'époque, relever de la science-fiction. À cette occasion, il se brouille définitivement avec l'un de ses proches, et futur ministre de la Marine, le vice-amiral Lacaze.

[L'adversaire de la Jeune École.]

L'entrée de l'amiral Daveluy à l'École supérieure de Marine en 1898 marque un tournant dans sa carrière. Témoin des débats



L'amiral Daveluy (SHDIM CC7 4^e Moderne 161/5)

stratégiques jusqu'à cette date, il en devient désormais acteur, comme il le soulignera plus tard dans ses mémoires : "Le lendemain même du jour où on nous libéra [des cours], je pris ma plume pour commencer à mettre sur pied l'"Étude sur le combat" et l'"Étude sur la stratégie navale", qui devaient former plus tard le fond des trois volumes de l'"Esprit de la guerre navale", à quoi je dois incontestablement mes étoiles"⁽⁸⁾.

La Jeune École domine alors les débats doctrinaux en France. Dans le dernier quart du XIX^e siècle, ceux-ci sont commandés par la situation stratégique de la Marine. La priorité consentie à l'armée de Terre après 1870 n'accorde à la flotte qu'une fonction subalterne. Son rôle se cantonne à équilibrer les forces navales de la Triple Alliance et à conserver la maîtrise de la Méditerranée occidentale. Cependant, la compétition coloniale entre les grandes

puissances oblige la Marine à mettre en place une stratégie à double niveau face à la Grande-Bretagne et à l'Italie⁽⁹⁾. En cas de conflit avec cette dernière, la guerre d'escadre associée à des opérations amphibies, est privilégiée dans le cadre d'un plan interarmées. En revanche, la solution de la guerre de course contre la toute puissante *Royal Navy* apparaît plus réaliste dans une logique du faible au fort. Mais l'effort budgétaire imposé par ce double programme ne permet pas un développement équilibré de la flotte malgré l'appoint russe à partir de la décennie 1890.

Face à cette difficulté, la réponse semble un moment consister dans l'option stratégique prôchée par la Jeune École, initiée par l'amiral Aube et popularisée par Gabriel Charmes⁽¹⁰⁾. Cette dernière promeut le principe d'une guerre à outrance conduite à la fois par des flottilles d'unités légères et par des groupes de croiseurs : aux premiers, le rôle de protéger les littoraux et de briser le blocus traditionnellement instauré par les Britanniques depuis le XVIII^e siècle ; aux seconds, celui de s'attaquer aux navires marchands et côtes ennemies peu défendues. Dans une logique du faible au fort, il s'agit de frapper les lignes de communication de l'empire britannique, véritable talon d'Achille de l'économie la plus emblématique de la mondialisation du XIX^e siècle.

Ces théories radicales provoquent un engouement international. Elles séduisent particulièrement en France, où l'opinion et les décideurs se retrouvent dans une doctrine navale qui joue sur des références et des codes largement partagés au-delà du cercle des spécialistes. La Jeune École satisfait les populations côtières lassées des descentes anglaises de la "seconde guerre de Cent ans" (1689-1815). Elle répond à la vision d'un cordon ininterrompu de petites unités protégeant le pays. Celui-ci est assimilé à une citadelle, perception dont les Français sont coutumiers, habitués à la notion de front terrestre continu. Elle séduit par ses potentialités techniques les défenseurs d'une civilisation positiviste, rassure les élites politiques en raison du faible coût supposé de sa réalisation et convainc le *lobby* colonial quand elle plaide pour l'acquisition de bases navales outre-mer. De même, le parallélisme entre la victoire d'une poussière navale sur les lourds cuirassés et celle d'un peuple de sans-

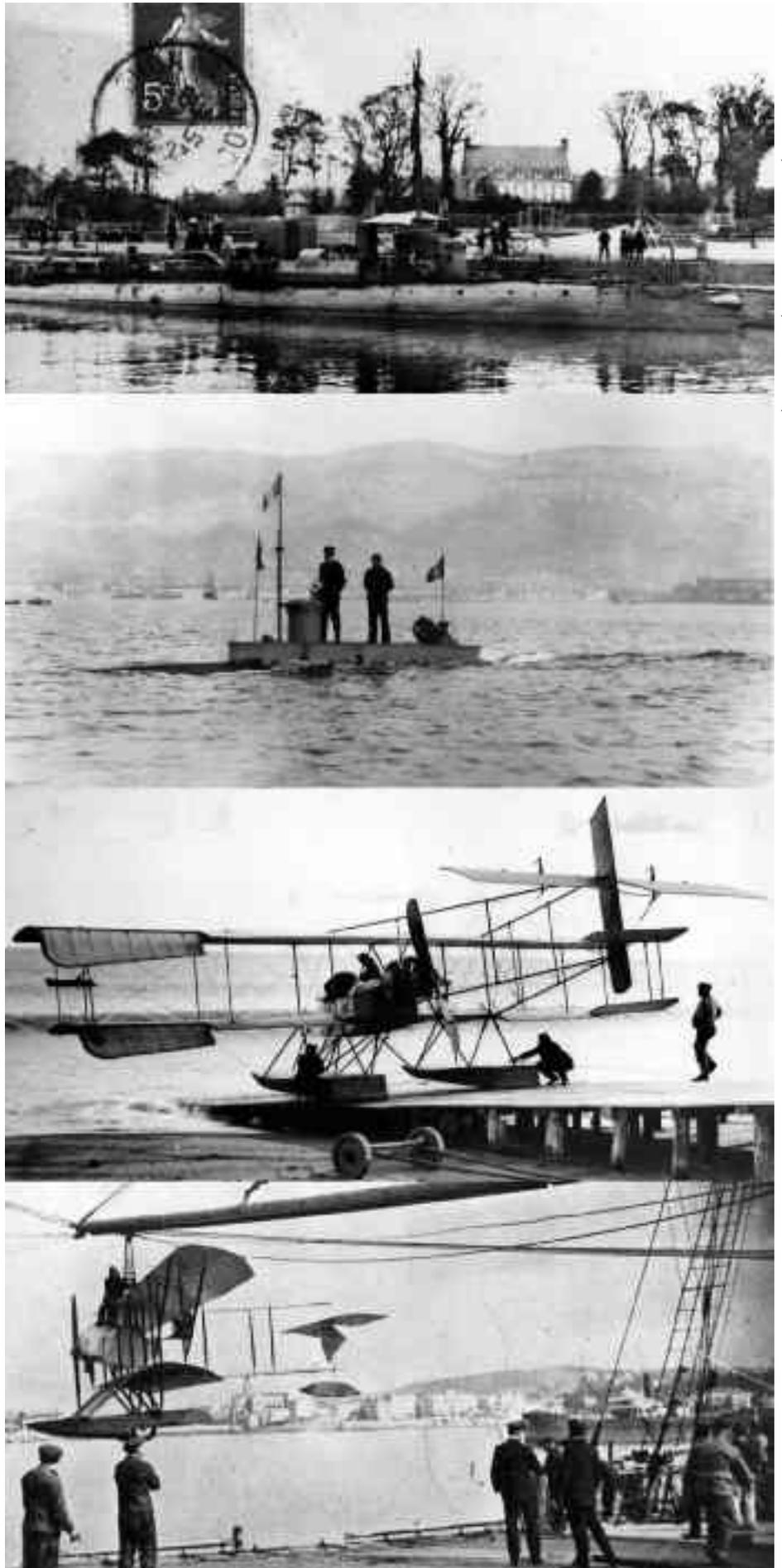
culottes sur les aristocrates des temps modernes rejoint l'imaginaire politique de la jeune république et entraîne une politisation du débat. Enfin, les promesses d'une multiplication probable des commandements à pourvoir dans les flottilles suscitent l'intérêt des officiers subalternes. De même, la perspective d'une dissémination des chantiers navals, des forces et des organes de soutien séduit les élus littoraux qui voient là un moyen d'assurer à leur circonscription une manne financière régulière.

L'amiral Daveluy incarne l'un des adversaires les plus acharnés de la Jeune École. Il attaque violemment ses partisans, des *"individus haineux à qui toute supériorité porte ombrage; des officiers ratés [...]"* (11). Les grandes manœuvres de 1889 constituent pour lui une révélation. Elle favorise la cristallisation de sa pensée stratégique et affûte ses critiques à l'égard de l'utilisation des torpilleurs. Le programme de ces manœuvres simule la défense des côtes de Provence par une escadre française puissante, mais lente, face à une escadre ennemie plus faible, mais plus rapide.

Pendant cinq jours, le littoral français est insulté et les ports bombardés. Les épigones de l'amiral Aube y voient la démonstration spectaculaire de leurs idées. De son côté, Daveluy considérera que cet exercice est *"en contradiction [...] avec le plus simple bon sens"*, en raison de la mission assignée à l'escadre française : *"On a le frisson en songeant que, en cas de conflit, les destinées de la Marine eussent été confiées à des cerveaux absolument fermés aux principes les plus élémentaires de la guerre navale [...]. Les dirigeants de la rue Royale ne voyaient pas d'autre utilisation de notre supériorité navale que de cantonner nos forces maritimes dans un rôle purement défensif; de les immobiliser le long des côtes françaises, de renoncer à toute action agressive contre l'ennemi, et, en fin de compte, d'abandonner les communications maritimes, même avec l'Algérie-Tunisie"* (12).

Il participe à ces manœuvres à bord d'un torpilleur d'escadre d'une cinquantaine de tonnes, le *Capitaine Cuny*. Pendant toute la durée de l'exercice, ce bâtiment se révèle incapable d'accompagner l'escadre. Daveluy acquiert ainsi la conviction que les

*De haut en bas : le torpilleur 193,
le sous-marin Gymnote,
un hydravion Canard-Voisin en 1913,
une hydroplane J-3 sur le pont du Foudre en 1913.*



petites unités, sur lesquelles les partisans de la Jeune École fondent leurs espoirs, ne possèdent pas les moyens d'assurer leur mission. Ce sera pour lui l'"un des étonnements de ma carrière de constater qu'on attribuait une valeur militaire à ces petites unités"⁽¹³⁾. Sur le plan des principes, l'affectation des torpilleurs à la "défense mobile" lui apparaît comme une grave erreur. Efficaces de nuit, ces bâtiments doivent empêcher un bombardement des côtes qui se déroulerait très certainement en plein jour.

Sa condamnation du torpilleur révèle, de manière sous-jacente, une profonde divergence méthodologique dans l'étude de la stratégie navale. En opposition au paradigme réaliste de la Jeune École qui met l'accent sur les matériels existants pour formuler un système adapté au contexte de l'heure, Daveluy défend une méthode historique qui essaie d'explicitier les lois universelles du combat et du développement maritime⁽¹⁴⁾. Selon lui, les objectifs des nations sont "indépendants, dans une certaine mesure du temps et des armes". Les progrès techniques ne doivent pas inciter à faire table rase du passé, ce qui oblige à étudier "les leçons des maîtres"⁽¹⁵⁾. L'absence de doctrine solidement établie, définie avec netteté et précision par l'État-major général, contribue largement à ses yeux à faire prospérer les théories favorables aux torpilleurs⁽¹⁶⁾. Il explique cette absence par les carences de l'institution dans l'enseignement de l'histoire maritime. Se remémorant ses années de formation, il soulignera que : "La plus forte anomalie que je relève dans l'instruction de l'École navale est relative à l'histoire maritime [...]. Ni à l'École navale, ni à l'École d'application, ni nulle part, il n'existait de cours d'histoire maritime [...]. Aussi l'ignorance des officiers de marine en matière d'histoire maritime, à la fin du XIX^e siècle, était-elle absolue, intégrale"⁽¹⁷⁾.

Cette inculture liée au biais technicien de la scolarité, devait être comblée par l'École supérieure de Marine créée en 1896, l'ancêtre de l'École de guerre navale. Si sa mission officielle se bornait à former les stagiaires au "commandement" et autres "fonctions supérieures", son directeur entendait en faire une instance doctrinale⁽¹⁸⁾. La formation que Daveluy y reçut lors de son passage en 1898-1899 ne trouva pas grâce à ses yeux, mais il est indéniable qu'elle contribua au développement de sa réflexion stratégique⁽¹⁹⁾. Elle fut pour lui un lieu de profonde maturation intellec-

tuelle. La lecture des généraux Maillard et Bonnal, des lieutenants-colonels Foch et Lanrezac le convainquit que "c'était l'étude de l'Histoire qui avait permis à l'École de Guerre [de l'armée de Terre] de se créer une doctrine"⁽²⁰⁾. La méthode historique prônée par Daveluy tend à dégager des principes à vocation intemporelle. Ce sont l'offensive, la manœuvre, la concentration, la recherche de l'ennemi flottant qui doivent concourir à un but unique : l'obtention de la maîtrise des mers par la bataille décisive. Des thèmes caractéristiques du "mahanisme"...

[Daveluy, chantre du Sea Power et de Mahan.]

Le combat mené contre les idées de la Jeune École profite de l'affirmation du Sea Power. Peu avant l'entrée de Daveluy à l'École supérieure de Marine, le contre-amiral Alfred T. Mahan publiait son maître-ouvrage : "The Influence of Sea Power upon History 1660-1783". Selon lui, la puissance maritime est déterminée par plusieurs facteurs géopolitiques. Tout d'abord, la situation géographique. Un pays continental aura tendance à être constamment préoc-



SHDM C7 4e Moderne 1615

cupé par la défense de ses marches et par une volonté d'expansion. Cette hypothèse expliquerait l'incapacité de la France, trop épuisée par les guerres continentales, à contester la maîtrise de la mer aux Britanniques. Inversement, la position idéale de l'Angleterre sur l'axe mer du Nord-Manche-Atlantique l'a placée au cœur du commerce maritime européen, ce qui a favorisé l'essor de sa marine marchande. Cette localisation lui a permis, en outre, face au risque de coalitions continentales, d'empêcher la jonction des escadres adverses et de les battre séparément avec

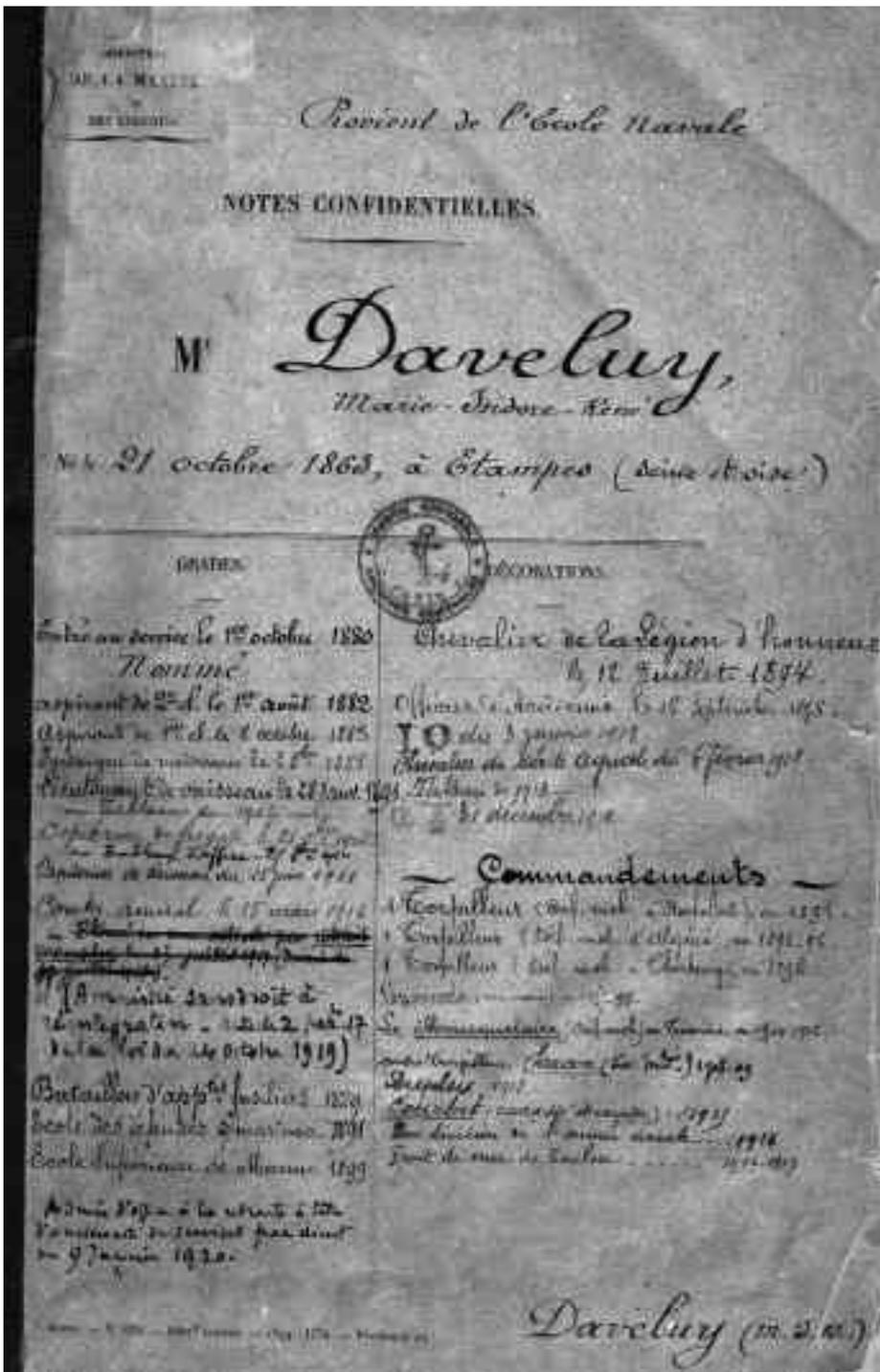
le gros de sa flotte. Inversement, l'écartèlement de la puissance maritime française entre Ponant et Levant a été à l'origine de sa faiblesse sur mer, Gibraltar entravant la concentration de ses deux escadres.

Disciple de Jomini, Mahan proclame l'existence de principes universellement valables : l'offensive, la concentration, l'économie des forces en vue de la bataille décisive. Pour la première fois, la stratégie navale se trouve intégrée au cœur de la stratégie générale. Celle-ci ne se confond plus avec la conduite de la guerre, grâce à

la naissance d'une stratégie du temps de paix ⁽²¹⁾. La thèse sous-jacente de Mahan est l'affirmation de la prépondérance universelle du *Sea Power*. Son contrôle permet d'asphyxier l'économie de l'adversaire ou d'assurer ses propres exportations, de menacer ses côtes et de l'obliger ainsi à y immobiliser des troupes importantes qui lui feront défaut pour l'offensive. Le *Sea Power* autorise l'entretien de puissants alliés continentaux, par la politique des subsides et l'envoi de corps expéditionnaires, empêchant leur défaite quand l'ennemi les assaille et leur donnant la victoire lorsque le blocus l'a affaibli ⁽²²⁾.

Mahan a profondément marqué la marine française traumatisée après l'humiliation de Fachoda ⁽²³⁾. La faillite de la Jeune École s'y est révélée au grand jour, car l'infériorité de la flotte nationale en cuirassés a largement contribué à la reculade du pays. Artisan de l'inflexion doctrinale de la pensée navale française, Daveluy représente l'un des principaux promoteurs de l'acclimatation des thèses "mahaniennes". Dans ses ouvrages, il rend hommage à "la magistrale étude de Mahan" ⁽²⁴⁾. Poursuivant l'œuvre entamée en 1902 avec l'"Étude sur le combat naval", il publie en 1905 son "Étude sur la stratégie navale", premier volume de sa trilogie l'"Esprit de la guerre navale" (1909), puis une histoire critique de la guerre russo-japonaise de 1905 : "La lutte pour l'empire de la mer". Il n'est pas seul. En parallèle, l'École supérieure de la Marine, où le capitaine de vaisseau Darrieus est chargé du cours de stratégie depuis 1906, se fait l'apôtre des théories mahaniennes, dont la bataille de Tsushima semble démontrer la pertinence. Enfin, le jeune Castex, se réclamant de l'école historique, proclame dès cette époque la justesse de l'offensive et la prééminence de la guerre d'escadre ⁽²⁵⁾.

Les travaux de Daveluy accordent un primat absolu à la guerre d'escadre. Selon lui, "l'action militaire n'a qu'un but : réduire l'adversaire à l'impuissance". Pour cela "il faut [...] détruire les forces constituées qui sont la garantie de sa puissance" ⁽²⁶⁾. La bataille décisive doit résoudre de manière définitive les divergences doctrinales : "Les uns prétendent que la marine a pour but d'assurer l'inviolabilité des côtes et d'attaquer celles de l'adversaire ; d'autres assurent que son rôle est de détruire le commerce ; d'autres enfin veulent la consacrer à assurer la réussite d'une invasion. Eh bien ! Détruisez l'ennemi et vous aurez tous ces résultats à la fois : la protection



Le capitaine de frégate Daveluy (premier à gauche)
à La Canée, avant guerre.



des côtes sera assurée, et vous pourrez mener à bonne fin telle opération qu'exigeront les circonstances" (27).

Pour Daveluy, la France s'est trop souvent focalisée sur les corollaires de la maîtrise du large aux dépens de son acquisition. Parmi les erreurs qu'il relève, l'obsession de la défense côtière est tout particulièrement stigmatisée. Se fondant sur son expérience des manœuvres de 1889, il considère que l'immobilisation d'une partie de la flotte en faction devant le littoral compromet l'issue de la guerre d'escadre. Seule celle-ci est en mesure de garantir l'immunité des côtes, que l'ennemi ne peut attaquer s'il ne s'est pas au préalable assuré du contrôle de la mer. Aussi, "la défensive maritime" ne présente "que des inconvénients", au contraire de l'offensive qui "produira des effets décisifs" (28). La prépondérance de la guerre d'escadre proscrit à ses yeux toute stratégie fondée sur la course. Certes, il admet que cette dernière "traverse toujours une période très lucrative au début d'une guerre", tant que l'ennemi n'a pas établi ses patrouilles. Cependant, s'il acquiert la maîtrise du large, les corsaires sont condamnés à la défaite (29).

L'amiral Daveluy se montre souvent plus nuancé que Mahan. Ainsi, il concède qu'"il n'y a pas de guerre navale dans le sens exclusif du mot". Il appuie sa démonstration sur les innombrables conflits terrestres tranchés sans la moindre intervention des forces navales. Au contraire des guerres navales qui ont toujours, à un titre ou à un autre, impliqué des forces terrestres, même virtuellement, lorsque la France brandissait la menace d'un débarquement en Angleterre pour fixer les escadres britanniques en Manche (30). Refusant le principe maharien "Never divide the fleet", Daveluy estime qu'"on ne doit pas poser en principe qu'il ne faut pas diviser ses forces, car c'est la seule façon de forcer l'ennemi à diviser les siennes" (31). Pour illustrer son propos, il rappelle que la Royal Navy de l'époque classique appréciait d'autant plus les concentrations françaises qu'elles lui facilitaient la surveillance des escadres ennemies.

S'il réussit à prendre ses distances vis-à-vis de Mahan, Daveluy ne parvient néanmoins pas à s'extraire de son paradoxe majeur: sa radicale inadaptation au cas français (32). La guerre d'escadre suppose la supériorité numérique, que seules les

puissances insulaires peuvent obtenir car elles affectent tous leurs crédits militaires à la marine. Daveluy a bien perçu la contradiction, mais ne l'a nullement surmontée, suggérant seulement l'ébauche de la "théorie du risque" chère à Tirpitz: "Je prévois d'ici l'objection: nous serons battus. C'est probable. Quand une marine s'est laissée distraire de son objectif en consacrant ses ressources à poursuivre la chimère de la protection directe des côtes et l'utopie de la guerre de course, elle se trouve prise au dépourvu le jour où elle est obligée de descendre dans l'arène; mais si nous pouvions restituer à l'offensive et au combat tout ce qu'on leur a enlevé, nous aurions une puissance si formidable que la plus forte marine n'engagerait pas la lutte contre nous sans appréhension. Nous n'en aurions pas moins l'infériorité absolue. Et puis après? Cela ne

prouverait pas que l'on puisse faire la guerre de guérillas dans un pays de plaines, ni qu'on puisse se soustraire à la nécessité de se battre, qu'on soit fort ou faible. La guerre serait vraiment trop facile s'il suffisait d'une formule pour faire évanouir le spectre de la marine anglaise" (33).

[Les remises en cause de la Grande Guerre.]

Sur mer, les désillusions stratégiques des partisans de Mahan se succèdent entre 1914 et 1918. Dès la déclaration de guerre, en contradiction flagrante avec le dogme subordonnant l'utilisation de la mer à l'acquisition préalable de sa maîtrise par la bataille décisive, la Marine distrait de son corps de bataille une "division spéciale"

Liste des commandements de l'amiral Daveluy

d'après l'état signalétique des services conservé
dans son dossier individuel

(SHD/M, CC7 4^e moderne, 161/5)

Torpilleur à la défense mobile de Rochefort	1895
Torpilleur à la défense mobile d'Algérie	1895-1896
Torpilleur à la défense mobile de Cherbourg	1896
Sous-marin Gymnote	1897-1898
Le Mousquetaire (défense mobile en Tunisie)	1900-1902
Contre-torpilleur Faucon	1908-1909
Croiseur-cuirassé Duplex	1913-1914
Cuirassé Courbet	1915
Une division de l'Armée navale	1916
Front de mer de Toulon	1916-1917

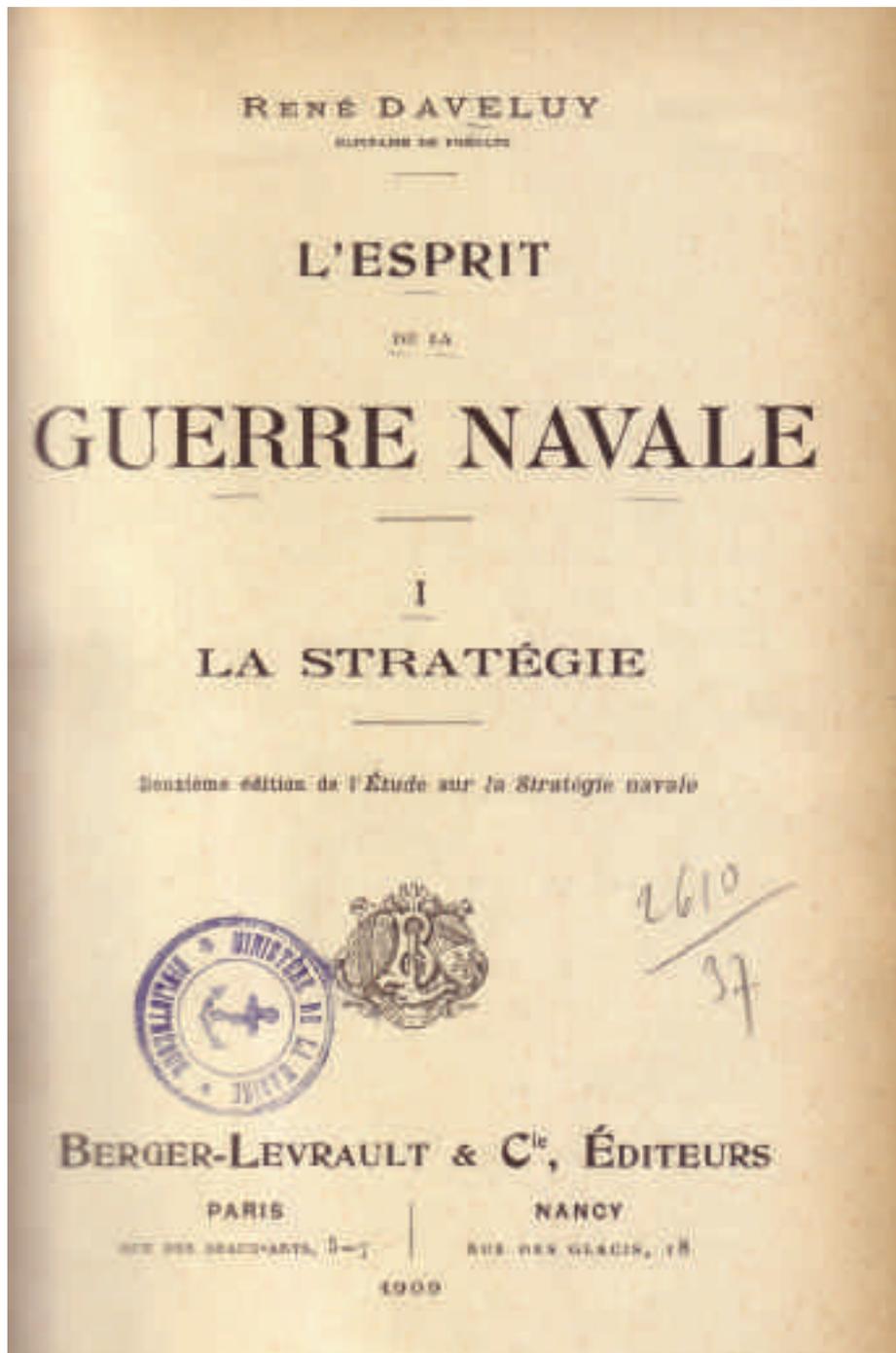
pour couvrir le passage en France du XIX^e corps, stationné en Afrique du Nord. Ensuite, l'entrée en guerre des U-Boote fait voler en éclat l'une des thèses les mieux enracinées chez les adeptes du *Sea Power*, celle de l'inefficacité de la guerre de course. En effet, seule la parcimonie avec laquelle l'Allemagne conduisit ses cam-

104 000 tonnes de navires alliés au cours du mois de janvier 1917, en coulent 513 000 t. en avril ! Ainsi, la Grande Guerre semble avoir prouvé le primat du matériel sur les considérations stratégiques : la traditionnelle guerre d'escadre étant devenue impossible, tout l'édifice de la stratégie navale doit être repensé⁽³⁴⁾.

À la déclaration de guerre, Daveluy commandait le croiseur-cuirassé *Dupleix* alors en escale au Japon. Sa participation à la traque de l'escadre de l'amiral von Spee le sensibilise à la capacité des raiders allemands à fixer les escadres alliées. Ainsi l'*Emden*, un petit croiseur de 3 500 tonnes, parvient à immobiliser huit croiseurs anglais et japonais de 5 000 à 10 000 tonnes pendant deux mois... Après l'entrée en guerre de l'Italie, Daveluy est nommé officier de liaison auprès du duc des Abruzzes, commandant en chef des forces navales italiennes. Cette affectation lui fait prendre conscience de la difficulté à tenir le blocus du canal d'Otrante face à la marine austro-hongroise, la *k.u.k. Kriegsmarine*⁽³⁵⁾. Celle-ci démontre la redoutable efficacité d'une "flotte en vie" (*fleet in being*).

Daveluy ressent plus cruellement encore l'impossibilité d'action des cuirassés quand il prend le commandement du *Courbet* en décembre 1915 : "J'avais donc un commandement qui flattait mon amour-propre ; mais toute médaille à son revers. À quoi servait de commander un cuirassé puissant et d'avoir dans la ligne de bataille un poste de choix alors qu'il n'y avait aucune chance de rencontrer l'ennemi ? [...] L'escadre autrichienne avait montré depuis dix-sept mois qu'elle n'avait aucune envie d'offrir le combat et de se faire écraser [...]. Il était donc impossible d'envisager l'éventualité d'une rencontre [...]. Dans ces conditions, le commandement d'un Dreadnought perdait beaucoup de son importance"⁽³⁶⁾. Rapidement promu contre-amiral en 1916, Daveluy commande ensuite la deuxième division de la deuxième escadre, composée de trois cuirassés de 18 000 tonnes (le *Voltaire*, le *Condorcet* et le *Mirabeau*). À ce poste, il peut mesurer le décalage entre le nombre de cuirassés et leur efficacité dans la guerre sous-marine.

Dès 1919, Daveluy sera l'un des premiers à tirer les conclusions du conflit, mettant à profit les loisirs que lui a donné sa mise en disponibilité forcée, à la mi-1917, nous allons y revenir. Dans son livre "*Les enseignements maritimes de la guerre anti germanique*", il admet que le cuirassé n'a pas répondu aux espoirs placés en lui avant guerre, qu'il est resté essentiellement passif, tout le poids de la guerre retombant sur les bâtiments légers. Fort de son expérience d'ancien commandant du *Gymnote* comme du *Danton*, il n'hésite pas à écrire que l'histoire de la guerre sous-marine est l'histoire même de la guerre navale⁽³⁷⁾. Cependant, il ne sombre pas dans l'illusion technique



pagnes sous-marine explique la défaite finale des U-Boote. Parmi les Alliés, les Britanniques furent les plus lents à modifier leur conception de la maîtrise de la mer. Ils ne l'acceptèrent que sous la pression des événements : les U-Boote qui avaient torpillé

Daveluy a personnellement vécu les différentes facettes de cette guerre qui démontrent les insuffisances d'un Mahan dont il avait tant contribué à imposer les thèses en France. Son expérience du conflit lui permet de nuancer ses écrits théoriques.

[Conclusion.]

À la suite de son passage à la tête de la deuxième division de la deuxième escadre de l'Armée navale, Daveluy devient, le 15 novembre 1916, chef d'état-major du vice-amiral Dartige du Fournet, son commandant en chef. Mais après "l'affaire d'Athènes" en décembre 1916 ⁽⁴⁰⁾, ce dernier est accusé d'imprudance, de maladresse et de faiblesse par le ministre de la Marine, le vice-amiral Lacaze. Pour défendre son chef, Daveluy rédige "ab iratio" ⁽⁴¹⁾ un violent pamphlet contre le ministre avec lequel il était brouillé depuis son affectation dans l'aéronavale. Diffusé à titre privé à quelques officiers, ce document est transmis par l'un d'eux au ministre. La réaction ne se fait pas attendre et est brutale. À l'instar de son chef, l'auteur de la philippique est placé en non-activité en juillet 1917 pour être mis ensuite à la retraite d'office, à titre d'ancienneté de service, par un décret du 9 janvier 1920. La carrière de l'un des plus prometteurs officiers de sa génération était ainsi arrêtée au pied des hauts postes, que ses mérites lui permettaient légitimement d'espérer.

Le lien entre sa réflexion théorique et ses compétences opérationnelles apparaît comme une constante du parcours du contre-amiral Daveluy. Officier de marine, il est l'un des rares marins de sa génération à posséder à la fois une expérience des bâtiments de surface, des sous-marins et de l'aéronavale. Stratège, il diffuse dans la Marine nationale les thèses de Mahan dont il partage les conclusions. Se fondant



SHD/M F° 43/1

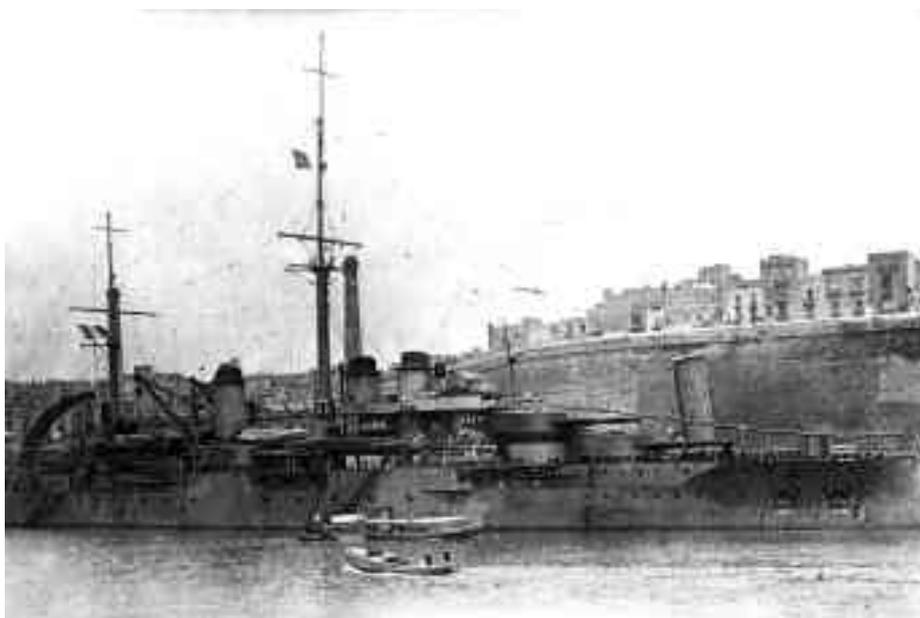
Le Duplex

qui proclame la supériorité de l'arme sous-marine et prône l'abandon des flottes de surface. Malgré le renouveau spectaculaire de thèmes proches de ceux de la Jeune École, Daveluy considère que les bâtiments de surface sont sortis vainqueurs de la confrontation. En dépit des rigueurs de la guerre sous-marine, les alliés ont en effet réussi à assurer la continuité de leur ravitaillement.

Il tire de cette constatation une conclusion fondamentale : le pays qui a besoin d'approvisionnements maritimes doit continuer à disposer de navires de surface et notamment de navires de ligne. En revanche, le pays le plus faible devrait renoncer aux cuirassés au profit des sous-marins, qui lui permettront de causer de violents dégâts à la navigation adverse. La guerre sous-marine aurait eu des résultats très différents si les moyens destinés à la constitution de la flotte de haute mer avaient bénéficié aux sous-marins. Daveluy esquisse ainsi une mutation théorique capitale. Il fait de ces derniers l'arme du faible pendant que le cuirassé reste celle du fort. Cependant, la suprématie de ces bâtiments est désormais conditionnée par la menace sous-marine.

Un rapprochement avec les théories développées par Julian Corbett dans "Some Principles of Maritime Strategy" (1911) peut être prudemment souligné. Daveluy suggère le glissement vers la guerre des communications quand, se remémorant l'écriture de ses "Enseignements maritimes de

la guerre anti germanique", il écrit : "En étudiant la nature qu'avait prise la lutte maritime, je fus amené à donner une nouvelle définition du caractère de la guerre navale. Je fis ressortir que celle-ci diffère essentiellement de la guerre sur terre parce qu'elle se déroule sur un terrain banal, appartenant à tout le monde et qui constitue une voie de communication. Dès lors, l'objectif primordial, dans tout conflit maritime, est de s'assurer pour soi-même la liberté des communications et de l'interdire à l'ennemi" ⁽³⁸⁾. Daveluy ouvre ainsi la voie à la distinction opérée entre maîtrise des mers (Sea Control) et l'interdiction des mers à l'adversaire (Sea Denial) qui sera reprise et développée plus tard par les écrivains maritimes américains ⁽³⁹⁾.



Le Courbet

SHD/M Fonds Douset 2

sur la méthode historique, il estime que l'offensive, la manœuvre, la concentration, la recherche de l'ennemi doivent permettre l'obtention de la maîtrise de la mer par la bataille décisive. Fort de son expérience acquise en Méditerranée pendant la Grande Guerre, il est l'un des premiers à mesurer les conséquences de l'irruption du sous-marin pour les puissances navales.

Une dizaine d'années après la publication de son "Castex, le stratège inconnu", Hervé Coutau-Bégarie reconnaissait avoir sous-estimé le rayonnement international et la postérité du personnage⁽⁴²⁾. En 1987, le contre-amiral Bernard Estival publiait un "Gabriel Darrieus et la guerre sur mer"⁽⁴³⁾. Dans la triade des amiraux-stratèges français du début du siècle, Daveluy est donc le seul à n'avoir fait l'objet pour l'instant d'aucun travail de fond. Davantage que ses deux camarades, il mérite aujourd'hui le titre de "stratège méconnu", attendant qu'on lui consacre l'étude que la richesse de son parcours appelle. ■

(1) Une expression dérivée du titre de la célèbre biographie consacrée à l'amiral Raoul Castex par Hervé Coutau-Bégarie, *Castex. Le stratège inconnu*, Paris, Economica, 1985, 259 p.

(2) Service historique de la Défense – Département Marine (SHD-DM), CC7 4^e moderne 161/5, bulletin de notes pour l'année 1913 du CV Daveluy.

(3) L'auteur tient à remercier Philippe Vial pour sa relecture particulièrement attentive et l'aspirant Mathieu Le Hunsec pour ses recherches destinées à illustrer cet article.

(4) Daveluy, désireux de "faire le service de quart", est affecté sur la Corrèze, un navire-hôpital à destination de Madagascar, alors qu'il aurait pu refuser. "C'est alors que je commis l'une des plus grosses erreurs de ma carrière [...]. Une campagne à Madagascar et – circonstance aggravante – sur un bâtiment-hôpital ne présentait aucun intérêt; mieux valait donc attendre en escadre, où j'étais comme un coq en pâte, un embarquement pour l'Extrême-Orient où l'amiral Courbet était en train de démontrer que la France possédait un grand marin doublé d'un véritable homme de guerre. Je n'aurais pas eu à attendre une désignation plus que quelques mois; car on ne cessait d'armer des bâtiments pour l'Extrême-Orient".

(Contre-amiral Daveluy, *Réminiscences*, écrites de 1926 à 1932, publiées par Economica en 1991, p. 49-50).

(5) Capitaine de frégate Daveluy, *La lutte pour l'Empire de la mer. Les leçons de la guerre russo-japonaise, exposé et critique*, Paris, Augustin Challamel, 1906, p. 225.

(6) René Daveluy (contre-amiral), *Utilisation militaire des sous-marins*, Arras, Impr. de la Société du Pas-de-Calais, 1900, 36 p.

(7) Michèle Battesti, "René Daveluy: créateur de l'Aéronautique navale française" in *Revue historique des Armées*, n°184, 1991/3, p. 35-47.

(8) Contre-amiral Daveluy, *Réminiscences*, *op. cit.*, p. 237.

(9) Arne Røksund, *The Jeune École. The Strategy of the Weak*, Leiden-Boston, Brill, 2007, p. 1-51.

(10) En particulier: contre-amiral Aube, *La guerre maritime et les ports militaires de la France*, Paris-Nancy, Berger-Levrault, 1882, 38 pages et Gabriel Charmes, *Les torpilleurs autonomes et l'avenir de la Marine*, Paris-Nancy, Berger-Levrault & Cie, 1885, 187 pages.

(11) Contre-amiral Daveluy, *Réminiscences*, *op. cit.*, p. 192.

(12) *Ibid*, p. 108-109.

(13) *Ibid*, p. 112.

(14) Hervé Coutau-Bégarie, "Les lignes directrices de la pensée navale au XX^e siècle" in *Guerres mondiales et conflits contemporains*, n°213, 2004/1, p. 3-10.

(15) Lieutenant de vaisseau Daveluy, *Étude sur le combat naval*, Paris-Nancy, Berger-Levrault & Cie, 1902, p. VI-VII.

(16) Capitaine de frégate Daveluy, *L'esprit de la guerre navale*, Tome III: *L'organisation des forces*, Paris-Nancy, Berger-Levrault & Cie, 1910, p. 310.

(17) Contre-amiral Daveluy, *Réminiscences*, *op. cit.*, p. 11.

(18) Contre-amiral (CR) Rémi Monaque, *L'École de guerre navale*, Vincennes, Service historique de la Marine, 1995, p. 26 et 107.

(19) Martin Motte, *Une éducation géostratégique. La pensée navale française de la Jeune École à 1914*, Paris, Economica, 2004, p. 452

(20) Contre-amiral Daveluy, *Réminiscences*, *op. cit.*, p. 235.

(21) Hervé Coutau-Bégarie, *Traité de stratégie*, 5^e édition, Paris, Economica, 2006, p. 561-562.

(22) Martin Motte, *Une éducation géostratégique*, *op. cit.*, p. 279.

(23) Martin Motte, "L'influence de Mahan sur la marine française" in *L'évolution de la pensée navale*, tome IV, sous la direction d'Hervé Coutau-Bégarie, Paris, Economica et Institut de stratégie comparée, 1994, p. 145-172. Cet article est également disponible en ligne à l'adresse suivante: http://www.stratisc.org/pn4_mottemahan_tdm.html

(24) Lieutenant de vaisseau Daveluy, *Étude sur la stratégie navale*, Paris-Nancy, Berger-Levrault & Ci, 1905, p. 339.

(25) Hervé Coutau-Bégarie, *Castex. Le stratège inconnu*, *op. cit.*, p. 39.

(26) Lieutenant de vaisseau Daveluy, *Étude sur la stratégie navale*, *op. cit.*, p. VII.

(27) *Ibid*, p. 8.

(28) *Ibid*, p. 57-58.

(29) *Ibid*, p. 265.

(30) Martin Motte, *Une éducation géostratégique*, *op. cit.*, p. 561.

(31) Lieutenant de vaisseau Daveluy, *Étude sur la stratégie navale*, *op. cit.*, p. 33.

(32) Martin Motte, *Une éducation géostratégique*, *op. cit.*, p. 568.

(33) Lieutenant de vaisseau Daveluy, *Étude sur la stratégie navale*, *op. cit.*, p. 273.

(34) Motte Martin, "L'après Grande Guerre dans la *Revue Maritime*, 1920-1923" in *L'évolution de la pensée navale*, Tome VI, sous la direction d'Hervé Coutau-Bégarie, Paris, Economica et Institut de stratégie comparée, 1997, p. 117-151. Cet article est également disponible en ligne à l'adresse suivante: http://www.stratisc.org/PN%206_Motte_tdm.html

(35) *Kaiserliche und Königliche Kriegsmarine*.

(36) Contre-amiral Daveluy, *Réminiscences*, *op. cit.*, p. 675-676.

(37) Contre-amiral Daveluy, *Les enseignements maritimes de la guerre anti germanique*, Paris, Challamel, 1919, p. 41-42.

(38) Contre-amiral Daveluy, *Réminiscences*, *op. cit.*, p. 766-767.

(39) Coutau-Bégarie Hervé, "Réflexions sur l'école française de stratégie navale" in *L'évolution de la pensée navale*, tome I, sous la direction d'Hervé Coutau-Bégarie, Paris, Fondation pour les Études de Défense nationale, 1990, p. 31-56. Cet article est également disponible en ligne à l'adresse suivante: http://www.stratisc.org/PN1_HCBREFLFR.html

(40) Afin de faire pression sur le roi Constantin dont la neutralité est jugée trop bienveillante à l'égard des Allemands, 2 800 marins français débarquent à Athènes le 1^{er} décembre 1916. Ils tombent dans un véritable guet-apens, qui fait près de 60 morts et 170 blessés parmi eux. Pour plus de détails sur cette affaire complexe, consulter Étienne Taillemite, "L'imbroglgio grec et l'affaire d'Athènes" in *Revue historique des Armées*, n°203, 1996/2, p. 27-38.

(41) Contre-amiral Daveluy, *Réminiscences*, *op. cit.*, p. 748.

(42) Hervé Coutau-Bégarie, *Traité de stratégie*, *op. cit.*, p. 566.

(43) Vice-amiral Henri Darrieus et contre-amiral Bernard Estival, *Gabriel Darrieus et la guerre sur mer*, Vincennes, Service historique de la Marine, 1995, 365 p.

Sous la direction de
Jacques Attali

PARIS ET LA MER

La Seine est Capitale

Avec le concours de Philippe Aghion, Cyrille Arnould,
Hervé Crès, Antoine Grumbach, Hervé Le Bras,
Marc Levinson, Erik Orsenna et Jack Short

fayard

PARIS ET LA MER La Seine est Capitale

L'avenir du Grand Paris et de la France se joue à l'exacte croisée de la mer et de la capitale. L'histoire le montre : aucune métropole ne peut véritablement atteindre une échelle mondiale sans dimension maritime, et les villes-monde d'hier et de demain glissent toutes vers leurs ports. Entre Paris, où quelques pages parmi les plus riches de la culture humaine se sont écrites, et son estuaire, la vallée de la Seine constitue un atout majeur.

Il est urgent de faire de Paris, le vrai « Grand Paris », la porte océane et la capitale naturelle de l'Europe occidentale. Cet ouvrage dirigé par Jacques Attali propose 50 projets pour y parvenir.

ISBN 978-2-213-65501-7



9 782213 655017

36-0716-5 V-2010
12 € TTC France



La Marine et le fait nucléaire (1945-1972)

Monsieur Patrick Boureille

Professeur certifié d'histoire-géographie
Docteur de l'université en histoire des relations
internationales et de l'Europe
Chargé de recherches et d'enseignement
Département Marine du Service historique
de la Défense
Lauréat du prix Daveluy 2009

N L'ESPACE D'UNE GÉNÉRATION, LA FRANCE, RUINÉE À L'ISSUE DE LA seconde guerre mondiale et définitivement reléguée au rang d'une puissance moyenne, constitue le troisième pôle mondial d'excellence nucléaire, tant civil que militaire, assurant par là sa présence sur la scène internationale. La Marine nationale, à l'image du pays, a connu cette mutation consécutive à la maîtrise de l'atome, à la fois comme mode de propulsion et comme arme de destruction massive. L'étude des interactions entre cette nouvelle forme d'énergie et cette institution ancestrale sur ces 25 années a été au centre de ce doctorat ⁽¹⁾.

Trois grands moments peuvent être distingués.

De 1945 à 1952, il s'agit avant tout de comprendre les effets de cette nouvelle arme apparue, dans le ciel d'Hiroshima, le 6 août 1945, pour mieux s'en prémunir.

De 1952 à 1960, les forces armées prennent conscience de la double possibilité de se doter de nouveaux moyens de propulsion utilisant l'énergie atomique et de capacités de destruction sans précédent, susceptibles de forcer le respect de l'adversaire soviétique et des alliés anglo-saxons. Le résultat est mitigé. Si la France dispose à la fin de cette période de la bombe A, elle échoue à se doter d'un sous-marin océanique à propulsion atomique.

C'est là tout l'enjeu de la période 1961-1972 pour la Marine nationale qui s'achève le 28 janvier 1972 à 17h06 avec le départ en patrouille opérationnelle du premier sous-marin nucléaire lanceur d'engins français (SNLE), *Le Redoutable*.

**[Un héritage scientifique
conséquent en 1945.]**

Lorsqu'à la fin de la seconde guerre mondiale, le président américain Harry Truman recourt à l'arme atomique vis-à-vis du Japon, les élites militaires et politiques de la France sont bien évidemment intéressées par cette nouvelle arme. Mais elles sont distancées par l'évolution technique de ce nouveau moyen de destruction auquel le pays a certes apporté une aide conséquente dans les recherches initiales mais dont il a été très vite marginalisé dans la mise au point finale. Au début de la guerre, l'équipe du Collège de France, autour de Frédéric Joliot-Curie, est en effet en avance sur toutes ses rivales ⁽²⁾. Elle s'intéresse surtout à la filière de l'uranium naturel et de l'eau lourde dont elle s'est assurée le quasi-monopole après accords avec les deux principales sociétés productrices, l'une belge et l'autre norvégienne. L'étrange défaite provoque la dispersion de cette équipe ainsi que l'évacuation des matières premières dont elle était détentrice.

Une partie des savants a pu gagner le Royaume-Uni et sensibiliser les scientifiques et les hommes politiques britanniques à l'importance de cette nouvelle forme d'énergie. Son intégration ultérieure dans le projet britannique *Tube Alloys* puis le *Manhattan Project* américain permet à ses scientifiques (Jules Guéron, Bertrand Goldschmidt et Pierre Auger notamment) de garder une compétence inestimable en certains aspects des recherches. Ce sont eux qui, par ailleurs, informent, en juillet 1944, le général de Gaulle, président du gouvernement provisoire de la République française, de l'imminente apparition de la nouvelle arme sur la scène internationale.

**[Des militaires français
peu compétents en la matière...]**

À la libération, les connaissances atomiques des élites militaires françaises sont très faibles. Les recherches au sein de la Marine se

sont focalisées sur des domaines secondaires... quand l'occupant le permettait et les bombardements alliés ne réduisaient pas à néant les locaux d'expérimentation. Quant aux promotions d'officiers démobilisés dispersés dans les écoles supérieures en 1943, leur éviter la réquisition au bénéfice de l'ennemi était le principal souci de l'amiral Bléhaut, directeur du personnel militaire (DPM).

Rares sont donc les militaires qui, à l'image du futur général Beaufre, ont entendu parler de la faisabilité d'une arme atomique⁽³⁾. Plus rares encore sont ceux qui ont, comme le lieutenant-colonel d'artillerie Sabatier, des connaissances précises en la matière⁽⁴⁾. Dans son cas, le principe de l'arme lui est acquis. Les connaissances de base aussi: le rôle du neutron comme instrument d'un bombardement des noyaux d'uranium qu'il s'agit de fractionner d'abord, la notion de masse critique ensuite, une idée des énergies dégagées enfin. Mais il constitue une exception.

Au sein de la Marine nationale, peu nombreux sont en 1945 ceux qui perçoivent avec clairvoyance le caractère révolutionnaire de l'atome. Quand, à l'exemple de l'amiral (CR) Castex, ils poursuivent la réflexion au-delà de l'appréciation classique de la puissance de feu véhiculée par l'arme aérienne, ils pressentent le pouvoir égalisateur de l'atome mais ne remettent pas en cause les fondements de la doctrine française de la guerre navale⁽⁵⁾. La plupart y voit une arme surpuissante.

[...mais avides de comprendre.]

Le rétablissement de la souveraineté nationale, en 1944-1945, est contemporain de la recherche éperdue de renseignements sur les nouvelles armes. Hiroshima hâte cette course. Quatre axes parallèles se dessinent.

Les autorités françaises se tournent d'abord vers leurs homologues alliées pour recevoir, en retour de l'aide apportée sans compter en 1940, des informations scientifiques et technologiques. En vain. Liés par les accords de Québec d'août 1943, Britanniques, Canadiens ou Américains ne peuvent communiquer d'informations à une tierce puissance sans l'aval de leurs deux partenaires. Et les Américains sont fermement décidés à ne rien divulguer aux Français⁽⁶⁾. Plus utile est le

décryptage des publications officielles alliées dont le rapport de Wolf Smyth publié en août 1945⁽⁷⁾.

Troisième axe de recherche: les personnels et les laboratoires des puissances vaincues. La moisson s'avère nulle par défaut en Italie, trop tardive pour être fructueuse au Japon, plus prometteuse en Allemagne. Mais, là encore, les Américains de la mission Alsos prennent de vitesse les militaires et des scientifiques français qui ne s'attachent les services que de scientifiques allemands de second rang et ne reconstituent les installations qu'*a posteriori* après le passage de leurs alliés⁽⁸⁾.

Reste enfin à aller sur place. Chance inouïe: les autorités françaises bénéficient de la présence contrainte et forcée du capitaine de frégate François Bachy, attaché naval de l'État français à Tokyo, en août 1945⁽⁹⁾! Renonçant par ailleurs à réclamer une zone d'occupation au Japon, elles dépêchent une mission d'information intégrée dans une délégation ONU: composée du colonel Morizon, du capitaine de vaisseau de Saint-Front, du ministre plénipotentiaire Lacoste et du conseiller commercial Douteau, elle fait étape à Hiroshima le 26 janvier 1946⁽¹⁰⁾. Croisées avec les rapports officiels américain⁽¹¹⁾ et britannique⁽¹²⁾, sur les effets des bombardements atomiques d'août 1945, ces différentes sources fournissent une ample moisson d'indications sur les quatre principaux effets (lumineux, thermiques, supressif/dépressif et radiatifs) d'une arme atomique.

[1946 : une année cruciale.]

L'année 1946 s'ouvre avec une tentative de contrôle international de l'énergie atomique. En vain. Les travaux de la commission des Nations unies en charge de l'énergie atomique aboutissent à la même impasse que les conférences internationales sur le désarmement de l'entre-deux-guerres. Rappelant étrangement celles de la France et des pays anglo-saxons, les positions soviétique et américaine peuvent en effet se résumer de la manière suivante: le désarmement avant la sécurité du côté de Moscou ("*détruisez vos bombes et proclamons tout de suite l'arme atomique hors la loi; puis nous bâtirons un système de sécurité*") auquel Washington oppose la sécurité avant le désarmement ("*mettons en place un contrôle efficace et contraignant et nous désarmons*")⁽¹³⁾.

Parallèlement à ces négociations, les trois expériences de Bikini en juillet 1946 constituent un test en vraie grandeur des effets d'une arme atomique sur une flotte de guerre⁽¹⁴⁾. Sur fond de "*révolte des amiraux*" contre les projets centralisateurs du gouvernement américain, ces tests permettent, dans une certaine mesure, de relativiser les vues des tenants de l'*Air Power intégral* et de remettre à l'honneur la Marine pour autant que les mesures de protection et de sécurité soient prises. Là est le principal enseignement du rapport du capitaine de vaisseau Ballande qui constitue le bréviaire de la défense anti-atomique française de la fin des années quarante et des années cinquante⁽¹⁵⁾. Le comportement des sous-marins *Skate* et *Pilotfish* lors des essais *Able* et *Baker* a en effet attiré son attention.

Après huit jours d'un travail intensif accompli par son propre équipage, le premier appareille par ses propres moyens et s'insère dans le dispositif mis en place le 25 juillet. Le second en immersion périscopique est coulé par l'onde de choc sous-marine lors de l'essai B. À la même distance de l'épicentre, les torpilleurs d'un tonnage comparable à celui des sous-marins ont tous coulé lors du tir *Able*.

Le 19 mars 1946, le gouvernement français décide de renoncer unilatéralement à la constitution d'un arsenal atomique... pour autant que les puissances adoptent la même attitude⁽¹⁶⁾. Le tronc commun des recherches atomiques civiles et militaires offre, à la France, un répit de quelques années avant d'opter définitivement pour l'une ou l'autre de ces options, au vu de l'état des relations internationales. Ce geste de bonne volonté reste donc très théorique⁽¹⁷⁾.

Et la création du Commissariat à l'énergie atomique (CEA) en octobre 1945 est un fait isolé d'une politique "offensive" (*i.e.* volontariste) dans une ambiance "défensive" tournée vers la recherche des moyens de se préserver des conséquences d'une frappe atomique, notamment sur le plan naval.

À droite, le Comité scientifique
du Commissariat à l'énergie atomique en 1946.

De gauche à droite, assis: Pierre Auger,

Irène Joliot-Curie, Frédéric Joliot-Curie,

Francis Perrin, Lew Kowarski.

Debout: Bertrand Goldschmidt, Pierre Biquard,

Léon Denivelle et Jean Langevin.

(Source: Musée Curie)

Dispositif pour l'essai Baker, 25 juillet 1946.

L'explosion Baker a lieu entre dix et quinze mètres pour profiter à plein de l'effet de réverbération de la puissance sur le fond du lagon de Bikini. Le centre de l'étoile est entièrement dégagé suivant une ellipse de 1 000 à 1 500 mètres autour du point choisi pour l'explosion. Aux extrémités du petit axe, les deux grands navires les plus proches de la bombe (le vieux cuirassé Arkansas à 350 mètres et le grand porte-avions Saratoga à 600) ont été embossés cap à l'ouest de manière à lui présenter le flanc. Deux sous-marins restent en surface, les six autres étant maintenus en demi-plongée à une vingtaine de mètres de profondeur, par des ancrages de béton. Les conditions de chargement varient progressivement du plein complet des soutes à l'état léger. Le Saratoga et l'Independence portent chacun deux avions de l'aéronautique navale sur leur pont d'envol. (Source : SHDIM).

[Primum vivere.]

Pour l'heure, la Marine est appelée à une nouvelle période de recueillement et de restrictions budgétaires au bénéfice de la remise en état du secteur civil du pays. Parallèlement, elle doit aussi rétablir la souveraineté nationale sur les territoires de son empire. En ce sens, les guerres coloniales ont été autant de facteurs d'éviction des préoccupations nucléaires sur les plans budgétaire et scientifique. La bombe n'est pas considérée comme un projet réalisable à court terme par la Marine et, si l'aspect atomique d'une guerre est évoqué avant 1953, c'est essentiellement dans la perspective de son impact sur une flotte de surface ou d'un port de guerre ⁽¹⁸⁾.



Pour sa part, l'arme sous-marine française, héritière de l'avant-guerre mais aussi et surtout des techniques allemandes de

1939-1945, tente de survivre (prévision de la disparition définitive de cette composante à l'horizon 1952) dans un contexte budgétaire dramatique. Aucun développement doctrinal de l'usage de l'arme n'a lieu : c'est essentiellement une reproduction plus élaborée du modèle de la guerre livrée au commerce menée par l'Allemagne vaincue.

Quant au vecteur, la Marine semble avoir été particulièrement marquée, d'une part, par l'innovation technique de la "bombe planante" utilisée sur le plan tactique par les Allemands et les perspectives en terme d'invulnérabilité offerte par les V2, d'autre part. Là aussi cependant, il n'existe pas de fil directeur pour une pensée unifiée et constructive et le développement des engins télécommandés français ne répond pas à une quelconque anticipation des vecteurs emportant une charge atomique : il faut naître avant d'être. Les différentes commissions d'études pratiques (CEP Armement puis CEP Armement et Missile) n'en-



visagent ces engins que dans un combat surface/air. Si la mine et la torpille sont évoquées comme les plus sûrs moyens de mise en œuvre de l'arme atomique en comparaison du vecteur aérien dont l'altitude de "relaxation" de l'engin influe gravement sur la précision de la frappe, elles ne sont à chaque fois présentées que comme autant d'"anticipations".

Aucun des autres pré-requis qui s'avèrera nécessaire dans la mise sur pieds de la composante navale de la dissuasion n'est même esquissé. En terme d'environnement, c'est plus à travers l'anti-sous-marin que l'on effectue quelques progrès dans la compréhension des phénomènes de diffusion des ondes dans l'élément maritime et de résurgence (terme inconnu alors). Mais, en ce domaine, des jalons – comme ceux qui créent ou resserrent les liens entre la Marine et la Météorologie nationale (1951) ou entre la Marine et le Centre national d'études des transmissions (1945) – sont posés pour une collaboration à terme fructueuse. Mais ils ne paraissent pas directement liés avec le fait nucléaire dans ces premiers temps. Les caractéristiques physiologiques et psychologiques des êtres humains contraints dans un milieu confiné en environnement hostile n'attirent pas encore l'attention des services de santé de la Marine à une heure où les sous-marins ne peuvent entreprendre de transit de longue durée de plus de 30 jours. Il en va de même pour les opérations de sélection et de formation des personnels des forces sous-marines.

En 1946-1949, l'heure est avant tout à l'observation des réalisations étrangères – essentiellement anglo-saxonnes, prioritairement américaine – et à la mise en place des différents éléments qui seront plus tard à la base de l'effort nucléaire national dans le cadre des forces armées. L'intégration de la Marine dans le *pool* des marines alliées à partir d'avril 1949 confirme cette manière de voir qui limite dans un premier temps les ambitions et les moyens navals... même si elle contribue à les rétablir notablement. Son affectation à la protection des atterrages et à l'escorte des convois, en corrélation avec sa situation subalterne au sein de l'Alliance, n'étonne pas outre mesure les responsables de l'arme qui visent essentiellement à lui donner les moyens de se rétablir.

L'hypothèque atomique pèse d'autant plus que la première bombe A soviétique explose en 1949. Dispersion des bâtiments

en surface, enfouissement des bases, nouvelle architecture navale qui condamne les angles, nouveaux comportements des personnels sont des conditions *sine qua non* de survie⁽¹⁹⁾. Une organisation de la sécurité intégrant le danger nucléaire (RADEF) se met donc en place tant à terre que sur les bâtiments. Comme pour les autres agressifs, son rôle est chronologiquement de déceler le danger et de donner l'alerte, de faire prendre les mesures de protection immédiates, tant individuelles que collectives, de délimiter les zones contaminées, de faire évacuer le personnel inutile et d'en réserver l'accès au personnel utile, de prendre toutes les mesures propres à décontaminer le personnel, à lui fournir des vivres, des vêtements et des moyens de travail non contaminés, de soigner les irradiés, enfin d'entreprendre la décontamination des zones dangereuses pour les rendre à nouveau praticables. Les arlequins – code couleurs qui précise les différentes situations d'étanchéité d'un navire – sont eux aussi codifiés selon la norme OTAN et l'influence anglo-saxonne⁽²⁰⁾.

[La relance de 1952-1954.]

Le véritable tournant a lieu entre 1952 et 1954. L'adoption, par le parlement, du plan quinquennal de développement de l'énergie atomique, le 3 juillet 1952, clôt la période officielle d'attentisme ouverte le 19 mars 1946⁽²¹⁾. Après la divergence de la première pile atomique française (ZOE), le 15 décembre 1948, le CEA a mis en chantier deux nouvelles piles plutonigènes à uranium et eau lourde (EL 1 et 2)⁽²²⁾. Tout laisse donc prévoir qu'à brève échéance, la France disposera de suffisamment de matières fissiles pour procéder à un usage civil de ce combustible ou à une première expérimentation militaire.

Accompagner cette montée en puissance s'impose. "Le plan Pinay-Gaillard était purement une initiative gouvernementale"⁽²³⁾. Les forces armées ne sont pas explicitement concernées mais lorsqu'en juillet 1954, les ingénieurs du service technique des Constructions et armes navales s'attaqueront au problème de la définition du prototype du premier sous-marin atomique, ils remarqueront rapidement les éléments du programme complémentaire du premier plan quinquennal du CEA qui peuvent intéresser la Marine: la production industrielle d'eau lourde (provisionnée pour un milliard de francs), le réacteur de puissance quasi-nulle au plutonium (250

millions de francs), l'extraction de l'uranium 233 à partir du thorium (1,2 milliard de francs) et la première tranche de l'usine de séparation des isotopes de l'uranium (trois milliards de francs)⁽²⁴⁾.

En effet, les forces armées prennent l'initiative d'un rapprochement avec le CEA au tout début de l'année 1954. Une visite des quatre chefs d'états-majors généraux au fort de Châtillon accompagné du général Bergeron convainc l'amiral Nomy de l'urgence de lancer, sans retard et avec l'appui du CEA, un programme de construction d'un navire de guerre à propulsion atomique⁽²⁵⁾. Selon le chef d'état-major général de la Marine (CEMGM), les conclusions des différents exposés convergent: "Dans trois ans, la France se trouvera en possession de quelques kilogrammes de plutonium et il est temps de définir son utilisation".

De la rencontre de l'amiral Nomy avec l'officier chargé de la direction de la pile à Châtillon, l'ingénieur mécanicien Ertaud, naît l'idée de mettre sur pied un comité de liaison Marine-CEA d'études et de programmes, outil d'une coopération civilo-militaire inédite⁽²⁶⁾. L'organisation générale est clarifiée lors de la première réunion le 6 avril 1954: d'un côté, l'étude d'un réacteur nucléaire, adapté à un navire et fournissant le fluide échangeur de chaleur à haute température, est confiée au CEA; de l'autre, l'étude de l'appareil évaporatoire et de l'appareil moteur ainsi que celle du navire est laissée au service technique des Constructions et armes navales. Deux groupes techniques *ad hoc* sont donc constitués avec à leur tête le professeur Yvon, chef du département d'études des piles au CEA, pour le réacteur, et l'ingénieur en chef du génie maritime Roger Brard, pour la partie plus spécifiquement "Marine"⁽²⁷⁾.

Cette création est précédée, le 27 avril 1954, de celle du groupe des bâtiments à propulsion atomique au sein du Service technique des constructions et armes navales, sous la direction de Roger Brard⁽²⁸⁾. La mention de la construction d'un sous-marin atomique en toute priorité figure au premier paragraphe. L'amiral Nomy veut en effet aller vite pour des raisons de politique extérieure: l'accroissement des stocks d'armes atomiques des deux supergrands laisse à penser que, sous trois ans, "l'emploi de l'arme atomique pourra être envisagé sur le plan tactique, visant la destruction des forces de l'adversaire"⁽²⁹⁾.

Enfin, le 26 octobre 1954, au niveau supérieur, est créée la Commission supérieure des applications militaires de l'énergie atomique, organisation destinée à rendre effective la coopération étroite des diverses autorités participant à l'élaboration des plans et responsables des mesures d'exécution ⁽³⁰⁾.

Pour le général Ely, président du comité des chefs d'état-major, c'est la possibilité, pour les armées, d'apporter au CEA leur aide à la fois en personnels qualifiés et en crédits, sans perte de substance pour elles et à la condition *sine qua non* d'un "contrôle effectif de ces moyens par la Défense nationale" ⁽³¹⁾.

[La définition du programme naval.]

Dans cette même lettre de février 1954, le général Ély évoque trois pistes d'usage classique : la bombe atomique, le moteur thermique destiné à équiper un sous-marin et les produits radioactifs utilisables dans le cadre d'une guerre radiologique.

La Marine prend naturellement en charge la réalisation du sous-marin atomique. Un avant-projet est établi le 6 juillet 1954. L'idée principale est d'adapter les sous-marins du type *Narval* à la propulsion atomique ⁽³²⁾. Quatre types de réacteurs sont

envisagés : un réacteur A à uranium naturel (donc à 0,7% d'U235) et eau lourde sous pression, un réacteur B à uranium naturel faiblement enrichi en U235 (de l'ordre de 2%), un réacteur C à uranium naturel très enrichi en U235 ou un réacteur au plutonium.

Décision est prise en novembre 1954 de concevoir, dans un premier temps, un sous-marin à uranium naturel et eau lourde, ultérieurement un sous-marin à uranium enrichi en proportion des capacités nationales le moment venu. L'ensemble est financé selon un échéancier en deux temps, un plan à court terme de trois ans s'insérant dans un plan à long terme

TABLEAU I.- ÉCHÉANCIER DU PROGRAMME NAVAL EN FONCTION DES OPTIONS AU 2 JUILLET 1954

OPÉRATIONS	COÛT	POURCENTAGE	PARTICIPATION			ÉCHÉANCE
	Mds F	Marine	CEA	Marine	CEA	Avant
A Études du réacteur	1	50	50	0,5	0,5	-
Usine pour la fabrication de l'eau lourde	2,4	25	75	0,6	1,8	1957
Achat d'eau lourde	1	100	0	1	0	Mi-1958
Réacteur (tranche de SM)	5	50	50	2,5	2,5	Mi-1958
Coque	3	97	3	2,9	0,1	1958
Coût total du projet A	12,4	60,5	39,5	7,5	4,9	-
B Études du réacteur	1	50	50	0,5	0,5	-
Réacteur de puissance nulle	Pour mémoire					1957
Réacteur intermédiaire	5	16	84	0,8	4,2	1959
Réacteur embarqué	5	50	50	2,5	2,5	1961
Coque	3	90	10	2,7	0,3	1961
Coût total du projet B	14	46,5	53,5	6,5	7,5	-
C Études générales	0,5	50	50	0,25	0,25	-
Usine de séparation isotopique de l'U235	Pour mémoire					1959
Fonctionnement de l'usine de séparation	2	50	50	1	1	1960
Réacteur de puissance nulle	1	50	50	0,5	0,5	Mi-1960
Réacteur embarqué	5	50	50	2,5	2,5	1961
Coque	3	90	10	2,7	0,3	1961
Coût total du projet C	11,5	60,5	39,5	6,95	4,55	-
Station à terre	5	15	85	0,75	4,25	1958
Chantier	1,8	100	0	1,8	0	1 ^{er} janvier 1956
Forme	3	100	0	3	0	1 ^{er} janvier 1956
Équipement	1	70	30	0,7	0,3	1 ^{er} janvier 1957
Coût équipements spéciaux	10,8	57,8	42,2	6,25	4,55	-
Totaux des projets A B et C	40,7 ⁽³³⁾			22	18,7	
Imprévus évalués à 10%	4,3			0,5	3,8	
Totaux généraux	45			22,5	22,5	

**TABEAU II.- PROGRAMME DU SOUS-MARIN À PROPULSION ATOMIQUE
SELON LES OPTIONS RETENUES (NOVEMBRE 1954)**

	Sous-marin n° 1	Sous-marin n° 2	
	A	B	C
Puissance	60 mégawatts	?	?
Combustible	10 tonnes d'uranium naturel ou très faiblement enrichi (1,5 à 2 %)	Combustible concentré ou très enrichi (Pu 239) : en métal ou solution	Combustible concentré ou très enrichi (U235)
Modérateur	20 à 30 tonnes d'eau lourde	Eau lourde ? Légère ?	?
Réflecteur	Graphite ? Béryllium ? Glucine ?	?	?
Métal neutre des barres de contrôle	2,5 tonnes de zirconium		
Machines principales	2 turbo-réducteurs de 8 100 CV (vapeur)	?	?
Déplacement du SM	1 450 tonnes		
Dimensions (Narval)	78 x 7,22 x 5,50		
Vitesse	25 nœuds		
Rayon d'action	"Presque indéfinie"		
Coût	7 à 8 milliards de francs		

de sept ans évalué à 45 milliards de francs. Les réalisations navales ne doivent plus peser sur les capacités financières nationales au moment où la réalisation du stock d'armes atomiques pèsera le plus lourd sur le budget, soit à partir de 1961.

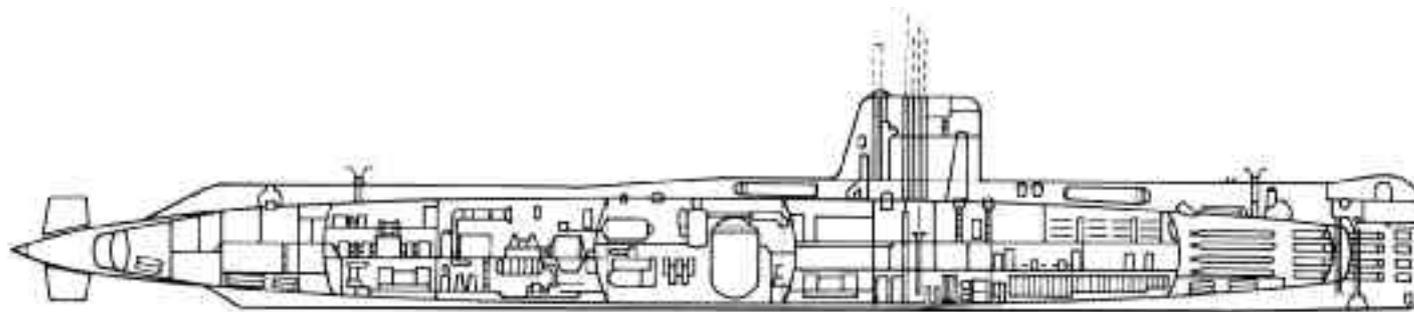
C'est à ce plan d'ensemble que le président du Conseil Pierre Mendès-France donne son accord le 26 décembre 1954. Il met fin à la très rude compétition que se livraient les différentes armées. L'armée de Terre souhaite la constitution prioritaire d'un stock de bombes atomiques pour un

"*coût modique*" (sic) ; la Marine met en avant la plus grande faisabilité et le caractère consensuel du programme naval de propulseur atomique⁽³⁴⁾.

Dès lors le programme peut avancer. En juillet 1955, Cherbourg est choisi de préférence à Blainville-sur-Orne pour accueillir le chantier de construction du premier sous-marin à propulsion atomique français dont le numéro de coque est le Q.244. Ces conclusions ayant été adoptées par le gouvernement, le premier sous-marin a fait l'objet d'une dépêche de mise en étude et en chantier le 2 juillet 1955⁽³⁵⁾.

**[Les obstacles internationaux :
la CED et l'Euratom.]**

Issu du *plan Pleven* d'octobre 1950, le traité de Paris du 27 mai 1952 instituant une Communauté européenne de défense (CED) constitue un arrière-plan international mouvant et dangereux pour les projets atomiques des forces armées. En effet, au nom de l'égalité des droits entre les six pays-membres, il interdit à chacun d'entre eux de produire plus de 500 grammes de plutonium par an, limite au-delà de laquelle on situe un intérêt militaire. Cette clause imposée à l'Allemagne par les qua-



Avant-projet du sous-marin Q.244.

La comparaison des coupes du sous-marin atomique Nautilus et du projet de sous-marin Q.244 montre bien tout ce que les concepteurs du second doivent aux Américains dans l'aménagement de leur unité. Hormis leur apparence externe caractéristique de l'héritage national d'un demi-siècle de construction sous-marine (à mi-chemin entre les types Narval et Daphné pour le projet français, encore proche du type Tang pour la réalisation américaine), les problèmes posés par les équations de volume et de poids ont été résolus de manière identique : l'ordonnancement des compartiments s'effectue en fonction du réacteur et des échangeurs. Le groupe des bâtiments à propulsion atomique du STCAN (dirigés par l'ingénieur Roger Brard) et le comité des navires à propulsion atomique pour le CEA (direction : professeur Jacques Yvon) ont très largement utilisé les informations recueillies sur le prototype américain.

(source : Henri Le Masson, Les sous-marins français des origines (1863) à nos jours, Brest Paris, 1981, éditions de la Cité, 320 p., p. 235).

tre puissances occupantes, dès la naissance de la République fédérale, en 1949 se retrouve mécaniquement intégrée dans le traité de CED dès lors que l'on souscrit à la demande du chancelier Adenauer de non-discrimination à l'égard de l'Allemagne. C'est, d'autre part, une gêne considérable pour le programme civil français alors que le plan quinquennal de développement de l'énergie atomique concomitant prévoyait 50 kg.

Pour la rue Royale, l'alternative est simple. "Soit admettre le cas particulier posé par la Marine européenne au moyen d'un protocole reconnaissant les principes suivants : les organisations locales et centrales des forces navales des États-membres restent nationales ; la distinction Armées/Armement étant rejetée, un commissariat à la Marine européenne centralise les problèmes navals communs. Soit reprendre la rédaction du traité du 27 mai 1952 dans un sens mieux adapté aux nécessités nationales et aux besoins de la Marine française"⁽³⁶⁾. De fait, à travers cette question de l'autonomie de la fabrication des armements, c'est bien l'adoption ou le renoncement à un programme national d'armement atomique qui est au cœur des préoccupations des autorités françaises. Le rejet par le parlement français du projet de loi le 30 août 1954 libère les responsables politiques et militaires d'une première hypothèque.

Par une déclaration unilatérale, le chancelier Adenauer renonce, le 22 octobre 1954, à la fabrication et à l'entretien d'armes atomiques sur le sol allemand. La voie est apparemment libre.

Cependant, le traité d'Euratom, fruit de la rencontre des tentatives de Jean Monnet pour désembourber les projets européens et du rapport du comité intergouvernemental des experts institué par la conférence de Messine, est la seconde grande menace pour les projets atomiques français. "Aucun pays [européen] n'est à l'échelle des efforts immenses de recherche et des investissements fondamentaux qui donneront le départ à cette révolution technique que promet l'ère atomique. Mais, à leur tour, les développements de production que cette nouvelle source d'énergie et ses techniques nouvelles rendront possibles, se heurte-

raient aux limites trop étroites des marchés européens séparés. La révolution atomique fera dans quelques années éclater le caractère archaïque de nos structures économiques. C'est pourquoi, en choisissant d'engager d'abord l'unification de l'Europe dans le domaine économique, les six ministres des Affaires étrangères réunis à Messine ont fait porter l'accent sur ces deux réalités essentielles : la mise en commun de l'industrie atomique et la création d'un marché commun général"⁽³⁷⁾.

Ce traité prévoit que "dans la perspective des efforts en vue du désarmement mondial", les États-membres conviennent "pour une période déterminée de renoncer aux fabrications militaires". La France renonce, en signant le traité d'Euratom, à se doter d'un armement atomique national, mais peut recevoir sur son territoire dans le cadre de l'OTAN des fusées équipées d'ogives atomiques ou de simples bombes atomiques de fabrication britannique ou américaine. Elle serait désignée d'emblée à une frappe préemptive ou préventive soviétique sans pour autant disposer du droit d'utiliser ces mêmes armes en cas de guerre atomique

circonscrite à la seule Europe occidentale ou de guerre conventionnelle mettant en jeu l'énorme supériorité du pacte de Varsovie, les États-Unis ayant été dissuadés de recourir à l'usage des armes déployées sur le sol de leurs alliés par la menace de représailles ! À partir de février 1956, Marine et CEA se retrouvent en flèche dans un combat commun contre le projet d'Euratom, dont le moratoire nucléaire *sine die* est abandonné officiellement par le président du Conseil Guy Mollet le 11 juillet 1956. "Euratom ne sera pas un obstacle à une éventuelle décision française de fabriquer des armes nucléaires"⁽³⁸⁾.

Le traité d'Euratom peut être signé à Rome le 25 mars 1957. Les intérêts navals de la France sont préservés. "Pour tenir compte des études et travaux déjà engagés", certains pays signataires bénéficient d'une "priorité" décennale d'approvisionnement pour leurs réacteurs susceptibles de diverger ou leur usine de séparation isotopique entrant en service dans les sept années



Ci-contre : Le Q.244.

Vues de la partie avant de la coque dans son état au moment de l'arrêt du chantier à Cherbourg et d'un élément de coque transformé en flotteur au moment de son transfert vers la Méditerranée pour servir de banc d'essai pour les spécialistes du Brusc.

(Source : SHDIM coll. Moreau)

suyant la date d'entrée en vigueur du traité, tant sur leurs propres ressources en minerais et en matières brutes que sur les minerais, matières brutes ou fissiles faisant l'objet d'un accord bilatéral qu'ils auraient conclu avant la date d'entrée en vigueur du traité.

Après ces deux premières alertes, le fiasco final de Suez parachève l'ancrage des élites militaires et politiques françaises dans leur résolution de constituer un outil national de dissuasion. Le lâchage, par les Etats-Unis, de leurs alliés européens, face au chantage nucléaire soviétique a été mal vécu, encore que différemment par les Français et les Britanniques : alignement strict sur les positions de Washington, d'un côté, constitution d'une force de dissuasion autonome, de l'autre.

[Le Q.244 : une impasse technologique.]

Le projet de sous-marin à propulsion atomique trouve pourtant très vite ses limites techniques et financières. Cinq points sont particulièrement critiques. Tout d'abord l'approvisionnement en matières premières : l'eau lourde manque (14 tonnes sur les 35 requises). Quant à la métallurgie du zirconium, balbutiante en France, elle oblige à recourir à de l'oxyde d'uranium, moins performant. Une insuffisante tenue des métaux ensuite : selon son degré de carbone, l'acier inoxydable de la cuve du réacteur risque d'être peu élastique ou corrompible.

Pire est le "piège" de la glucine nucléaire disposée à l'intérieur de la cuve du réacteur pour jouer le rôle d'un réflecteur de neutrons supplémentaire... et augmenter le degré de réactivité. Cela revient à faire de la maçonnerie dans une chaudière alors que, d'expérience, la Marine a déjà eu de graves déconvenues avec de tels procédés avant guerre ! Sans parler des inconvénients graves posés par le détachement des briques après frittage qui doivent donc faire l'objet de nouvelles études. La glucine est officiellement abandonnée au profit d'un volume supérieur d'eau lourde, le 16 octobre 1957.

La disposition et la constitution du cœur du réacteur posent enfin problème : faut-il un réseau de cartouches d'uranium gainées en zirconium ou une disposition en plaques ? Au moment où le premier est officiellement validé et que l'on expéri-

mente le second, la mauvaise tenue du zirconium contraint à recourir à de l'oxyde d'uranium. Cela représente 30 mois de vains efforts.

Enfin l'encombrement de l'espace est un grave souci, tant au niveau des barres de contrôle (horizontales ou verticales ?) que des échangeurs dont les dimensions ne sont pas encore fixées le 11 juillet 1957 (deux gros échangeurs ou une douzaine de petits ?).

Rapidement, le Q.244 prend du poids et du retard... sans améliorer sa réactivité ! Lorsque la décision est prise d'abandonner définitivement le projet, le seul réacteur pèsait 5 500 tonnes et le sous-marin entier près de 7 000. Fin 1956, le retard cumulé est de 18 mois par rapport à l'échéancier initial de juillet 1954. Le guette, la panne occasionnée par un pic xenon – sans possibilité d'intervenir dans le compartiment échangeur-réacteurs – qui l'immobiliserait plus de 40 heures à la merci d'éventuels ennemis.

L'hypothèque financière est aussi préoccupante : les devis ont littéralement explosé en octobre 1956 (+ 45% en dix mois). Le comité de liaison Marine-CEA, dans l'impasse, ne peut qu'approuver le nouveau planning sous réserve d'octroi des nouvelles autorisations de programme.

[La crise de l'été 1957 et les relations interalliées.]

La crise survient à l'été 1957. Signe qui ne trompe guère : elle débute par une campagne de presse autour du sous-marin Q.244 dont l'existence est révélée au grand public⁽³⁹⁾. Elle va durer tout l'été et mobiliser les membres du CEA et les autorités de la Marine qui se relaient pour décliner inlassablement une idée simple en direction de l'opinion publique et auprès de tous les décideurs : l'intérêt militaire du Q.244 et l'intérêt technique, naval et nucléaire, de la construction en cours. Dans un premier temps, l'offensive semble porter ses fruits. Le 12 septembre 1957, une décision d'André Morice stipule que "le ministre de la Défense nationale et des forces armées, en accord avec le secrétaire d'Etat aux forces armées Marine [Franck Arnal], le comité technique des programmes des forces armées entendu, décide de poursuivre la construction du sous-marin Q.244". Mais ce n'est qu'un répit et seule une issue positive du dossier peut mettre fin aux polémiques.

En fait, seule une aide extérieure et massive, en un mot américaine, peut sauver le

Q.244. Durant tout le processus de construction, l'amiral Nomy se prévalant des bonnes relations qu'il entretient depuis la guerre avec le *Chief of naval operations*, l'amiral Burke, va requérir à trois reprises l'aide américaine. En avril 1956, il demande, au nom des intérêts supérieurs de l'OTAN, la fourniture d'uranium 235 à la France. Burke conseille alors l'amiral Nomy pour que la démarche française ait une chance d'aboutir. "La première chose est d'obtenir des autorités américaines une modification à la loi de 1954 sur l'énergie atomique, de façon que soit autorisé le transfert de matières nécessaires au fonctionnement des réacteurs atomiques de navires de guerre"⁽⁴⁰⁾. Aucune suite ne semble avoir été donnée. La confrontation franco-américaine au moment de l'opération de Suez rendait-elle impossible un tel accord ?

En juin 1957, le Q.244 complètement encalminé, l'amiral Nomy réitère sa demande. Il reconnaît que la Marine nationale se heurte à trois difficultés sérieuses : l'approvisionnement en eau lourde pour assurer les essais du premier réacteur expérimental, la disponibilité en uranium 235 pour le second à court terme, pour le prototype à terre (PAT) à moyen terme et une assistance technique pour réaliser les réacteurs et leurs dispositifs de conduite, le tout sur le modèle de l'accord passé entre l'US Navy et la Royal Navy⁽⁴¹⁾. Le chef d'état-major général étend même sa requête aux armes et à la protection anti-atomique. Burke renvoie encore une fois à une négociation interalliée au sein de l'OTAN⁽⁴²⁾. C'est un nouveau fiasco.

Parallèlement, des négociations ont été entreprises avec la RFA pour la production d'armements. Si les accords de Colomb Béchar du 17 janvier 1957 ne prévoient pas (et n'excluent donc pas) des travaux en commun sur le nucléaire⁽⁴³⁾, le protocole franco-germano-italien de novembre y fait explicitement allusion : "Pour ce qui concerne les accords relatifs aux applications militaires de l'énergie nucléaire, les informations seront réglées, le cas échéant, dans un cadre de réciprocité et après accord des trois pays"⁽⁴⁴⁾. Cette coopération culmine le 8 avril 1958 avec un accord tripartite pour le financement d'une usine commune de séparation isotopique.

Deux événements vont ruiner ces accords. L'administration Eisenhower propose, lors de la réunion de l'OTAN, le 16 décembre 1957 à Paris, de livrer des combustibles enrichis à 20% en uranium 235 aux pays alliés pour la propulsion de leurs futurs navires de guerre nucléaires. Un amende-

ment à la loi Mac Mahon est préalablement nécessaire. Cette offre signe l'arrêt de mort du Q.244. Le second événement est le retour aux affaires du général de Gaulle : le nucléaire ne se partageant pas, il met fin le 17 juin 1958 aux accords signés par Bourghès Maunoury et Chaban-Delmas ⁽⁴⁵⁾.

Mais il décide d'explorer à fond l'offre d'assistance américaine en dépit de ses inconvénients majeurs : coût prohibitif d'une charge, moindre compétence des personnels de la Marine et de l'industrie françaises ensuite, dépendance technique enfin. Les négociations sont très laborieuses. La mission, qui part pour les États-Unis en janvier 1959, est composée de trois délégations. La première, Marine, dirigée par le vice-amiral Barthélémy, doit négocier l'achat du compartiment propulsion pour le sous-marin atomique. La deuxième délégation, CEA, dirigée par Jean Renou, doit se procurer l'uranium enrichi pour le prototype à terre. La troisième délégation, emmenée par le général Buchalet, chef du département des techniques nouvelles du CEA, doit récupérer des informations scientifiques et techniques. Parallèlement, un accord de sécurité préalable est négocié par les services de sécurité du CEA.

Américains et Français éprouvent de très grandes difficultés pour aboutir, tant en bilatéral qu'en interne. L'affrontement est très violent entre l'administration Eisenhower et le Joint Committee du Congrès. Survenant en pleine crise de Berlin, le retrait de la flotte française de Méditerranée des commandements intégrés de l'OTAN est ressentie à Washington comme un "dangereux précédent", la première d'une série de mesures qui affaibliraient la structure de l'Alliance ⁽⁴⁶⁾. La controverse sur les stocks d'armes atomiques en France sous double clé complique encore les échanges. Finalement, au mois d'avril 1959, la réponse américaine concernant la fourniture d'un réacteur atomique naval tombe : négative.

Seule, la délégation emmenée par Jean Renou débouche. Le 7 mai, un accord de sécurité franco-américain et un accord de coopération franco-américain strictement limité à la fourniture d'uranium enrichi à 90% en isotope 235 "en vue de son utilisation pour la mise au point et le fonctionnement d'une installation prototype à terre pour sous-marin" sont rendus publics. Il s'agit de la fourniture, sur dix ans, d'une quantité maximale de 440 kilos d'uranium 235 pour le PAT



André Ertaud (1910-2003). Élève des Arts et Métiers (1928) puis de l'école des ingénieurs mécaniciens (1931), affecté en 1939 sur les sous-marins Souffleur et Actéon, en mission hors cadre le 3 novembre 1942, il intègre l'École supérieure d'électricité et obtient un doctorat ès sciences. En congé d'armistice en 1943, il est affecté au laboratoire de physique expérimentale du collège de France sous la direction de Maurice de Broglie. En 1945, il intègre la section "Liaison-Recherches" du 2^e bureau pour la prospection scientifique et technique en Allemagne occupée. Détaché à temps plein auprès du CEA à partir de 1946, il rejoint cet organisme en 1948. Par ses contacts répétés avec l'amiral Nomy, il est la cheville ouvrière de la relance des projets atomiques militaires en 1954. (Source : SHD/M)



Yves Durand Couppel de Saint-Front. École navale (1917), breveté d'aéronautique en 1923, il commande l'escadrille 2 R 1 (aéronautique de la 2^e région) en 1926-1928 avant de partir en mission d'instruction dans l'aéronautique japonaise en 1928-1929. Alternant dans l'aéronautique navale les postes à terre (Bases de Brest, de Berre, d'Hyères et de Lanvéoc) ou embarqués (croiseur Jeanne d'Arc), il est un des spécialistes reconnus de son arme. Il rejoint le secrétariat d'État aux colonies à Vichy en avril 1941. En congé d'armistice en avril 1943, il rejoint la Grande-Bretagne où il prend le commandement de l'Aéronautique navale française en octobre, puis de la division "aéronautique" de l'EMG en avril 1945. En mission au Japon en décembre, il prend le commandement du croiseur Émile Bertin en février 1946 avant de revenir à la division "aéronautique" de l'EMG en avril 1947. Nommé contre-amiral, il est placé en congé du personnel navigant en octobre 1951. (Source : SHD/M)



Henri Ballande. Brillant officier de marine, spécialité artillerie, il est en octobre 1945 en charge des questions scientifiques au sein du cabinet du chef d'état-major général et a accès aux données scientifiques recueillies par les sections "Recherches" de la Marine. Il demande et obtient de représenter la France lors des essais nucléaires américains qui ont lieu sur l'atoll de Bikini en juillet 1946 : le rapport qu'il rédige à son retour en France, avant de quitter le service actif et d'entamer une seconde carrière dans les pétroles, est le bréviaire atomique de la Marine jusqu'en 1955. (Source : SHD/M)



Henry Nomy. Entré à l'École navale en 1917, breveté pilote en 1924, pionnier de l'aéronautique navale, Nomy s'illustre en traversant en 1934 l'Atlantique sud à bord de l'hydravion Santos-Dumont. Commandant la base aéronavale de Berck en 1940, il défend héroïquement cette base avant d'être fait prisonnier. Libéré en juin 1941, résistant, Nomy gagne l'Afrique du Nord en août 1943 et entreprend de réorganiser l'aéronautique navale. Il participe au débarquement de Provence. Contre-amiral en février 1945, sous-chef d'état-major général en juillet 1947, inspecteur général de l'aéronautique navale en septembre 1949, vice-amiral en janvier 1950, inspecteur des Forces maritimes et aéronavales en octobre, Nomy devient chef d'état-major général de la Marine en octobre 1951. En poste pendant neuf ans, l'amiral Nomy reconstruit la Marine avec l'aide américaine et obtient la mise en chantier de deux porte-avions. Il quitte le service actif en juillet 1960. (Source : SHD/M)



Jean Renou. Très brillant officier de marine, il est placé en mission hors cadres auprès du Commissariat à l'énergie atomique comme adjoint du directeur des Relations extérieures en janvier 1955. En 1959, il dirige l'une des trois missions de négociations envoyées sous l'autorité du vice-amiral Barthélémy négocier l'achat de matériels et de matières premières indispensables au projet français. Il est le seul à aboutir dans ses négociations : 440 kilos d'uranium très enrichi sont cédés à la France, assurant le bon fonctionnement du prototype à terre du réacteur naval à Cadarache à compter de 1964, avant l'entrée en service de l'usine de séparation isotopique de Pierrelatte en 1967. (Source : SHD/M)

dont 300 enrichis à 90 % et le reste à 20 %. C'est donc la solution minimale qui a prévalu. La première livraison représentant le onzième du tonnage prévu coûtera 400 millions de francs 1958 au minimum. Cela devait permettre successivement d'alimenter la pile d'expérimentation critique *Alizé*, de lancer les études métallurgiques pour la fabrication du combustible et de réaliser les premiers cœurs de l'installation prototype à terre.

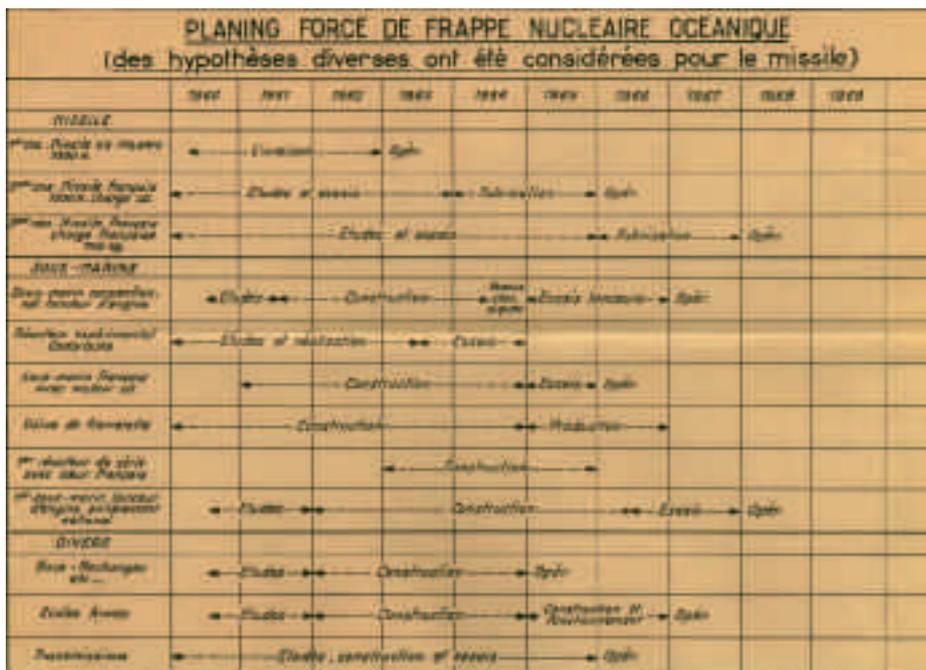
[La Marine et les centres d'essais .]

Parallèlement aux travaux sur la propulsion navale atomique, la Marine est aussi partie prenante des recherches sur les armes. Présente dans le Sahara, à Reggan et In Ecker, à la fois par des officiers et des ingénieurs placés en mission hors-cadre auprès du CEA, elle tire parti des enseignements du premier essai. Des éléments de navire sont disposés de part et d'autre de la tour supportant l'engin *Gerboise bleue* le 13 février 1960 selon le modèle adopté par les forces armées américaines à Bikini en 1946.

Lorsqu'il s'agit de rechercher un nouveau champ de tir pour procéder à des essais de moyenne puissance, la rue Royale propose audacieusement de procéder "au milieu de nulle part" en plein Atlantique sud, à 900 nautiques au sud-ouest de Sainte-Hélène... En cela, l'amiral Nomy s'inspire des essais américains de la série *Argus* effectués en Atlantique sud, les 27 et 30 août et le 8 septembre 1958. Mais cette solution n'est pas retenue, au profit du site des Tuamotu en août 1962⁽⁴⁷⁾. Dans ce dernier projet qui mobilise en 1968 pour la campagne d'expérimentation au Pacifique 25% des moyens de la Marine, cette dernière est un instrument indispensable, non un maître d'œuvre⁽⁴⁸⁾.

[Définition des objectifs en 1960 et période transitoire .]

Le projet de sous-marin a donc été l'objet d'un changement de portage en 1958. Une innovation de taille se précise cependant avec l'adoption d'un projet de SNLE en novembre 1958. Toute une réflexion est menée sur les objectifs stratégiques à atteindre pour crédibiliser la force de frappe nationale. En mars 1960, un pré-projet est réalisé : au final il s'agit d'une menace de représailles qui peut concerner 20 millions d'habitants de l'URSS et près



de 40 % de son potentiel économique⁽⁴⁹⁾. Au moins trois sous-marins en faction ou en capacité de rallier leur zone de lancement paraissent indispensables à l'exercice de la mission de dissuasion.

Le facteur dissuasif essentiel est évidemment l'incertitude dans laquelle doit constamment être tenu l'adversaire éventuel quant aux conséquences de ses actes et, si elle ne suffit pas, le moyen de riposter à niveau le cas échéant. L'automatisme de l'engagement de la garantie nucléaire américaine au sein de l'OTAN en cas d'agression soviétique limitée au seul théâtre d'opérations européen a été une hantise des gouvernements de la Quatrième république. Quel rôle doit avoir la force de dissuasion dans un conflit éventuel qui surviendrait avant que le développement de son outil de dissuasion n'ait permis à la France d'atteindre un seuil minimal de crédibilité? Est-ce celui d'une amorce dans le cadre de l'OTAN? La force de dissuasion française provoquerait l'intervention des alliés dans un conflit européen que l'état-major américain placerait au-dessous de son propre seuil d'action. C'est une politique du pire, logique mais suicidaire, qui attirera immédiatement la destruction complète du territoire national. Ou plutôt celui d'une riposte graduée? Pour quelle raison l'envoi réussi d'un engin conduirait-il à une réplique à niveau et non à des représailles massives? Le domaine naval est le seul dans lequel ce raisonnement est valide : deux escadres pourraient éventuellement échanger de

telles politesses à l'occasion d'une attaque de convois ou de *Task forces*, ou d'une tentative de mise hors de combat des sous-marins nucléaires. L'intérêt serait de circonscrire le lieu des frappes loin de toutes terres (et donc de toutes populations ou agglomérations) dont la destruction risquerait d'engendrer une escalade.

La voie la plus raisonnable est alors le développement d'une composante sous-marine minimale de trois unités lancés dans un laps de deux ans à partir de 1968, tout en tirant jusqu'à leur limite les *Vautour*, *Étendard* et autres *Mirage IV* porteurs de bombes atomiques.

[Bilan budgétaire et humain décennal .]

L'effort de défense accompli par le pays a été largement couronné de succès même si l'exécution des premières lois de programme n'a jamais été réalisée à 100%. Cette œuvre de longue haleine, indispensable pour assurer la place de la France parmi les puissances garantes de leur destin, a imposé "des compressions nécessaires, mais souvent douloureuses" selon le mot de Pierre Messmer en 1965.

La Marine n'a pas été privilégiée, ni dans la première, ni dans la deuxième loi de programme par rapport aux armées de Terre et de l'Air. Elle a seulement été moins sévèrement atteinte par les restric-

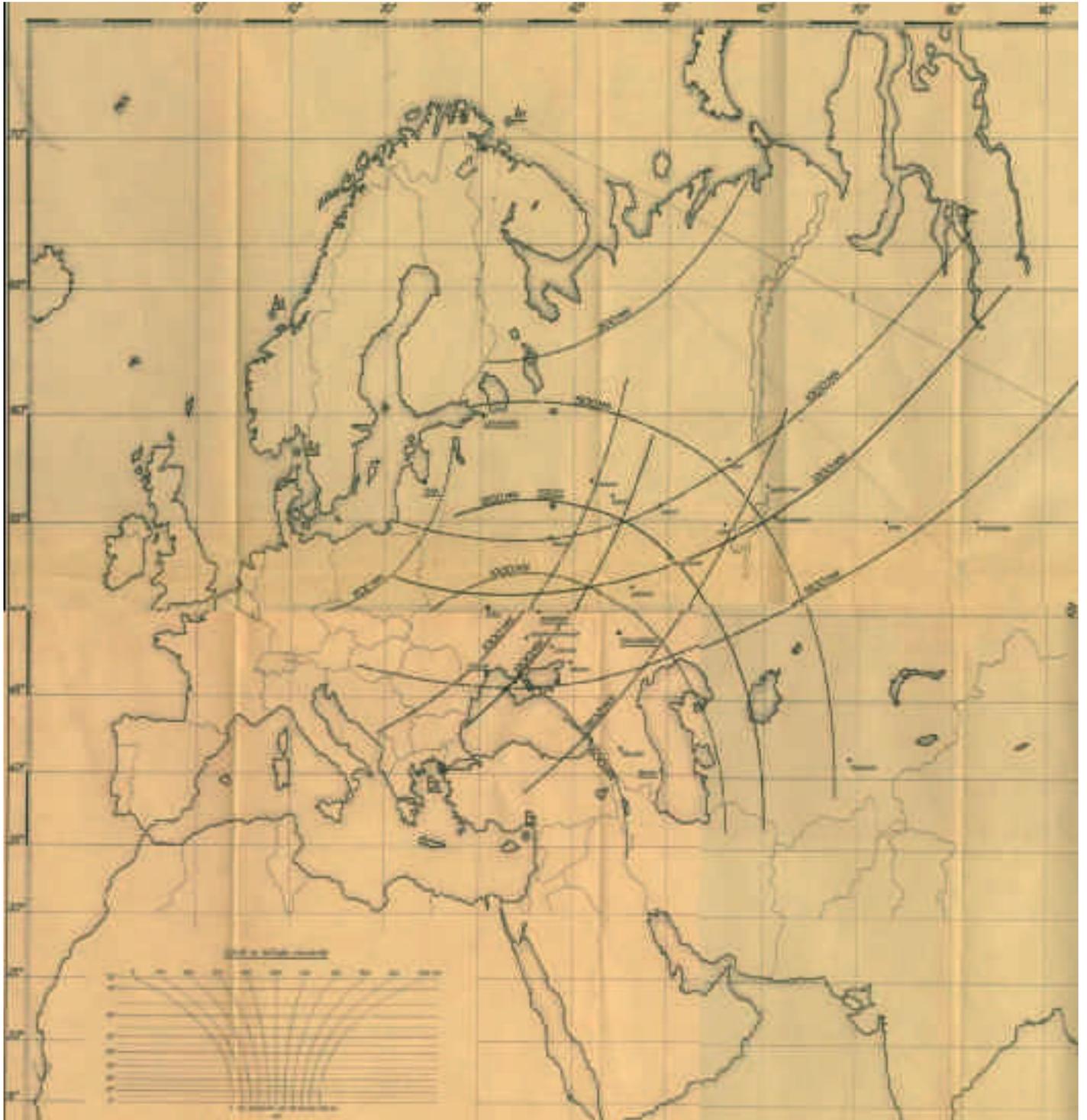
Ci-contre, page précédente.

Planning de la force de frappe navale.

On note d'une part les trois possibilités de réalisation du vecteur embarqué sur SNLE (depuis l'acquisition du système d'armes Polaris américain jusqu'à la réalisation d'un engin purement national) et d'autre part les trois types de sous-marins envisageable en 1960 (sous-marin conventionnel lanceur d'engins, sous-marin avec réacteur américain ou sous-marin atomique purement national). (Source : SHD/M).

Ci- dessous.

Carte des objectifs de la composante navale des Forces nucléaires stratégiques envisagés en mars 1960. À partir de sites de lancement situés dans les eaux bordant le nord de l'Europe (A 1, A 2 et A 3) ou en Méditerranée orientale (B 1 et B 2), les aires battues ont pour centres Moscou et Leningrad. Les pertes infligées à l'ennemi soviétique doivent atteindre au minimum 30 millions d'habitants et 40% du potentiel économique. (Source : SHD/M).



tions budgétaires que ses deux homologues. Les constructions navales traditionnelles, et les constructions entrant dans le programme de la dissuasion nucléaire elle-même en fin de période, ont pâti de la priorité budgétaire accordée à la force nucléaire stratégique (FNS), tant il s'est avéré évident qu'une force de frappe ne peut subsister sans un substrat conséquent de Marine "traditionnelle". Enfin, les personnels et la flotte de surface ont été négligés faute de moyens en fin de période. La démission spectaculaire de l'amiral Patou, chef d'état-major de la Marine, en 1970, est d'ailleurs due à des compressions budgétaires qu'on lui imposait et qu'il refusait.

C'est donc sur sa substance même que la Marine a constamment prélevé pour pourvoir aux nécessités de la dissuasion. C'est la résultante d'un choix effectué par les autorités politiques, couplé avec des contraintes budgétaires lourdes. Par capillarité, en fournissant du personnel ou en le formant dans ses écoles, c'est toute la Marine qui a ainsi contribué à la mise sur pieds de la composante navale de la dissuasion nucléaire française. La Marine a donc réussi à relever le premier défi – le défi quantitatif – en puisant largement dans ses propres ressources, mais il ne suffisait pas de déplacer le personnel, il fallait lui donner la formation nécessaire à la mise en œuvre des nouveaux matériels. La DPMM, privée de ressources extérieures, n'a donc pas d'autre solution que la formation en interne, sur du personnel prélevé dans les effectifs existants de la Marine. On assiste donc à une véritable transformation du flux de formation des officiers marinières. Alors qu'auparavant la majorité du personnel issu du cours de formation des officiers marinières était dirigée vers les forces de surface au niveau de la préparation du brevet supérieur (BS), désormais la priorité est donnée aux forces sous-marines. Un renversement de tendance a lieu du milieu des années soixante au début des années quatre-vingt. Les parcours dans l'arme des sous-marins revêtent alors trois types : tout d'abord la carrière type de sous-marinier (du brevet élémentaire à l'environnement du SNLE *via* le brevet supérieur et le SNLE) ; ensuite la carrière de sous-marinier *via* la formation intensive aux sous-marins pour les personnels qui sont issus des forces de surface et peuvent y retourner de temps à autre pour "s'aérer" ; enfin, la carrière de

sous-marinier *via* la présélection (le cours de formation des officiers marinières, puis le BS, la formation nucléaire, les SNLE, leur environnement et enfin le retour sur sous-marins classiques).

Les efforts, réalisés par la DPMM dans ces deux directions : sélection et formation, quantité et qualité, permettent, à l'heure où les premiers SNLE s'apprentent à entrer en service, de disposer du personnel nécessaire. Il est ainsi possible de renforcer les effectifs des sous-marins en grand carénage, d'augmenter les "plans d'armement" des équipages supplémentaires des escadrilles de sous-marins. Par la suite, à moyen terme, il devient possible d'envoyer vers les sous-marins des officiers plus jeunes, en nombre plus important et de disposer d'un personnel non-officier mieux formé, ayant le niveau du brevet élémentaire, du cours de formation d'officier marinière et du cours de formation de gradés. Par ailleurs, un sur quatre des engagés volontaires de longue durée dans la Marine est sélectionné pour les forces sous-marines. L'objectif est de fournir annuellement 600 volontaires pour les SNLE. Pour alimenter ce flux de volontariat et rendre la carrière attractive, des mesures financières sont envisagées.

[Conclusion.]

À l'heure des négociations sur le désarmement, vers 1972, l'existence même et le poids croissant de la force de dissuasion française en plein développement obligent les principaux protagonistes des relations internationales à tenir compte, bon gré mal gré, de l'existence d'autres puissances, certes de second rang, mais qui partagent tout de même avec les deux "super-grands" certains des attributs de la toute puissance.

En octobre 1973, la guerre du Kippour provoque l'envoi, en Méditerranée orientale, du SNLE *Le Redoutable* au large des côtes de Crète. À qui Georges Pompidou destine-t-il ce message ? En premier lieu, aux pays arabes en guerre contre Israël et aux Soviétiques, leurs alliés objectifs. Les missiles balistiques stratégiques sol-sol du plateau d'Albion étant en extrême limite de portée (Damas, Tel Aviv et Port Saïd), "il était nécessaire de mettre en place une plate-forme mobile de lancement dans l'est du détroit de Sicile" ⁽⁵⁰⁾. Plus précisément, pour battre la zone comprise entre Moscou, Bagdad et la Haute Égypte, le lanceur doit se positionner entre Malte

et la Crète. En second lieu, à destination des alliés anglo-saxons qui contrôlent l'accès à la mer Méditerranée au niveau du détroit de Cadix et de Gibraltar : Pompidou donne une preuve affirmée de sa volonté de participer à la gestion du conflit et de mener une politique indépendante qui ne délimite pas strictement les intérêts vitaux de la France, politique dont il faut désormais tenir compte. Lors de la visite de Brejnev aux États-Unis en juin 1973, les deux pays ont signé un accord sur la prévention d'une guerre nucléaire. Cette patrouille originale s'inscrit aussi dans un contexte de brutale tension entre les États-Unis et leurs alliés européens.

Cependant, ce surhaussement de statut a un coût. La dérive financière des programmes militaires impose ainsi, en 1976, une pause budgétaire à l'issue de la troisième loi de programmation. Pour la Marine, ce coût est essentiellement



assumé par les forces de surface, mais aussi par la force océanique stratégique dont certains programmes sont l'objet d'un rééchelonnement. Les amiraux chefs d'état-major sont unanimes sur ce point, qu'ils soient sous-marinières (Albert Joire-Noulens) ou fusiliers marins (Marc de Joybert) : les forces de surface ont été trop longtemps sacrifiées à la satisfaction d'une ambition certes légitime mais, à la longue, invalidante.

C'est à ce défaut que doit remédier le "Plan bleu de la Marine" de développement de la flotte à un horizon de quinze ans, objet d'un décret paru au Journal officiel en février 1972. Il accorde la priorité absolue à la FNS "au minimum portée et maintenue au niveau de cinq SNLE" (51). Les forces sous-marines sont privilégiées, à la fois pour des raisons de protection de la FNS (lutte anti-sous-marine) et d'entraînement des futurs équipages de SNLE : "Le volume de la flotte sous-marine sera maintenu à une vingtaine

de sous-marins d'attaque à propulsion classique ou nucléaire" (52). Mais le corps de bataille de la flotte n'en est pas négligé pour autant.

Trois événements se mettent à la traversée de ce plan de développement de la Marine à quinze ans. La guerre du Kippour occasionne un brutal relèvement des prix des produits pétroliers par les pays producteurs et exportateurs : le retournement de la situation économique qui s'ensuit rend chimériques les espoirs placés dans l'octroi des budgets nécessaires. La deuxième péripétie est inhérente à l'idée même d'établir un plan de développement à quinze ans des forces armées. Publiée sous la forme d'un décret, non soumis à l'approbation de la représentation nationale, elle ne peut que heurter la sensibilité des députés et des sénateurs dont le pouvoir essentiel réside dans l'approbation ou le rejet, puis le contrôle, des budgets des différents ministères.

En effet, le troisième événement qui empêche l'entrée en vigueur du "Plan bleu" est la brutale disparition du président Georges Pompidou le 2 avril 1974. ■

(1) Il s'agit d'un doctorat d'histoire des relations internationales et de l'Europe réalisé sous la direction de M. le professeur Georges-Henri Soutou de l'université de la Sorbonne-Paris IV sur "La Marine française et le fait nucléaire (1945-1972)".

(2) Cinq brevets ont été déposés par l'équipe Joliot-Curie. Dans un premier temps, il s'agit de trois brevets d'invention demandés respectivement le 1^{er} mai 1939 (brevet n° 976.541 : "dispositif de production d'énergie"), le 2 mai (n° 976.542 : "Procédé de stabilisation d'un dispositif producteur d'énergie") et le 4 mai (n° 71.324 "Perfectionnements apportés aux charges explosives"). Ils sont complétés l'année suivante par deux nouveaux brevets (n° 971.384 : "Perfectionnements aux dispositifs producteurs d'énergie" et n° 971.386 : "Perfectionnements apportés aux dispositifs de production d'énergie"). La principale menace venait des recherches allemandes menées par Otto Hahn et Werner Heisenberg.

(3) André Beaufre, *Bâtir l'avenir*, Paris, Calmann-Lévy, 1967, p. 38.

(4) Sabatier publie un article en juillet 1945 sur ce sujet dans le Bulletin d'information technique et scientifique du service technique de l'Armée (n° 9/G) repris intégralement sous le titre "Note sur la bombe uranium" dans le *Mémorial de l'artillerie française*, t. XX, n° 76, 1946, 2^{ème} fascicule, Paris, Imprimerie nationale, pp. 435-459.

(5) Raoul Castex, "Aperçus sur la bombe atomique", *Revue de Défense nationale*, octobre 1945, pp. 467-473.

(6) Cette opposition se fonde à la fois sur l'image peu reluisante laissée aux États-Unis par l'État français pendant la guerre, sur les relations difficiles entre le général de Gaulle et l'administration Roosevelt, enfin par la proclamation par Joliot-Curie aux idéaux communistes le 25 août 1944. La crainte d'une collusion française avec les Soviétiques a été constante chez les militaires américains de cette époque.

(7) Rédigé par le professeur Henry de Wolf-Smyth, physicien de l'université de Princeton et "consultant to Manhattan District US Corps of Engineers", ce rapport sur la bombe atomique intitulé *Atomic energy. A general account of the development of methods of using atomic energy for military purposes*, dont la rédaction est achevée le 1^{er} juillet 1945, est publié par le War department le 12 août mais retiré de la diffusion le 29.



Le lancement du SNLE Le Redoutable le 23 mars 1967.
(Source : SHD/IM).

- (8) Chargés d' "établir si la machine à uranium trouvée à Haigerloch présentait un intérêt militaire", l'ingénieur mécanicien André Ertaud et l'enseigne de vaisseau (R) Claude Magnan rédigent le rapport AA 916 *Mission du 16 mai au 29 juin 1945 effectuée dans la zone de la 1^{re} Armée* (13 p., non signé, déposé aux archives Curie et Joliot-Curie, département des manuscrits) dont l'essentiel est transmis à Frédéric Joliot-Curie dès les premiers jours du mois de juin 1945.
- (9) SHD/DIMI, 4 Q 14, bulletin d'études n° 22 : "Les effets des bombardements atomiques (d'après les renseignements recueillis au Japon et en Amérique)".
- (10) SHD/M/V, 2 BB7 MNEU 089 : commission d'Extrême-Orient. Idem, 3 BB2 EG 059, bulletin d'études n° 27 : Visite à Hiroshima. "Visite à Hiroshima", Revue maritime, juillet 1946, pp. 362-368. MAE, DDF, 1946, t. 1, document 104, dépêche n° 502 de Francis Lacoste, représentant français de la délégation au Japon, à Georges Bidault, ministre des Affaires étrangères, le 8 février, PIE – Peter Lang, 2003, pp. 212-221.
- (11) SHD/DIMI, 4 Q 14, bulletin d'étude n° 39 du 23 août 1946 intitulé Rapport officiel américain sur les bombardements atomiques de Hiroshima et de Nagasaki, 78 p.
- (12) NA, ADM 205/66 COS(46)22(O) du 23 janvier 1946. *The effects of the Atomic Bombs at Hiroshima and Nagasaki. Report of the British Mission to Japan, Home Office and Air Ministry*, Londres, HMSO, 1946.
- (13) SHD/M/V, 3 BB2 EG 75, chemise "Questions internationales 1944-1947", note n° 7315 EMG/2 du 28 septembre 1946 sur Les causes de la défiance réciproque entre Anglo-américains et Russes.
- (14) Les essais *Able* (aérien) et *Baker* (quinze mètres de profondeur) ont lieu les 1^{er} et 25 juillet 1946. L'essai *Charlie* (grande profondeur) est reporté puis annulé, les résultats du second pouvant être extrapolés.
- (15) SHD/M/V, 121 Y 01 : Rapport du commandant Ballande sur l'expérience de Bikini.
- (16) Archives du CEA, Direction des relations internationales, F 3 : 24-26 et 82-26.
- (17) Idem, procès verbal de la réunion du Cea tenue le 24 juillet 1947.
- (18) SHD/M/V, 3 BB8 CEM 03, rapport n° 100 M/SM *La politique des bases* du contre-amiral Wietzel du 25 juin 1947 en prévision de la réunion du Conseil supérieur de la Marine du 9 juillet 1947. Idem, 3 CC EGN 088, session 1949-1950 : *conférences de tactique sous-marine* par le capitaine de frégate Gouttier. *Ibidem*, *conférences de tactique de surface* par le capitaine de frégate Salmon.
- (19) SHD/M/V, 3 BB8 113, circulaire n° 300 EMG/1 du 8 mars 1952 diffusant l'instruction de sécurité n° 301 EMG/1.
- (20) SHD/M/V, 3 BB4 Cep 138, Guide RADEF du Centre d'entraînement de la flotte, 18 août 1964 : "Marquage coloré des plaques repères de sécurité (Arlequins)".
- (21) JORF, 25 juillet 1952, pp. 7514-7515 : loi n° 52-881 du 24 juillet 1952 : programme pour la réalisation du plan de développement de l'énergie atomique (1952-1957).
- (22) ZOE : *Zéro de puissance; Oxyde d'uranium; Eau lourde*.
- (23) Dominique Mongin, *La bombe atomique française*, p. 169.
- (24) SHD/M/V, 2 DD1 797, rapport n° 179 BPA/0/1 au comité de liaison Marine-CEA du 2 juillet 1954.
- (25) SHD/M/V, 3 BB2 SEC 140, rapport n° 42/178 EMG/0 au SEFA "Marine", 25 février 1954.
- (26) SHD/M/V, 3 BB2 SEC 140, annexe intitulée *Rapport sur l'organisation possible d'un groupement de travail pour l'étude de la propulsion par l'énergie atomique : GEPM au rapport n° 42/178 EMG/0 du CEMGM au SEFA "Marine", portant sur l'application de l'énergie nucléaire à la propulsion des navires*, 25 février 1954.
- (27) SHD/M/V, 3 BB8 CEM 18, "chemise EMM/SEC Bulletins d'orientation 1953", BO n° 6 (mai 1954) n° 100/95 EMG/0 TS du 14 mai 1954, pp. 25-26.
- (28) SHD/M/V, 2 DD1 765, décision n° 66101 CAN/0/ORG du 27 avril 1954.
- (29) SHD/M/V, 3 BB8 CEM 18, "chemise EMM/SEC Bulletins d'orientation 1953", BO n° 5 (janvier 1954) n° 8/10 EMG/0 TS du 20 janvier 1954, p. 8.
- (30) SHD/M/V, 3 BB2 SEC 140, bordereau d'envoi "secret" du secrétariat général du gouvernement du 30 octobre 1954.
- (31) SHD/M/V, 3 BB2 SEC 140, lettre n° 782 EMGFA/3 A.TS du 31 mars 1954 du général Ély, chef d'état-major des forces armées, au ministre de la Défense nationale et des forces armées. C'est Ély qui souligne.
- (32) Les caractéristiques du sous-marin océanique de la classe *Narval* sont inspirées des types XXI allemands : un déplacement de 1 200 t, des dimensions modestes (78 m x 7,22 x 5,50), une propulsion assurée par un moteur Diesel Schneider et un moteur électrique développant 4 000 à 5 000 CV, une vitesse de seize à 18 nœuds et un effectif de sept officiers et 51 membres d'équipage. L'autonomie est de 15 000 milles au schnorchel à huit nœuds (autonomie de trois mois). L'armement est constitué de six tubes lance-torpilles intérieurs situés à l'avant et deux extérieurs à l'arrière (14 torpilles de réserve).
- (33) Les ingénieurs Roger Brard et Jacques Yvon n'ont compté que deux coques de sous-marins et un seul réacteur embarqué en sus du premier projet A, ce qui explique le différentiel de huit milliards de francs avec la simple somme des trois coûts intermédiaires des projets A, B et C.
- (34) Pour se faire une idée de ces luttes intestines, on se reportera au compte rendu *in extenso* du CSFA du 6 novembre 1954 : SHD/M/V, 3 BB8 CEM 20, BE n° 1314 EMGFA/EG/1.CSFA/TS du 4 décembre 1954.
- (35) SHD/M/V, 3 BB2 Cb 20, lettre n° 1 108 M/CM du SEFA "Marine", Paul Anxionnaz, au ministre de la Défense et des forces armées, 27 octobre 1956.
- (36) SHD/M/V, 3 BB8 Ced 01, fiche sur la CED du 27 mai 1954.
- (37) SHD/M/V, 3 BB8 132, chemise "Euratom", projet de rapport aux ministres des Affaires étrangères, 8 avril 1956, tome 1, p. 2.
- (38) Bertrand Goldschmidt, *Le complexe atomique*, p. 151.
- (39) SHD/M/V, 3 BB8 147, projet d'article de presse du 2 juillet 1957.
- (40) SHD/M/V, 3 BB2 Cab 25, chemise intitulée "Fiches remises par l'amiral Nomy au CNO (juin 1957) et réponses de l'amiral Burke", note sur les questions atomiques étudiées dans la Marine française en date du 1^{er} juin 1957.
- (41) *Ibid*.
- (42) SHD/M/V, 3 BB2 Cab 36.
- (43) SHD/M/V, VV A 02.
- (44) DDF, 1957, tome II, document n° 380, protocole du 25 novembre 1957, pp. 762-763.
- (45) Colette Barbier, *Les négociations franco-germano-italiennes*, p. 112.
- (46) DDF, 1959, tome 1, documents n° 161 et 171 : *lettres du général Eisenhower, président des États-Unis, au général de Gaulle, président de la République française, 14 et 19 mars 1959*, Paris, 1994, Imprimerie nationale, 936 p., pp. 358-360 et 381-383.
- (47) DM n°014115/DMA/DAT du 29 août 1962 et décision du 21 septembre 1962 entre le ministre d'État chargé de la recherche scientifique et des questions atomiques et spatiales et le Ministre des Armées. Tous les tirs nucléaires ont eu lieu au CEP à partir d'Aldébaran (2 juillet 1966).
- (48) Patrick Boureille, *La campagne d'expérimentations nucléaires de 1968*, Revue d'histoire maritime, n°6/2006, pp. 137-164.
- (49) Patrick Boureille, "1960 : le projet de constitution d'une force de frappe océanique stratégique comme réponse à la menace soviétique", Revue Historique des Armées



Les problèmes logistiques de la marine française durant la guerre d'Indochine. L'expérience du navire-atelier *Jules Verne*

Monsieur Nghia Nguyen

Agrégé d'histoire et de géographie
Docteur à l'université de Paris IV Sorbonne
Lauréat du prix Daveluy 2009

ÉTUDE DE LA LOGISTIQUE DE LA MARINE FRANÇAISE DURANT LA guerre d'Indochine est novatrice à plus d'un titre. Elle l'est d'abord par le sujet-même de la logistique navale qui n'a pas vraiment fait l'objet d'une étude historique en tant que telle, et dont les contours sont aussi vastes qu'ils peuvent être flous. Certes, l'évolution de notre environnement économique contemporain, les mutations induites par la troisième révolution industrielle, la nucléarisation de la flotte à partir des années soixante, ont placé les questions de planification logistique au cœur des préoccupations de la Marine, mais il s'agit d'une évolution récente dont la prise de conscience et l'élaboration conceptuelle comme opérationnelle reste encore à évaluer et à écrire.

Novatrice, l'étude l'est aussi pour la guerre d'Indochine dont l'histoire a, jusqu'à présent, été surtout écrite du point de vue politique et des récits des grandes batailles aéroterrestres. Ainsi, le travail d'inventaire de l'historien Alain Ruscio, spécialiste de l'Indochine coloniale, permet de déterminer un ensemble de 11 681 références bibliographiques (ouvrages et articles) sur l'ensemble de la question⁽¹⁾, ce qui est peu eu égard à une guerre qui a été le plus long conflit militaire que la France ait eu à soutenir au XX^e siècle, et qui lui coûta 110 000 hommes⁽²⁾. Mais à cette faiblesse quantitative de l'historiographie s'ajoute une faiblesse qualitative, à savoir que peu a été dit sur la manière dont les grandes opérations militaires – pourtant bien connues – ont été rendues possibles.

Comment la France, exsangue en 1945, a-t-elle pu soutenir une lutte aussi lointaine et aussi longue ?

Comment la Marine, elle-même sinistrée au lendemain du conflit mondial, a-t-elle pu assumer la charge d'une guerre outre-mer, et quelles en ont été les conséquences ?

Cette lacune historiographique émane d'une perception, plus profondément ancrée dans l'histoire de notre Marine, selon laquelle la logistique navale n'est qu'un ensemble d'activités à dominante administratives, partant peu regardantes eu égard au combat naval. Souvent perçue comme la partie à négliger au bénéfice des moyens de combat, la logistique navale fut pendant longtemps négligée de fait et en tant qu'objet d'étude.

[La logistique navale.]

Il serait réducteur de ne vouloir attribuer à la logistique des forces navales qu'une dimension administrative. Le débat agissait déjà les réflexions dès la fin de la deuxième guerre mondiale, qui renvoyait à l'urgente nécessité de pouvoir définir ce que l'on entendait par "logistique navale", ainsi que les divers domaines qu'elle pouvait recouvrir⁽³⁾. L'intensité de la lutte sur les océans Atlantique et Pacifique, et les formidables révolutions stratégiques et techniques opérées de 1939 à 1945 dans la guerre sur mer, font comprendre que les préoccupations logistiques ne sont désormais plus périphériques, mais bien centrales pour les marines ayant des ambitions océaniques. Centrales pour la conduite des opérations, mais aussi pour l'organisation structurelle de la Flotte et, au-delà, de la puissance navale. Centrales au sein même de la pensée stratégique.

La complexité de la logistique tient tout d'abord à la nature de l'arme navale, et aux contraintes inhérentes qui lui sont dictées par le milieu maritime⁽⁴⁾. Cette spécificité technique induite par la nature même de la guerre sur mer impose, à toute marine, une organisation technique et administrative que l'on ne retrouve pas dans

les armées de Terre ni de l'Air. Alors que dans celles-ci, il est plus facile de séparer les unités de leur entretien, plus aisé aussi de distinguer leur conception de leur réalisation, l'intégration de tous ces aspects est particulièrement étroite au sein d'une marine. Les armées de Terre et de l'Air sont constituées d'unités organiques utilisant un matériel fabriqué en grandes séries standardisées. La destruction de ce matériel ne remet normalement pas en cause l'existence des unités, qui peuvent le remplacer facilement puisqu'il porte sur des quantités importantes. Ces considérations permettent des regroupements entre organismes, ainsi que des séparations entre les fonctions que l'on ne peut pas opérer dans le domaine des affaires navales.

Durant la guerre d'Indochine, il existait, à bord des bâtiments de guerre, un service administratif en charge de tous les besoins courants des équipages : le Commissariat ⁽⁵⁾. Ce dernier, comparé à l'Intendance de l'armée de Terre, a souvent été réduit à la logistique dont il ne représente pourtant qu'une partie. Car un bâtiment de combat est à la fois : une unité au sens organique, et une unité au sens matériel nécessitant une maintenance permanente.

La moindre avarie de coque ou d'un système quel qu'il soit, peut rendre toute l'unité inapte au combat. Cette évidence pour tout marin induit deux faits essentiels à savoir une capacité d'auto-réparation permanente dans le milieu même (la mer), et la nécessité de réparations périodiques lourdes (les carénages) ⁽⁶⁾. Celles-ci imposent une immobilisation plus ou moins prolongée du bâtiment dans des infrastructures à terre de grandes dimensions.

Ces caractéristiques conditionnent lourdement tout planning d'opérations. Or, les fabrications, transformations et refontes navales portent sur un matériel dont

l'échelle est sans commune mesure avec les matériels des deux autres armées. Le poids d'un bâtiment de guerre – de l'avisio au porte-avions – s'exprime en milliers de tonnes, ce qui induit d'emblée une construction limitée à quelques unités seulement. D'où l'absence de véritables prototypes et de séries au sens industriel du terme ; d'où, également, la dimension d'équipements, d'outillages et d'installations, particulièrement onéreuse et à la mesure de l'entretien d'aussi vastes machines. Ainsi, on comprendra que par ce caractère industriel intégré, la logistique navale ne peut se réduire au seul commissariat ni aux seuls aspects administratifs. Elle ne peut se réduire non plus au seul train d'escadre, car elle englobe le Service des constructions et armes

logistiques". Plus le bâtiment est de taille importante et plus la complexité de sa dimension logistique s'accroît.

La complexité du fonctionnement d'un navire de guerre tient au cumul, dans un espace restreint, d'un lieu de vie avec un grand nombre de fonctions opérationnelles (propulsion, armement, détection, appareillages et systèmes divers). À cela s'ajoute l'incapacité de l'industrie civile, en termes de productivité et de rendement, à maintenir sur la durée de vie d'un bâtiment (en moyenne une trentaine d'années) un personnel ouvrier qualifié sur des séries de matériels aussi spécifiques que limitées. Cette situation oblige la Marine à former et à maintenir des équipes de techniciens et de spécialistes capables

de dépanner des équipements aussi divers qu'il y a de bâtiments et de systèmes sur la durée, alors que les pièces de rechange ne sont plus suivies par les industries d'origine. Ce personnel ouvrier est indispensable au soutien d'équipages déjà constitués de spécialistes et de techniciens nécessaires au fonctionnement d'un bâtiment. La division du travail et la diversité des tâches techniques qui entrent, en effet, dans la composition d'un équipage ne se

retrouvent que dans le travail industriel, mais avec, ici, la spécificité du combat en plus.

C'est toute cette organisation, à la fois opérationnelle et en amont, qui est à reconstruire et à réorganiser au moment où la France décide de reprendre pied en Indochine.

Comment la Marine a-t-elle pu assurer le transport et le ravitaillement d'un corps expéditionnaire important sur une aussi longue distance et sur tant d'années, avec des infrastructures anéanties par la guerre mondiale, et des bâtiments usés, vieilliss et en moindre nombre ?



*Bâtiment de la Marine française du Tonkin dans le port de Saïgon
(SHD/IM Fonds Marine 14 2TP00167)*

navales, ainsi que toute activité concourant au maintien opérationnel des unités navales. Le champ de l'étude est donc particulièrement vaste, et pour reprendre le trait d'esprit d'un officier de l'US Navy répondant à son alter ego français, envoyé en mission pour étudier de près l'efficacité logistique américaine, la question ne peut être enfermée dans quelques services nettement distingués du reste de la flotte, car c'est l'ensemble même du fonctionnement de la marine qui est logistique ⁽⁷⁾. Si certains bâtiments peuvent recevoir des missions logistiques spécifiques (pétrolier ravitailleur, navire-citerne, navire-atelier, etc.), tous les navires qu'ils soient de combat ou non sont par nature des "objets



De bas en haut : SHD/IM Fonds Dousset 77, SHD/IM Fonds Marine 14 2TP00125, SHD/IM Fonds Marine 14 1TP00177

Comment peut-elle assurer la logistique du corps expéditionnaire sur le théâtre même, alors que les bases navales font défaut ?

La guerre d'Indochine est un paradoxe pour une telle étude. Alors que toute logistique exige une véritable planification au sens industriel du terme, la Marine française va porter durant près d'une décennie un conflit aux antipodes de l'Europe, sur fond de crise permanente des moyens, du matériel et du personnel, dans un esprit d'improvisation quasi total.

Certes, l'état de dénuement et de pénurie chronique dans lequel se trouvent les forces navales françaises durant la période étudiée s'explique par le contexte de l'immédiat après-guerre. Désorganisation du système productif et reconstruction économique ne font plus des forces armées une priorité nationale, ce qui nous amène à un premier constat selon lequel la logistique de la Marine est avant tout le reflet de la puissance – ou de la faiblesse – économique nationale. Au même titre que l'effort global réalisé pour la défense du pays, l'effort logistique de la Marine s'appuie directement sur les ressources disponibles, les capacités industrielles, le potentiel scientifique et la richesse financière du moment. Elle ne peut aller au-delà.

Deuxième constat : l'importance des questions logistiques ne semble pas faire l'objet d'une prise de conscience stratégique, au-delà des pétitions de principe. La réflexion des amiraux se concentre essentiellement sur la reconstruction de la flotte de combat sur laquelle l'effort de guerre en Indochine pèse lourd. Des années durant, cette réflexion restera allusive sur les moyens du train d'escadre, trop souvent décrits entre parenthèses et en fin de propos, et qui seront sacrifiés. Si les bâtiments de guerre demeurent, en effet, la finalité de toute marine militaire, l'irréalisme de certaines projections fait cependant douter de la perception que certains responsables de la Marine ont des capacités financières et industrielles réelles de l'économie nationale de l'époque. Il en va ainsi de la demande d'une flotte "impériale" évaluée, en 1945, à dix porte-avions (quatre de combat et six légers), deux cuirassés et douze croiseurs, sans parler d'une trentaine de sous-marins ⁽⁸⁾. Le fait

Le Jules Verne dans le port de Saïgon en 1955.

qu'une telle évaluation ne s'accompagne d'aucune demande spécifique ni significative à l'endroit d'un train d'escadre en dit long à la fois sur la préoccupation et la compréhension des questions logistiques en haut lieu. Des questions dont on peine à croire la légèreté avec un projet de dix porte-avions...

Certes, des missions sont envoyées dès la fin de la guerre aux États-Unis, dont l'excellence en matière d'organisation et de savoir-faire logistiques est reconnue⁽⁹⁾. Les États-Unis ont le rapprochement entre les milieux militaires et ceux de l'industrie et de l'entreprise a été renforcé et validé par l'expérience du conflit, notamment dans le Pacifique. La Marine s'intéresse donc à la manière dont l'US Navy s'est directement inspirée de méthodes de direction, de gestion et de comptabilité des entreprises civiles, jusque dans le domaine des techniques de manutention. La Marine américaine semble également avoir compris assez tôt la dimension systémique de la logistique où administration, production, stockage, transport et gestion de l'information sont en interaction permanente⁽¹⁰⁾. Ce fonctionnement en réseau est fondamental. Il conduit à la mise en place d'une gestion centralisée, alors qu'en France les différents approvisionnements dépendent de directions multiples et concurrentes. Une organisation logistique ne peut donc être dissociée d'une culture administrative. Ces considérations laissent à penser que la logistique pourrait constituer un enseignement à part entière comme cela se fait aux États-Unis et non en France⁽¹¹⁾. Comment l'enseigner, avec quels contenus et à quel niveau opérationnel? Ces questions sont rapidement posées à la lumière de l'expérience américaine, mais elles ne rencontrent aucun écho véritable durant toute la guerre d'Indochine où un bâtiment devait illustrer les insuffisances matérielle et humaine, les difficultés conjoncturelles, mais aussi les lacunes conceptuelles de la logistique navale de la Marine française. Il s'agit du navire-atelier *Jules Verne*.

[Le navire-atelier Jules Verne : une synthèse des difficultés logistiques de la Marine.]

Le *Jules Verne* ne fut pas le seul navire-atelier à être engagé en Indochine. Il y en eut un second, le *Vulcain*, mais qui n'intervint

qu'à partir de 1951⁽¹²⁾. Jusqu'à cette date, le *Jules Verne* demeure donc le seul navire-atelier dont dispose la Marine française. Un navire-atelier est un bâtiment capable de suivre une flotte de combat, et d'en assurer en mer les réparations affectant les divers bâtiments. La Marine en utilise bien avant la guerre d'Indochine. Ainsi à la veille de la deuxième guerre mondiale, existait un premier *Vulcain*, acheté à l'URSS en 1921. Ce *Vulcain* (ex-*Kronstadt*) venait alors remplacer un autre navire-atelier plus ancien : *La Foudre*.

L'histoire du *Jules Verne* remonte à la fin des années vingt, lorsque sa construction est entreprise aux Chantiers de Lorient en 1929. Prévu pour embarquer 265 hommes dont quinze officiers, il est d'abord conçu comme un ravitailleur et un bâtiment de maintenance pour sous-marins. D'un déplacement de 6 500 tonnes pour une vitesse maximale de seize nœuds, le *Jules Verne* est lancé à Lorient en 1931. En 1940, il participe à la campagne de Norvège, puis est ensuite affecté au groupe des sous-marins de Dakar en 1941. Lorsque s'ouvre pour lui l'engagement indochinois, le *Jules Verne* a déjà une existence opérationnelle derrière lui, et son port de rattachement est désormais Toulon. De 1946 à 1955, il est en Indochine où il assure un inestimable soutien logistique des forces navales, mais en tant que navire-atelier cette fois⁽¹³⁾. En effet, dès la fin de la deuxième guerre mondiale, le bâtiment subit d'importants travaux de conversion, qui en font dorénavant un navire-atelier et non plus un simple ravitailleur d'escadre. Le *Jules Verne* de la guerre d'Indochine mesure 122,5 mètres de long pour une largeur de 18 mètres. Avec six mois d'approvisionnement pour les ateliers dans ses soutes, son déplacement est de 6 900 tonnes. Son tirant d'eau à pleine charge peut aller jusqu'à 6,70 mètres, ce qui pose problème pour accéder à un port comme Haïphong en période de basses eaux. Sa vitesse maximale réelle est inférieure à ses performances d'origine, puisqu'elle n'est que de 13,8 nœuds. À vitesse économique (7,75 nœuds), le bâtiment dispose d'un rayon d'action de 17 500 milles⁽¹⁴⁾. L'artillerie embarquée est constituée de quatre affûts simples de 90 mm, sept canons Bofors de 40 mm et onze canons Oerlikon de 20 mm.

À la veille de son envoi sur le théâtre d'opérations indochinois, le *Jules Verne*

n'est pourtant pas un bâtiment en bon état. Il vient de subir une conversion lourde à Alger et Marseille. Certes, il garde d'excellentes qualités manœuvrières, notamment en pleine mer, et reste d'une conception plutôt robuste. Mais sa transformation fut hâtive, compte tenu des délais imposés par les événements indochinois, et de nombreuses avaries sont provoquées par l'absence de pièces de rechange et d'incessants bricolages sur un matériel déjà ancien et usé. Révélatrices de l'état de dénuement dans lequel se trouve la Marine, les modifications apportées au *Jules Verne* l'ont été avec du matériel provenant d'industries civiles (ventilateurs, réfrigérateurs, machines-outils, appareils de chauffage, etc.). Il en résulte de fréquentes pannes liées à l'inadaptation de ces matériels au service marin, ainsi qu'une grande difficulté dans le suivi des pièces de rechange. Les essais des moteurs sont reportés afin de hâter le départ vers l'Extrême-Orient, alors que la propulsion et les groupes électrogènes donnent déjà des signes de faiblesse entre Toulon et Oran...

L'absence d'une maintenance adaptée renvoie directement à la situation catastrophique des arsenaux français au lendemain de la guerre. Ces derniers ont subi des destructions telles qu'ils ne peuvent plus assumer des tâches aussi essentielles que les carénages. Pour un voyage aussi lointain que l'expédition en Indochine, le *Jules Verne* est envoyé en grand carénage à Alger, où la situation est à peine meilleure qu'en métropole. La médiocrité des travaux effectués en dit long sur l'état de déliquescence des infrastructures de la Marine, ainsi que sur la qualité des personnels que l'on y trouve. L'équipage du navire est, par ailleurs, inexpérimenté et insuffisamment formé. Il garde la double distinction entre le personnel attaché aux Ateliers militaires de la flotte (140 ouvriers spécialisés), et celui qui demeure attaché à la navigation et au service général (182 hommes). Sa mission est de fournir les réparations courantes, indispensables et urgentes auprès des bâtiments de la force navale en Indochine.

Le navire-atelier quitte Toulon le 8 janvier 1946, mais il doit multiplier les escales au cours desquelles il effectue les réparations ou les contrôles qu'il n'a pas pu réaliser avant son départ. À Oran, il faut parer le carénage et nettoyer la coque. À

Arzew et Malte, ce sont des mesures de démagnétisation de la coque qui sont entreprises, afin de parer aux risques que font courir les mines magnétiques. Cependant, l'insuffisance des installations oblige à prévoir une autre escale à Trincomale. Aux avaries diverses succède un terrible accident le 30 janvier. Alors que le *Jules Verne* effectue une escale à Port-Saïd, un défaut du câblage électrique provoque une explosion et un départ de feu dans une soute à carburant située à l'arrière du navire. Quatre hommes sont tués, l'infirmerie est dévastée et le matériel médical détruit. La plage arrière du bâtiment est elle aussi touchée : deux canons de 20 mm sont endommagés et un troisième, projeté par-dessus bord, est perdu. Surtout, le bâtiment est immobilisé dans le port égyptien pour une durée de trois semaines.

En dépit de réparations inachevées et de la quasi-absence d'une infirmerie fonctionnelle, le *Jules Verne* poursuit sa route *via* Aden, Colombo, Trincomale, Singapour, et arrive le 30 mars au Cap Saint-Jacques, l'avant-port de Saïgon. De fait, il est placé sous les ordres du contre-amiral commandant la Marine en Indochine. À Saïgon, où il mouille dans un premier temps, les demandes de réparation affluent nécessitant une organisation et une division du travail plus nettement marquée entre l'arsenal et le navire-atelier. Mais l'insuffisance des infrastructures industrielles locales, la pénurie en machines-outils, les

destructions subies par l'arsenal de Saïgon lors du retrait japonais, font que l'arrivée du *Jules Verne* suscite aussitôt des conflits de compétence. La Direction des constructions et armes navales (DCAN) s'inquiète des conséquences qu'une absence prolongée du *Jules Verne* comporterait sur le fonctionnement de l'arsenal. Les matériels radio et radar ne seraient plus réparés faute d'un personnel spécialisé dont elle ne dispose pas. Des machines-outils comme des aléseuses, des tours de grand diamètre ou des tours verticaux viendraient à manquer. La charge de travail des ateliers de la DCAN augmenterait sensiblement, entre autres pour les ateliers des machines et d'électricité. Le planning des opérations en souffrirait, car l'intervention des ateliers du *Jules Verne* permet d'accélérer le rythme des réparations. En d'autres termes, la DCAN verrait bien le navire-atelier devenir une annexe de l'arsenal de Saïgon.

De fait, et eu égard à son rôle indispensable de soutien technique et industriel, l'emploi du navire-atelier va devoir rapidement trouver un équilibre entre la Cochinchine et le Tonkin, afin de soulager les efforts demandés à l'arsenal de Saïgon et au port d'Haïphong, tous deux démunis face aux demandes de réparation importantes et croissantes des unités de la Marine. Si, à Saïgon, le navire-atelier se voit confier la réparation des avisos, des dragueurs, des bâtiments de servitude, des pétroliers et des gros engins divers, il a également en charge les unités de la

Flottille amphibie Indochine sud. À Haïphong, la situation semble plus critique puisque qu'aux mêmes impératifs – incluant tous les engins de la Flottille amphibie Indochine nord –, s'ajoute le fait de devoir constituer une réserve de pièces de rechange afin que les ateliers puissent continuer à travailler dans l'attente du prochain passage du navire-atelier, ce dernier effectuant un aller-retour nord/sud tous les deux mois.

Le *Jules Verne* est donc sollicité de toutes parts. Il remplit pleinement ses fonctions de navire-atelier nonobstant ses propres avaries. Cependant, si ses interventions facilitent incontestablement la vie des équipages, il n'est pas sûr que les moyens lourds qu'il met en œuvre soient réclamés et utilisés de manière pertinente. Des critiques, de la part de son Commandant, laissent entendre que nombre de réparations effectuées sur les engins de débarquement auraient pu être opérées par les équipages eux-mêmes⁽¹⁵⁾. Le dénuement dans lequel se trouvent les unités en Indochine, ainsi que la mauvaise formation des équipages, sont visiblement la cause d'un gaspillage de moyens non négligeable.

Cependant, l'action du navire-atelier ne se limite pas aux seules réparations navales. À Haïphong, il participe à la remise en état d'installations sanitaires et des casernements. Du 28 avril au 25 mai, c'est une mission de transport de 533 rapatriés de Shanghai qu'il assure entre Haïphong et



Le navire-atelier Vulcain.

Saïgon. À Cam Ranh, au mois d'août, les marins du *Jules Verne* réparent les canalisations d'eau et la station de pompage de la concession Barthélémy. Quant aux divers navires en difficulté, rencontrés au gré des différentes escales, ils bénéficient également de l'aide du navire-atelier. L'année 1946 s'achève sur une mission de transport de troupes (un bataillon du 3^e REI) et de matériel sur Haïphong que le *Jules Verne*, rallie le 3 décembre. Durant le mois, sa mission est de remettre en état une partie des installations du port tout en poursuivant les réparations sur les bâtiments de la Flotte.

C'est alors que surviennent les terribles affrontements, dans et autour de Hanoï, que beaucoup tiennent pour être le véritable point de départ de la guerre d'Indochine.

Le navire-atelier est, lui-même, amené à faire usage de ses canons en soutien aux unités françaises accrochées par les forces du Viêt Minh. Cependant, devant l'absence d'une artillerie puissante – comme semble l'indiquer l'observation des impacts sur les navires situés dans le port et dans le delta –, le commandant du navire-atelier estime injustifié le maintien de son bâtiment durant trois mois à Haïphong comme le réclame l'état-major de la Marine au Tonkin⁽¹⁶⁾. Mettant en avant l'insuffisance des infrastructures industrielles locales, ce dernier voudrait que le *Jules Verne* rééquilibre la situation d'une Marine jusqu'alors trop dépendante des ateliers de l'armée de Terre et d'entreprises civiles.

Cette tension pose, en fait, la question de l'utilisation la plus efficace possible du seul navire-atelier disponible sur ce théâtre d'opérations. Le problème est d'autant plus ardu que les besoins n'ont jamais été aussi multiples, incessants et dispersés, alors que la guerre débute et que les ports de Saïgon et de Haïphong (les deux plus importants) se trouvent dans une situation de délabrement et de pénurie. Si le premier reste le plus important de la péninsule du fait de sa position géographique et de l'existence d'un arsenal, c'est en Annam et, surtout, au Tonkin que se situe le centre de gravité des combats. La position du navire-atelier dans l'organigramme de la Marine complexifie également le problème. Dépendant organiquement de la Division navale d'Extrême-Orient (DNEO), il est rattaché le 20 janvier

1947 au commandement de la Marine en Indochine pour emploi. C'est le vice-amiral Robert Battet, commandant alors les Forces maritimes d'Extrême-Orient (FMEO)⁽¹⁷⁾, qui devait éclaircir les conditions d'emploi du *Jules Verne*. Dans un souci, à la fois, de ne pas amoindrir l'efficacité des interventions de ce dernier et de maintenir une rentabilité acceptable et satisfaisante de ses carnets de commandes, il désigne Saïgon et Haïphong comme les deux principaux ports d'attache permanents du *Jules Verne*. Saïgon reste le plus important "en raison de l'afflux des bâtiments venant de la mer", de la présence de l'arsenal et de la DCAN qu'il faut épauler, de l'impossibilité également pour le *Jules Verne* d'accéder à Haïphong à certaine période de l'année. Tourane n'est pas exclu, mais fait figure de "client occasionnel". Compte tenu de ces objectifs, le Commandant des FMEO demande à ce qu'un calendrier prévisionnel des séjours du *Jules Verne* soit établi entre ces trois ports. Cela permettrait de rationaliser les réparations et les travaux à effectuer par les ateliers dans un laps de temps limité.

Jusqu'à la fin du conflit, les activités du *Jules Verne* vont donc s'articuler autour d'un rythme de traversées entre Saïgon et Haïphong, *via* Tourane, soit un voyage de 1 650 km sans compter le retour. Dans les deux ports, le travail demeure particulièrement intense. Durant les traversées, cette intensité faiblit, mais les ateliers poursuivent leurs activités sur des travaux moins urgents afin de maintenir leur rentabilité. Quoi qu'il en soit, le nombre d'heures de travail des ateliers reste très élevé. Le 29 mars 1947, après avoir réalisé des réparations urgentes à Haïphong pour le compte du Groupe amphibie nord, le bâtiment regagne Saïgon avec, à son bord, la Compagnie de transmission de la Marine et d'autres militaires (250 hommes en tout). Cependant, à la demande du commandant de la DNEO, il s'arrête à l'embouchure du Song Giang afin de réparer des LST. Une nouvelle escale a lieu, le 5 avril, à Tourane, pour les mêmes raisons. Le *Jules Verne* arrive au port de Saïgon le 11 avril⁽¹⁸⁾. Il y demeure jusqu'au 1^{er} mai avant de repartir vers Haïphong. À l'aller, il débarque, à Tourane, une équipe chargée de faire un bilan des engins de la Force amphibie de la Marine en Indochine, et qui sera récupérée lors du voyage du retour le 25 mai. Le navire-atelier passe tout le mois de juin à Saï-

gon, ce qui permet, enfin, d'envoyer une partie de son équipage dans des centres de repos⁽¹⁹⁾. L'année suivante, à son retour en métropole, et avant de rendre le commandement du navire-atelier, le capitaine de frégate Deroo écrivait dans un rapport que son bâtiment: "*a peut-être rendu plus de service(s) depuis deux ans qu'au cours de ses armements précédents*"⁽²⁰⁾.

Avec une telle activité, le *Jules Verne* est poussé aux limites de son utilisation opérationnelle. Le rythme des opérations militaires repousse sans cesse ses périodes de carénage. La première, prévue en octobre 1946, est repoussée au mois de février 1947⁽²¹⁾. Un grand carénage prévu en juillet 1947, ne peut être réalisé qu'en février 1948⁽²²⁾. Or, du fait de l'âge du bâtiment et de son engagement quasi ininterrompu, un grand carénage s'impose de manière urgente avec la fin de l'année 1947. De nombreux systèmes et machines à bord n'ont pas été contrôlés dans les délais prévus, et nécessitent des démontages qui laissent prévoir une immobilisation du navire supérieure à trois mois. Le retour d'expérience de cette première période laisse même présager des refontes dans les ateliers afin d'en augmenter les performances et la sécurité. Or, ces travaux ne peuvent se réaliser en Indochine où l'insuffisance des infrastructures industrielles est patente.

Le *Jules Verne* appareille, donc, de Saïgon le 27 décembre 1947 pour rejoindre Toulon qu'il atteint le 1^{er} février 1948. Il a laissé une grande partie de ses machines-outils à la DCAN de Saïgon, et la Marine s'apprête à réaliser un important effort afin de restaurer et d'améliorer les performances de son unique navire-atelier. À Toulon, l'équipage est relevé par 200 nouveaux quartiers-maîtres et marins. Les effectifs des ateliers passent de 100 ouvriers au 15 mars (date officielle d'entrée du bâtiment en carénage) à 200 au 1^{er} avril, et les travaux débutent en avance dès le mois de février. D'emblée, ces derniers s'apparentent davantage à une refonte qu'à un carénage. Les deux groupes électrogènes principaux sont débarqués afin d'être réparés plus facilement, une brèche est ouverte dans les ponts supérieurs du bâtiment afin de débarquer de très grosses pièces, notamment les plaques de fondation des deux groupes centraux.

Cet effort demeure cependant insuffisant du fait de moyens limités. Ainsi, les

groupes électrogènes sont réparés au lieu d'être remplacés par des groupes neufs. Leur nombre est porté à quatre afin de pallier la vétusté du matériel. Par ailleurs, le renouvellement massif du personnel freine dans un premier temps le rythme des travaux. Les nouveaux marins sont largement inexpérimentés, et beaucoup sont encore en cours de formation. Des spécialités ouvrières comme les mécaniciens et les électriciens font grandement défaut tout au long du carénage. Ainsi, l'insuffisance de mécaniciens brevetés de l'école des AMF pose-t-elle de multiples problèmes quant au démontage, à la manipulation et à l'entretien des divers machines et instruments. La situation administrative du bâtiment n'est guère plus brillante. Durant plusieurs mois, le *Jules Verne* a souffert de l'absence d'un commissaire habituellement chargé des questions de comptabilité, et d'approvisionnement du personnel.

Le navire-atelier termine son grand carénage le 28 juin 1949, date à laquelle il appareille pour Saïgon via Bizerte, le Canal de Suez, Djibouti, Colombo et Singapour. Ce n'est qu'à la fin de l'année 1949 qu'il revient au Tonkin, où il séjourne 47 jours au cours desquels il reconstitue les stocks de pièces de rechange. Les ateliers fonctionnent à plein régime : pannes mécaniques provoquées par l'usure rapide des moteurs (silencieux, hélices, arbres, pignons divers, etc.), travaux de tôlerie dans les coques et superstructures des bâtiments des DINASSAUT endommagés par les impacts d'artillerie, visites d'entretien des pompes, appareils frigorifiques, groupes électrogènes, et autres appareils électriques, etc. Lorsque le navire-atelier lève l'ancre pour rejoindre la Cochinchine, des opérations en cours peuvent l'amener à se dérouter afin d'aller soutenir des unités, mais le retour vers le sud est, cependant, signe d'une relative détente.

Jusqu'en 1952, le rythme d'activité du navire-atelier *Jules Verne* est particulièrement élevé. Ce rythme use les machines comme les hommes, et pose la question d'un deuxième grand carénage dès la fin de l'année 1951. Renvoyer le bâtiment à Toulon coûte beaucoup trop cher, et la DCAN recherche un arsenal géographiquement plus proche de l'Indochine tout en étant adapté pour effectuer ce type d'opération. Le choix se porte finalement sur le Japon, et les chantiers Mitsubishi de l'arsenal de Yokohama que le navire-atelier gagne le 12 juin 1952⁽²³⁾. Entre-temps, le LST *Vulcain* est arrivé en Indochine le 7 septembre 1951. Basé à Saïgon, il est équipé dans l'urgence afin de remplacer le *Jules Verne* dès le mois d'octobre suivant⁽²⁴⁾.



Prisonniers débarquant ou embarquant sur le L9015.
(SHD/IM Fonds Marine 15 2TP00039)

Les chantiers Mitsubishi de Yokohama figurent parmi les chantiers navals les plus importants de l'archipel japonais avec un effectif de 8 000 ouvriers, co-licenciés pour la fabrication des moteurs MAN qui équipent le *Jules Verne*. Le choix du Japon représente une économie substantielle pour la France, que le Directeur de la DCAN en Indochine évalue à 200 millions de francs dans sa totalité. La même opération réalisée à Toulon aurait coûté entre 600 et 700 millions de francs, pour une même durée d'immobilisation⁽²⁵⁾. Cependant, le séjour du *Jules Verne* au Japon sera une immense déception. Amarré à Yokohama le 15 décembre 1952, le navire-ate-

lier achève son grand carénage ainsi que ses essais le 13 juillet 1953, soit une immobilisation effective de sept mois environ, à laquelle il faut ajouter un retard de cinq mois sur la date d'achèvement prévu des travaux⁽²⁶⁾. Si l'on tient compte des délais de préparation et de traversée, le *Jules Verne* a manqué à l'Indochine durant treize mois⁽²⁷⁾.

Cette longue période d'indisponibilité va révéler toutes les difficultés logistiques de la Marine : éloignement de la métropole, soutien humain, financier et technique insuffisant, dépendance vis-à-vis d'infrastructures étrangères inadaptées. De fait, les difficultés de communication entre la DCAN et la direction japonaise de l'arsenal ont été grandes avec pour conséquences : la lenteur des travaux, une suc-

cession de programmes jamais suivis, mal organisés, peu sérieux et inefficaces, des retards incessants, une mauvaise qualité des réparations, l'incompétence technique des personnels notamment dans les spécialités électriques, la rareté d'une main-d'œuvre ouvrière motivée et compétente, des menaces de grèves, etc. Par ailleurs, les effectifs nécessaires au carénage ont été singulièrement affaiblis dès le départ. Au moment où les opérations d'entretien débutent, seuls 46 % des officiers marins affectés aux machines sont dispo-

nibles. La proportion tombe à 25 % pour les moteurs principaux⁽²⁸⁾.

Le carénage de Yokohama fut aussi l'occasion d'un sévère conflit entre la DCAN et l'état-major de la Marine. Mise en cause dans la mauvaise coordination des travaux avec des ateliers japonais, mise également en cause quant à l'insuffisance de ses moyens, la DCAN justifie les choix budgétaires et techniques ainsi que les délais tout en rappelant les paramètres politiques qui ont conduit au choix de Yokohama, et dans lesquels elle n'a pas pesé. De ce point de vue, elle estime que le grand carénage ne fut pas un échec même s'il aurait pu se dérouler autrement. Alors que la DCAN aborde la ques-

tion sous une perspective budgétaire et administrative, la Marine, en la personne du commandant du *Jules Verne*, le fait dans un souci d'efficacité technique en vue du prochain engagement opérationnel du bâtiment. Ces deux approches d'une même réalité logistique s'affrontent au lieu de se compléter, ayant pour ligne de fracture incontournable les aspects financiers. Finalement, le *Jules Verne* ne rejoindra Saïgon que le 2 août 1953, alors que la bataille de Diên Biên Phu est sur le point d'être engagée.

La défaite de Diên Biên Phu, le 7 mai 1954, ne signifie pas l'arrêt des activités pour le *Jules Verne*, bien au contraire. Le nouveau rapport de forces qui se met en place a pour conséquence un exode massif de populations du Tonkin vers la Cochinchine. Désormais, il faut évacuer des dizaines de milliers de personnes, en majorité catholiques et qui ne désirent pas subir la loi du Viêt Minh⁽²⁹⁾, ainsi que les forces restantes du corps expéditionnaire français (CEF). L'opéra-

tion Auvergne incombait naturellement à la Marine qui, seule, pouvait opérer un tel transport dans un délai de 300 jours seulement. D'emblée, elle concentra dans les eaux du Tonkin tous les bâtiments disponibles et, à partir du 20 juin, le navire-atelier *Jules Verne* fut rattaché au COMAR Haïphong⁽³⁰⁾.

Du 30 juin au 8 juillet, tout en conservant sa fonction de navire-atelier, le *Jules Verne* assure la fonction de bâtiment de commandement. Arborant la marque du contre-amiral Querville, il joue le rôle d'un véritable "centre nerveux", coordonnant les mouvements de l'importante force navale alors en action, opérant lui-même des déplacements entre Haïphong, Cua Balat et la baie d'Along. Il rapatrie ainsi de nombreuses unités tout en servant d'antenne chirurgicale. Du 12 au 16 août, ce sont encore 670 réfugiés (militaires franco-vietnamiens et leur famille) qui sont repliés sur Saïgon.

Du 22 au 29 octobre, lors d'une traversée de Haïphong en Baie d'Along, il est

dérouté sur Van Ly où il recueille 6 400 réfugiés⁽³¹⁾. Deux mois plus tard, du 16 au 23 décembre, ce sont 2 500 réfugiés qui sont recueillis au cap Falaise⁽³²⁾. Avec la fin des hostilités, le navire-atelier *Jules Verne* – tout en poursuivant des réparations pour le compte de navires de commerce mais aussi de l'US Navy – est chargé de la liquidation des installations de la Marine en Indochine⁽³³⁾. Les unités à terre encore présentes bénéficient de son soutien, mais les différents ateliers civils ainsi que les installations de la DCAN de Haïphong sont démontés. Avec la suppression de ces dernières, le *Jules Verne* est désormais le seul atelier de réparation de la Marine opérationnel et encore existant au Nord-Viêt Nam⁽³⁴⁾. Navire de commandement, depuis l'évacuation du Tonkin, il accueille désormais à son bord l'état-major de l'amiral commandant la Marine au Nord-Viêt Nam⁽³⁵⁾. Cette nouvelle fonction oblige à un ultime réaménagement du bâtiment avec la création de postes de commandement de transmission et d'opéra-



Cimetière marin de la baie d'Along en 1955
(SHD/IM Fonds Marine 15 2TP001189)

tions, et de bureaux au détriment des logements de quartiers-maîtres. Pleinement opérationnel dans sa fonction de commandement dès le 15 février 1955, le *Jules Verne* participe à l'exercice *Carême* du 9 au 12 mars ⁽³⁶⁾.

Le 1^{er} juin 1955, l'état-major de la Marine au Nord-Viêt Nam est dissous. La fermeture du dernier AMF d'Indochine marque non seulement la fin d'une guerre, mais aussi le terme d'une longue carrière pour un bâtiment usé et à bout de souffle.

Appareillant de Saïgon le 10 juillet, le *Jules Verne* regagne Toulon le 23 août qu'il ne devait plus quitter jusqu'à la fin ⁽³⁷⁾. Omniprésent, indispensable et sollicité par tous en mer comme à terre, utilisant les possibilités techniques du moment au mieux, le navire-atelier *Jules Verne* ne pouvait mieux illustrer la difficulté des problèmes logistiques rencontrés par la Marine durant la guerre d'Indochine, dont il en constitua un résumé concret. Bâtiment à vocation logistique, son histoire concentre à la fois les problèmes d'un navire en lui-même, conjugués à ceux d'un véritable atelier industriel flottant. En charge de la maintenance des bâtiments en Indochine, il fut confronté à la détresse matérielle permanente des ateliers et des arsenaux sur ce théâtre d'opérations. Il révèle durant ce conflit l'utilisation extrême des navires, leur contre-emploi systématique, la crise quantitative et qualitative des effectifs. Le long service de ce navire-atelier en Extrême-Orient ne pouvait mieux montrer la nécessité pour la Marine de repenser l'importance des questions logistiques, notamment à travers le concept de "base mobile" que le *Jules Verne* a pu illustrer de manière imprévue. ■

(1) Alain Ruscio (dir.), *La Guerre "française" d'Indochine (1945-1954)*. Les sources de la connaissance. Bibliographie, filmographie, documents divers, Paris, *Les Indes savantes*, 2002, 1175 p.

(2) Michel Bodin, *Dictionnaire de la guerre d'Indochine (1945-1954)*, Paris, *Économica*, 2004, pp. 213-215, et Jacques Daloz, *Dictionnaire de la guerre d'Indochine (1945-1954)*, Paris, *Armand Colin*, 2006 p. 194. Ce chiffre porte sur l'ensemble des forces de l'Union française engagées dans le conflit.

(3) Deux approches différentes à travers Pierre de Saint-Stéban : "*La logistique*", *La Revue maritime*, 61, mai 1951, p. 643, et André Dessens : "*Introduction à la logistique*", *La Revue maritime*, 81, janvier 1953, p. 58. Le premier ayant tendance, à l'aide de l'étymologie, à substituer le terme "*logistique*" par celui d'"*administration*", alors que le second, raisonne davantage en termes de "*chaînes de support*", renforçant les aspects dynamique et technique de la logistique.

(4) Hervé Coutau-Bégarie, "*Quelques caractéristiques de l'élément marin. Essai de géopolitique et de géostratégie maritimes*", *La Revue maritime*, 433, 1994, pp. 7-47.

(5) Le commissariat à la Marine vient de disparaître en tant que service de soutien spécialisé. Le 1^{er} janvier 2010, après une existence d'un siècle et dans une logique de mutualisation des services, il a été fondu dans le Service du commissariat des armées (SCA).

(6) Ces opérations sont aujourd'hui appelées IPER ou "*Indisponibilité Périodique pour Entretien et Réparation*".

(7) Joseph Desprez, *Le ravitaillement dans la Marine américaine, Great Neck, Rapport d'une mission navale française aux États-Unis*, mars 1947, 85 p. SHDDM 3BB2 MOD 28.

(8) Note 242 EMG/3 du 11 avril 1945 du vice-amiral André Lemonnier, SHDDM 3BB8 CSM 1.

(9) Joseph Desprez, *op.cit.*

(10) Henry E. Eccles, "*Logistique navale opérationnelle*", mémoire EGN (1950), SHDDM, 334 W 10.

(11) André Dessens, "*Introduction à la logistique*", *La Revue maritime*, 81, janvier 1953, pp. 51-65.

(12) Il s'agit du *Vulcain* (ex-*Arls Agenor*) qu'il ne faut pas confondre avec un troisième navire-atelier – acheté sur le budget allemand en 1952, *L'Enclume* (ex-*Vulcain*) – affecté aux forces maritimes du Rhin.

(13) SHDDM, fonds UUY 221 à UUY224. À l'exception d'une partie des années 1948 et 1953 où le bâtiment est envoyé en grand carénage à Toulon et Yokohama.

(14) Le trajet Toulon-Saïgon est d'environ 7 000 milles.

(15) CRA du 1^{er} avril au 30 juin 1946, note n° 121 G du 18 juillet 1946 du capitaine de frégate Guillerme, chapitre A, SHDDM, UUY 221.

(16) Lettre du capitaine de frégate Guillerme du 1^{er} janvier 1947, SHDDM, UUY221.

(17) Une nomination récente puisque le vice-amiral Robert Battet prend le commandement des FMEO le 18 février 1947, après avoir exercé celui de la DNEO.

(18) Rapport de mission, note n° 125 G du 12 avril 1947 du capitaine de frégate Deroo, chapitre A, SHDDM, UUY 221.

(19) CRA du 1^{er} avril au 30 juin 1947, note n° 225 G du 5 juillet 1947 du capitaine de frégate Deroo, *op. cit.*

(20) Rapport de fin de commandement, note n° 19/G du 21 février 1948 du capitaine de frégate Deroo, *op. cit.* Chapitre A.

(21) CRA du 1^{er} janvier au 31 mars 1947, note n° 120 G du 1^{er} avril 1947 du capitaine de frégate Deroo, *op. cit.*

(22) CRA du 1^{er} janvier au 31 mars 1946, note n° 58 G du 14 avril 1946 du capitaine de frégate Guillerme, *op. cit.*

(23) Note n° 35 R/1804 du 25 avril 1953 de l'Ingénieur en chef du Génie maritime Gasquet, SHDDM, UUY224.

(24) Note n° 878/EM4 du 21 septembre 1951 du contre-amiral de Bourgoing, Commandant la Marine en Indochine, SHDDM, UUT 70.

(25) Note n° 35 R/3478 du 7 août 1953 de l'Ingénieur en chef de 1^{re} classe du Génie maritime Guély, SHDDM, UUY224.

(26) CRA du 15 mars au 15 septembre 1953, note n° 519 G du 18 septembre 1953 du capitaine de vaisseau Serin, chapitre A, SHDDM, UUY224.

(27) Note n° 35 R/3478 du 7 août 1953 de l'Ingénieur en chef de 1^{re} classe du Génie maritime Guély, *op. cit.*

(28) *Ibid.*

(29) Notamment la population des évêchés tonkinois de Bui Chu et de Phat Diem.

(30) Le Commandement Maritime (COMAR) Haiphong dépendait jusqu'à présent du COMAR Saïgon.

(31) CRA du 15 septembre 1954 au 15 mars 1955, note n° 65 G du 15 mars 1955 du capitaine de vaisseau de Lesquen, chapitre A, SHDDM, UUY224.

(32) CRA du 15 septembre 1954 au 15 mars 1955, *op. cit.*

(33) *Ibid.*

(32) CRA du 15 septembre 1954 au 15 mars 1955, *op. cit.*

(35) *Ibid.* et note 38 EM1/Org du 7 février 1955 du contre-amiral Querville, SHDDM, UUY224. Désormais la signalétique du contre-amiral commandant la Marine au Nord-Viêt Nam est Amiral *Jules Verne* au lieu de COMAR Haiphong.

(36) *Ibid.*

(37) *Netmarine*, "*Ravitailleur de sous-marins Jules Verne*", [en ligne], disponible sur <<http://www.netmarine.net/bat/bsm/jverne/ancien.htm>>, (consulté le 12.03.2010). Mis en réserve dès le 1^{er} décembre 1955, le *Jules Verne* est affecté au corps amphibie, mais sert essen-



LAURENT SOMMER

MATELOT SUR LE RHÔNE

Journal impertinent
d'un appelé du contingent



*Matelot sur le Rhône retrace les mémoires d'un des derniers appels du contingent, peu de temps avant la professionnalisation des armées. Son bâtiment, le BSM Rhône, lui-même en fin de service, était alors basé en Martinique et assurait le soutien de la flotte dans la région des Caraïbes. À travers les hauts de la vie quotidienne du bord, c'est une époque maintenant résolue qu'évoque le narrateur dans ce récit où l'on crociera avec le bâtiment de transport *François Garnier* et la frégate de surveillance *Héroulde*...*

Souvent incambables, les aventures du matelot Bill rappelleront bien des souvenirs à toute une génération de jeunes appelés.

LAURENT SOMMER le petit matelot du Rhône, chaudronnier soudeur de formation, est devenu ingénieur après avoir eué sa bosse de Nouadibou à Vladivostok. Depuis 2001, il réside en Chine où il est marié et travaille dans la construction navale pour un groupe français.

Prix : 20 €

ISBN : 978-2-35243-050-1





Le redéploiement de la marine américaine en Asie orientale post-11 septembre 2001

Enseigne de vaisseau de 2^e classe (R)
Alban Sciascia

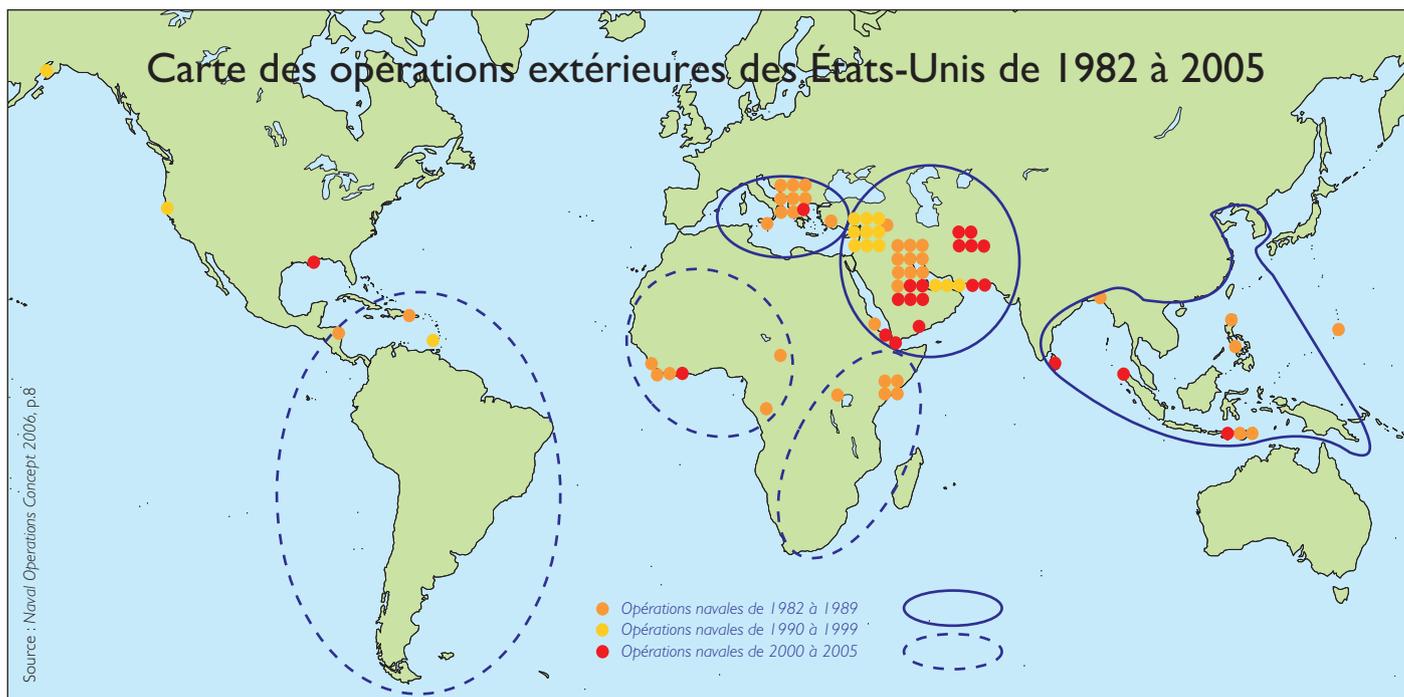
Doctorant à l'Institut d'Asie orientale
École normale supérieure de Lyon
Lauréat du prix Daveluy 2009

LE LENDEMAIN DE LA GUERRE FROIDE, UNE RÉFLEXION STRATÉGIQUE fut engagée par les hauts responsables du ministère de la Défense américain, appuyés par de nombreux experts. Cette réflexion visait à préparer un redéploiement global des forces armées qui, après 40 ans d'opposition aux forces du pacte de Varsovie, s'affirmaient comme inadaptées au nouvel environnement de sécurité. Les attentats du 11 septembre 2001 ont bouleversé la posture de défense globale des États-Unis, accélérant ce redéploiement. Bien que les forces armées américaines soient aujourd'hui principalement engagées sur les différents fronts de la guerre contre le terrorisme, l'évolution stratégique vécue par l'Asie orientale ces dernières années en fait une région aujourd'hui prédominante dans la politique de sécurité des États-Unis. L'émergence de la Chine comme puissance concurrente des États-Unis, la prolifération nucléaire en Corée du Nord, la persistance de zones de tensions (détroit de Taiwan, disputes territoriales en mer de Chine méridionale et orientale), l'expansion du terrorisme en Asie du Sud-Est sont autant d'éléments qui expliquent l'intérêt américain à renforcer et repenser la présence de ses détachements militaires à l'étranger. En tant que puissance maritime régionale, les États-Unis voient leur marine comme un élément essentiel de leur dispositif de sécurité. Dans cette perspective, le *Naval Service* ⁽¹⁾ américain qui, depuis plus de 200 ans, s'affirme comme le bras armé de la politique étrangère des États-Unis, procède à un redéploiement dual, aussi bien au niveau organisationnel que spatial.

**[Les États-Unis et l'Asie orientale :
une forte tradition maritime.]**

L'intérêt américain pour la zone Asie-Pacifique est ancien. Le fait de disposer d'une façade donnant sur l'océan Pacifique et d'une partie de ses possessions outremer dans ledit océan a toujours constitué une question de défense pour les stratèges et politiques américains. C'est sous l'influence de Mahan que les États-Unis se sont implantés durablement dans cette région. En effet, dès 1890, le plus célèbre des stratèges de la marine américaine insista sur la prédominance de l'océan comme première ligne de défense d'un État, démontrant alors que les États-Unis, afin d'affirmer leur puissance et de protéger leur territoire, devaient contrôler les océans et disposer de forces déployées au-delà de leurs côtes, pour disposer de moyens de défense actifs et non passifs ⁽²⁾. Il n'est alors plus seulement question d'assurer la sécurité à court terme des États-Unis, Mahan voit déjà à cette époque l'importance pour Washington de disposer d'une grande flotte – non plus côtière – si elle veut devenir une puissance maritime, et de ce fait, s'affirmer dans l'avenir comme une puissance sans rivale. C'est ainsi que le *Naval Service* américain se développa dans l'océan Pacifique, transformant Hawaii en une remarquable base navale, développant sa flotte et acquérant de nouveaux territoires (Philippines, Guam) au lendemain de la guerre hispano-américaine (1898).

La marine américaine mena, par la suite, la majorité de ses opérations de combat dans cette région durant la seconde guerre mondiale : batailles de la mer de Corail, de Midway, de Leyte, débarquements à Guadalcanal, Tarawa, Iwo Jima, etc. L'une des principales composantes du *Naval Service* dans la zone Asie-Pacifique est la V^e Flotte de la marine américaine qui s'implanta, dès 1945, à Yokosuka et Sasebo au Japon. Il s'agissait alors de disposer d'une présence militaire importante et mobile afin de protéger les intérêts américains dans le Pacifique et de contribuer à la politique de *containment* mise en place à l'égard de l'URSS.



L'effondrement de L'URSS et la fin de la guerre froide remirent en question l'utilité de la présence américaine en Asie. Néanmoins, l'existence d'un *statu quo* en Asie – en particulier dans la péninsule coréenne et dans le détroit de Taiwan –, la montée en puissance de la Chine ainsi que l'émergence de nouvelles menaces, dont les "États-voyous" et le terrorisme, font de la région une zone stratégique de premier ordre. La politique de *containment* apparaît alors comme dépassée et ne suffisant plus et semble abandonnée au profit de nouvelles doctrines. Enfin, alors que les océans sont essentiels au commerce global – aujourd'hui, 90 % de ce dernier transitent par voie maritime – et que plus de 80 % de la population mondiale résident auprès des littoraux, les forces navales américaines ont un rôle important à jouer pour permettre une certaine stabilité dans des zones pouvant connaître de fortes tensions et pour assurer la sécurité des intérêts américains.

Dans un contexte de modifications stratégiques profondes, alors que le redéploiement des forces américaines est sans doute l'un des meilleurs indicateurs de l'évolution de la politique étrangère des États-Unis, nous pouvons nous demander quelles sont les logiques qui sous-tendent le redéploiement du *Naval Service* en Asie. À travers un renforcement des alliances, engendrant de manière paradoxale une plus forte délégation de responsabilités à leurs partenaires, les États-Unis d'Amérique se retrouvent, au

lendemain des attentats du 11 septembre 2001, face à une combinaison de menaces, anciennes et nouvelles, et à un nouveau défi : celui du repositionnement de leurs forces. Il paraît alors essentiel de s'interroger sur la façon dont s'opère ce redéploiement. Notre hypothèse est que ce redéploiement s'opère face à un ensemble de menaces par une réorganisation spatiale et structurelle du *Naval Service* américain.

[L'apparition de nouvelles menaces et la persistance de *statu quo*.]

Les modifications géopolitiques de la région entraînent un développement militaire sans précédent depuis la fin des années quatre-vingt. Ce sont notamment les marines de guerre régionales qui bénéficièrent principalement de ces hausses budgétaires. Ainsi, l'ensemble des forces navales de la région, de la Thaïlande au Japon, connut une période de modernisation parfois interprétée comme une nouvelle course aux armements ⁽³⁾. Cette compétition stratégique est en fait composée de deux cycles distincts : une période de modernisation, puis d'expansion – consécutive à l'évaluation des menaces et aux inquiétudes stratégiques développées par les États de la région ⁽⁴⁾. Parmi ces forces navales, la marine chinoise connaît toujours une phase d'expansion. S'appuyant sur son fort développement économique, la République populaire de Chine (RPC) s'affirme comme

une puissance régionale de premier ordre. Afin de sécuriser ses voies maritimes d'approvisionnement, mais aussi d'exercer une dissuasion constante à l'encontre de Taipei, la marine chinoise se dote aujourd'hui de navires et sous-marins de nouvelle génération et envisage de disposer d'une force aéronavale dans les années à venir. De par ses capacités de projection sans commune mesure, l'acquisition d'un porte-avions opérationnel permettrait à la Chine de s'affirmer comme la première puissance asiatique dans la région. Ce scénario, souvent négligé car jugé irréalisable – à juste titre lorsque l'on s'intéresse au sort réservé aux différents porte-aéronefs acquis par la Chine ⁽⁵⁾ – mérite toutefois notre attention. Bien que la création d'une force aéronavale soit une tâche longue, difficile et onéreuse, si la RPC a la volonté politique et les moyens financiers de développer une force aéronavale, si elle n'est pas effrayée par le coût humain, y compris de la formation, alors nous pouvons envisager sans trop nous avancer qu'elle pourra disposer de ce type de force d'ici une quinzaine d'années.

Concernant les forces sous-marines chinoises, rappelons que ces dernières ont connu de nombreux déboires lors de la mise en service des premières classes de sous-marins nucléaires. Aujourd'hui, la marine chinoise compte sur deux nouveaux types de bâtiments : le sous-marin nucléaire d'attaque (SNA) type 093 (classe

Shang) et le sous-marin nucléaire lanceur d'engins (SNLE) type 094 (classe *Jin*). Dans la perception stratégique de la RPC, les sous-marins de type 093 – se focalisant sur la chasse anti-sous-marine – auront pour mission d'appuyer les submersibles à propulsion classique de classe *Kilo* – assignés aux frappes contre les navires de surface. Les classes *Jin* ont pour objectif selon les stratégies chinoises d'empêcher l'intervention d'une tierce partie dans un conflit régional ⁽⁶⁾, voire d'apporter une réponse à la défense antimissile américaine ⁽⁷⁾. Couplés à l'arsenal asymétrique que Pékin cherche à développer, ces nouveaux types de bâtiments pourraient s'avérer être de redoutables adversaires pour les forces américaines. Il est important de noter que ce développement de la flotte sous-marine chinoise a été mis en œuvre alors que les États-Unis diminuaient la leur.

Du côté américain, Pékin, et notamment son développement militaire, inquiète les dirigeants et militaires. Le nombre d'études sur la Chine s'est multiplié ces dernières années, jusqu'à devenir l'un des principaux fonds de commerce de certains "think tanks" américains ⁽⁸⁾. Majoritairement, la littérature scientifique américaine traitant de la Chine la définit au mieux comme un concurrent, mais plutôt comme un adversaire potentiel. S'il existe un point qui cristallise les tensions entre Washington et Pékin, c'est bien le détroit de Taiwan. D'une importance stratégique historique, l'île de Formose est un véritable "porte-avions insubmersible" ⁽⁹⁾ pour les forces américaines.

Engagés par le biais du *Taiwan Relations Act* ⁽¹⁰⁾, les États-Unis sont dans l'obligation d'assurer la sécurité de Taiwan et de considérer "toute tentative autre que pacifique visant à déterminer le futur de Taiwan comme une menace à la sécurité de la région et donc aux intérêts américains" ⁽¹¹⁾. De plus, il est indiqué dans le TRA que les États-Unis s'engagent à fournir à Taiwan des armes à caractère défensif, ce qui permet aux gouvernements américains successifs de justifier les ventes d'armes à Taiwan.

Au-delà de la question de Taiwan, les disputes territoriales sont des éléments engendrant des "anxiétés stratégiques" pour les États de la région. Qu'il s'agisse de ressources piscicoles ou en hydrocarbures, de nombreuses zones sont revendiquées par différents États. Si le cas des Spratly, en mer de Chine méridionale, est mondialement connu, il convient de noter que ces frictions sont omniprésentes dans la région – notamment au Nord où elles concernent les principales puissances asiatiques ⁽¹²⁾.

Toujours en Asie du Nord-Est, le cas de la Corée du Nord continue à préoccuper les Américains. Si la marine nord-coréenne ne représente qu'une menace de faible ampleur, le *Naval Service* américain est mobilisé dans le cadre de la composante maritime du bouclier antimissile des États-Unis. De plus, il apparaît indispensable pour les États-Unis de lutter contre les trafics illicites – notamment d'armes – menés par le régime de Pyongyang.

Enfin, en Asie du Sud-Est, deux phénomènes, considérés dans certains cas comme liés, inquiètent Washington. Il

s'agit du terrorisme islamiste et de la piraterie maritime. Bordée par des détroits d'une importance économique vitale – Malacca, Macassar, Lombok – la partie méridionale de l'Asie orientale est confrontée à un état insurrectionnel dans de nombreux pays. Parfois liée aux questions de piraterie maritime et de trafics illicites et criminels (humains, stupéfiants, armes) cette question intéresse au plus haut point les États-Unis dans le cadre de la guerre globale contre le terrorisme.

[Une évolution doctrinale et matérielle pour la défense américaine.]

Si le 11 septembre a modifié la perception américaine des menaces, ces attentats ont aussi entraîné une réflexion sur l'adaptation des forces aux nouveaux défis de sécurité et le développement de nouvelles doctrines. Quatre principaux challenges sont alors définis ⁽¹³⁾ : traditionnel, catastrophique, irrégulier et "disruptive" ⁽¹⁴⁾. Le premier cas concerne une opposition militaire classique sur un champ de bataille. Le défi irrégulier met quant à lui en avant les menaces considérées comme asymétriques (terrorisme, insurrection, concept de guerre sans restriction). Le challenge catastrophique se focalise sur l'emploi des armes de destruction massive, alors que le défi dit "disruptif", regroupe les attaques cybernétiques, le développement militaire de l'espace et les biotechnologies. Notons qu'il est parfois difficile de classer un État dans une catégorie de défi. Par exemple, en Asie orientale, la Corée du Nord s'inscrit dans les challenges traditionnel, catastrophique et irrégulier. Dans le même ordre d'idée, la RPC représente une menace de type traditionnelle, catastrophique, mais aussi "disruptive", du fait de sa propension à développer un arsenal asymétrique. Il apparaît donc qu'il existe des défis "hybrides", dont la gestion s'avère extrêmement complexe.

Au-delà de ces définitions, il est important de noter que les États-Unis ont développé des doctrines d'intervention basées sur la préemption. Médiatisées à l'occasion de l'opération *Iraqi Freedom*, les actions préventive et préemptive, de même que l'autodéfense préemptive per-

Sous-marin nucléaire lanceur d'engins chinois de type 094 (classe Jin).





mettent à Washington d'intervenir de façon unilatérale – sans autorisation internationale préalable – afin d'empêcher le développement naissant d'une menace à la sécurité du pays ⁽¹⁵⁾.

Face à cet ensemble de modifications stratégiques, les responsables du Naval Service se sont penchés sur leurs capacités et ont constaté une inadéquation de certains de leurs moyens. Ainsi, certains programmes furent accélérés. L'un des principaux objectifs de la marine américaine est de disposer de capacités C4ISR ⁽¹⁶⁾ et de développer la coordination des forces sur un terrain d'opérations. Toutefois, l'ensemble des programmes d'armement ne semble pas menacé par cette adaptation au nouvel environnement de sécurité. Dans cette perspective, il convient de

noter que les futurs bâtiments et aéronefs du Naval Service, dont le développement est en cours depuis de nombreuses années, ne devraient pas connaître d'arrêt significatif ⁽¹⁷⁾. Parmi ces programmes, notons le développement de la branche maritime de la défense antimissile américaine, la transformation des SNLE de type Ohio en SSGN ⁽¹⁸⁾, et la mise en service du Littoral Combat Ship (LCS). Concernant la formation des personnels, l'accent est mis sur une sensibilisation du capital humain aux différentes problématiques de sécurité, mais aussi au développement de l'interopérabilité et de la coordination entre les différentes forces militaires. Cet ensemble de modifications s'inscrit dans le cadre du programme Sea Power 21 ⁽¹⁹⁾. S'appuyant sur trois concepts – Sea Strike,

Sea Shield et Sea Basing – cette nouvelle stratégie modifie durablement les assignations et capacités du Naval Service. La coopération inter-services, au sein même de la marine américaine est alors mise en avant. Dans ce contexte, les bâtiments des Coast-Guards, jusqu'alors considérés comme une force de police maritime et de sauvetage accomplissant une partie de l'action de l'État en mer, sont d'ores et déjà déployés sur les théâtres d'opérations sur lesquels sont engagées les forces armées états-uniennes.

[Vers une coopération internationale totale ?]

Le déploiement des forces américaines dans le cadre de la guerre contre le terro-

risme ainsi que les restrictions budgétaires consécutives à ces opérations sont des éléments qui aujourd'hui expliquent la volonté de Washington de développer une coopération internationale plus forte. Celle-ci s'inscrit notamment par un renforcement des alliances de sécurité qu'entretiennent les États-Unis. Ainsi, en Asie orientale, l'ensemble des partenaires des Américains ont vu les accords bilatéraux qui les liaient à Washington se développer. Toutefois, chaque partenariat reste particulier, et les accords qui régissent les orientations de sécurité entre les États-Unis et la Corée du Sud ne sont pas identiques à l'alliance bilatérale entretenue par Washington et Singapour. L'une des conséquences inattendues de cette consolidation pour les États d'Asie du

Nord-Est est le développement d'une plus grande autonomie militaire pour les nations concernées. Si le cas du Japon, qui poursuit malgré les contraintes de sa constitution le processus de normalisation de sa défense, reste relativement connu, il convient d'ajouter que ce phénomène semble toucher fortement la Corée du Sud. Séoul s'affirme au fil des années comme une puissance maritime régionale en devenir, et il apparaît limpide que les différents programmes d'armements mis en œuvre depuis plusieurs années visent à un gain d'autonomie. Si ces modifications semblent avoir un aspect positif pour les pays concernés, le désengagement militaire américain renforce les dilemmes de sécurité dans la région.

En Asie du Sud-Est, les États-Unis cherchent à développer ou à renforcer des partenariats de sécurité. Singapour, les Philippines et la Thaïlande – ainsi que l'Australie, traditionnel allié des États-Unis – sont aujourd'hui la cible de toute l'attention des diplomates américains. Cela s'explique notamment par la profusion des menaces dans la région et par l'absence de véritable organe de sécurité collective. Si la création de l'ASEAN *Regional Forum* en 1993, branche de l'ASEAN en charge des questions de sécurité régionales, laissa penser à l'émergence d'un véritable forum multilatéral, force est de constater l'échec relatif de ce système. De plus, il est aujourd'hui difficile d'envisager une autre forme de multilatéralisme dans l'ensemble de la région. La montée en puissance de la Chine et ses tentatives de séduction – par le biais d'une approche de type *soft power* – ont sans nul doute inquiété les pays de l'ASEAN. Aujourd'hui, la principale difficulté reste l'impossible entente des États de la région, notamment sur les questions de revendications territoriales.

Face à ces limites, Washington s'est donc lancé dans le développement d'initiatives de sécurité régionale, principalement maritime. Par le biais de la multiplication d'exercices avec leurs alliés – *Cobra Gold* en Thaïlande (photo ci-contre), *Balikatan* aux Philippines et, plus récemment, *Malabar* avec l'Inde (photo page suivante) – les États-Unis développent l'interopérabilité et la coordination des forces et, plus important, valident des concepts de sécurité maritime. Pour Washington, il est indispensable d'assurer la sécurisation des voies de communication maritime et la préservation des intérêts américains dans la région. Il est alors question de lutter contre la piraterie, la prolifération, les différents trafics illicites et le terrorisme maritime. Au niveau global, l'Amérique est à l'origine de la *Container Security Initiative* (CSI) et de la *Proliferation Security Initiative* (PSI). Dans le premier cas, il s'agit d'identifier les contenants et leurs contenus dans les ports de chargement. Cela s'explique par la crainte des États-Unis de se retrouver confrontés à une bombe "sale", délivrée sur leur territoire par un vecteur maritime. Rappelons qu'après le 11 septembre 2001, les aéroports américains furent fermés pendant deux à trois jours afin de procéder à des inspections en profondeur. Comparée à celle d'une plateforme aéroportuaire, la superficie





d'un port de commerce est immensément plus importante et une fouille de l'ensemble des conteneurs prendrait plusieurs semaines. Pendant cette période, c'est l'ensemble de l'économie mondiale qui serait paralysé. Rappelons que 90 % du commerce mondial transitent par voie maritime et que plus de la moitié des échanges commerciaux américains se fait par ce biais. La CSI fut remarquablement bien accueillie par la communauté internationale. Au contraire, la PSI reste beaucoup plus mal acceptée. Cette initiative de sécurité maritime – dont l'origine est relativement ancienne ⁽²⁰⁾ – doit permettre de lutter contre la prolifération. Certains États, à l'instar de la Chine, remettent en cause la légalité de la PSI. Tout comme la CSI, la PSI repose sur l'échange constant d'informations entre les différents pays signataires. L'idée sous-jacente est d'instaurer un contrôle des espaces maritimes mondiaux comparable au contrôle aérien. Enfin, la *Regional Maritime Security Initiative* (RMSI), instaurée par le *Pacific Command* (PACOM) en 2004 couvre un éventail de risques plus large. Mieux acceptée, la RMSI a donné lieu à un embryon de coopération entre la Malaisie, l'Indonésie, Singapour et – très récemment – la Thaïlande dans le cadre de la

sécurisation du détroit de Malacca. Malgré ces efforts qui semblent aujourd'hui partagés par de nombreux États, il existe une opposition de plus en plus virulente concernant la PSI et ses semblables. Bien que la PSI promeuve la création d'un environnement légal international plus développé pour ce qui est du droit de la mer, le flou qui l'entoure inquiète au plus haut point. En effet, la PSI peut être perçue comme un droit étendu à la "*preemptive self defense*", et dans ce sens, justifier une guerre perpétuelle. La chasse aux armes de destruction massive, leitmotiv sécuritaire américain, au même titre que la guerre contre le terrorisme, permet aux États appliquant cette doctrine de frapper ou d'intervenir dans un pays sur la simple préemption.

Dernier point pour ce qui est de cette recherche de coopération : la volonté des États-Unis de développer la *One-Thousand Ship Navy* ⁽²¹⁾. Conscient des limites budgétaires auxquelles est confrontée la marine américaine, l'amiral Mullen, alors CNO ⁽²²⁾, demanda aux alliés des États-Unis de participer à un effort commun afin d'assurer la sécurité du domaine maritime pour le XXI^e siècle. En effet, alors que les marines occidentales connaissent de

drastiques réductions budgétaires, le trafic maritime commercial ne cesse de s'accroître. La réduction des moyens de surveillance a donc entraîné l'émergence de l'ensemble des initiatives de sécurité précédemment décrites afin de développer la *One-Thousand Ship Navy*.

[Le redéploiement spatial du *Naval Service*.]

Parallèlement à un redéploiement organisationnel, le *Naval Service* américain procède à un repositionnement spatial. Possédant un réseau de bases étendu, les États-Unis tentent toutefois de rationaliser leur présence dans le monde. Cela s'explique par un souci de réduction des coûts, mais aussi par le fait que la présence militaire américaine à l'étranger rencontre un certain nombre d'écueils. Les négociations avec les pays hôtes, toujours plus difficiles, mais surtout l'opposition constante des populations des nations accueillant des bases américaines, sont des éléments qui aujourd'hui entraînent une réflexion sur l'implantation militaire américaine. Parmi les éléments au premier abord peu soupçonnés, les conséquences de la mondialisation ont un rôle prédominant. En effet, les

crimes et délits commis par les marins et fantassins du *Naval Service* dans un pays donné sont aujourd'hui médiatisés par le biais des réseaux d'informations. Cet impact global a permis une "transnationalisation" des mouvances s'opposant à la présence de troupes américaines. Cette situation est d'autant plus prégnante dans les pays majoritairement musulmans d'Asie du Sud-Est où la médiatisation des interventions américaines en Afghanistan et en Irak semble donner lieu à une certaine radicalisation des mouvements anti-américains. Précisons toutefois que les populations musulmanes ne sont pas les seules à s'opposer à la présence américaine. Pour preuve, les manifestations à Manille de catholiques philippins (photo ci-dessous) à chaque annonce de l'exercice *Balikatan*. Pour mieux comprendre cette opposition, il convient de préciser que la présence de troupes américaines sur un territoire étranger est régie par un *Status Of Forces Agreement*, comparé par certains auteurs à une carte "sortie de prison"⁽²³⁾. Différentes solutions se sont alors imposées au *Naval Service* américain : repenser la structure des installations militaires, mettre en œuvre des campagnes de communication et procéder en un redéploiement spatial. Pour ce qui est du premier point, celui-ci est guidé par la *Global Defense Repositional Posture* de 2004. Trois types d'installations sont aujourd'hui validés : les *Main Operative Base* (MOB), les *Forward Operating Site* et les *Cooperative Security Location* ⁽²⁴⁾. L'idée est de ne conserver qu'un nombre réduit de MOB, aussi bien pour des raisons économiques que politiques. Les campagnes de communication du *Naval Service*, que nous pourrions qualifier d'opérations "séduction", consistent en un déploiement d'unités du *Naval Service* afin d'accomplir des missions jusqu'alors dévolues aux ONG. En apportant une aide humanitaire et au développement dans l'ensemble de l'Asie du Sud-Est, la marine américaine redore l'image passablement écornée du pays dans la région ⁽²⁵⁾.

Enfin, dernier point, mais le plus important de tous, le redéploiement spatial. Celui-ci s'organise suivant différents axes, mais notons qu'une tendance se dégage : un glissement vers le Sud, au plus près de l'arc de crise. Dans cette perspective, les États-Unis envisagent un retrait partiel à terme de la Corée du Sud et du Japon, tout en consolidant les installations et accords

avec Singapour, Manille et Bangkok. Au contraire, une implantation en Indonésie ou en Malaisie semble aujourd'hui difficile à mettre en œuvre. Toutefois, deux solutions semblent aujourd'hui prioritaires dans le cadre du redéploiement du *Naval Service* américain. La première correspond en un renforcement des installations militaires sur l'île de Guam. Ce territoire américain est en passe de devenir une véritable plateforme multimodale pour les forces armées américaines, à l'instar de Diego Garcia dans l'océan Indien. Regroupant une base de l'US Air Force capable d'accueillir des bombardiers stratégiques et des chasseurs, mais aussi un arsenal et un port ayant les capacités d'accueillir un porte-avions et des SSGN ⁽²⁶⁾, Guam doit recevoir, d'ici 2012, une partie des fantassins des *Marines* stationnés à Okinawa. Les raisons de ce redéploiement sur Guam sont multiples. Tout d'abord, l'administration américaine tient à soulager son allié japonais, dont la population semble excédée par la présence américaine. De plus, Guam, par sa position dominant l'ensemble de l'Asie orientale s'affirme comme un avant-poste de choix afin de déployer des troupes pré positionnées aussi bien dans le nord de l'Asie que vers le sud.

Sea Basing est une option complémentaire au réseau de bases outremer du *Naval Service*. Ce concept – dont l'origine remonte au début du XX^e siècle – repose sur une prouesse technologique : le déploiement de corps expéditionnaires sur des navires appartenant à un *Expeditionary Strike Group*.

Ainsi, la *Navy* renforcerait son rôle de "offshore balancer" en disposant d'une force de frappe sans égal, capable de déployer rapidement des troupes sur un théâtre d'opérations. Toutefois, cette prouesse technologique rencontre de nombreux obstacles. Tout d'abord, le coût de la mise en œuvre d'un tel système est aujourd'hui exorbitant. Alors que le *Naval Service* rencontre des difficultés à justifier un budget toujours en hausse, il est raisonnable de penser que le *Sea Basing* trouvera de nombreux détracteurs au sein du Congrès. De plus, la difficulté qu'a la marine américaine dans la gestion actuelle de son capital humain laisse planer de nombreux doutes quant à la possibilité de déployer sur une longue durée des marins et fantassins sur les mers et océans du globe. Enfin, si le *Sea Basing* semble être un concept révolutionnaire, son intérêt est limité, voire nul, lorsque les crises se produisent dans des pays ne disposant pas d'accès maritime ⁽²⁷⁾.

[Conclusion.]

Bien que l'ennemi désigné – l'ex-URSS – se soit effondré, la montée en puissance de la Chine, la militarisation de l'ensemble des États de la région (et plus particulièrement des marines de guerre), la croissance exponentielle du terrorisme en Asie du Sud-Est sont autant de nouveaux enjeux de sécurité auxquels les États-Unis sont aujourd'hui confrontés. À ces défis s'ajoutent des dangers persistants depuis de nombreuses années dans la zone Asie-Pacifique : les tensions dans le détroit de



Taiwan, le spectre de la menace nucléaire nord-coréenne et les éternelles luttes territoriales, ravivées par la récente crise énergétique globale. Dans ce contexte, le *Naval Service* américain s'affirme comme le principal outil dissuasif et coercitif dont disposent les Américains dans la région, renforçant alors le rôle de "Offshore balancer" joué par les États-Unis. Ces derniers affirment alors leur volonté de rester un acteur primordial du jeu stratégique que connaît l'Asie orientale. Dans ce sens, Washington entend s'ériger tel un garde-fou face aux ambitions hégémoniques de la Chine et aux diverses tensions que connaît la région.

Pour se faire, le *Naval Service* des États-Unis a décidé de redéployer plus de 60% de ses forces dans la région Asie-Pacifique⁽²⁸⁾. Car, si à ce jour les menaces semblent venir principalement d'Asie centrale, il est certain que les dirigeants américains perçoivent dans l'Asie orientale une région stratégique de premier ordre pour le XXI^e siècle. ■

(1) Le *Naval Service* des États-Unis est composé de l'*US Navy*, du *Marine Corps* et des *Coast Guards*.

(2) MAHAN Alfred Thayer, "The United States Looking Outward", in *The Interest of America in Sea Power Present and Future*, 1897, Bibliobazaar Editions, New York, 2007, p. 18.

(3) Heginbotham Eric, "The Fall and Rise of Navies in East Asia: Military Organizations, Domestic Politics and Grand Strategy", *International Security*, Vol. 27, No. 2 (Autumn 2002), pp. 86-125.

(4) Ball Desmond, *Security Trends in the Asia Pacific: An Emerging Complex Arms Race*, Working Paper No.80, Strategic and Defence Studies Centre, National Library of Australia, Canberra, Nov.2003.

(5) Le *Minsk* est devenu un parc d'attractions à Shenzhen, le *Kiev* est dans la même configuration à Tianjin. Quant au *Varyag*, bien qu'acheté à l'origine pour être transformé en casino flottant à Macao, son destin reste incertain, même si la PLAN semble compter sur ce navire afin de le transformer en bateau-école dans le cadre de la mise en place de ses forces aéronavales.

(6) WU Xie in Erickson Andrew S., Goldstein Lyle J., "China's Future Nuclear Submarine Force: Insights from Chinese Writings", *Naval War College Review*, Naval War College Press, Newport, R.I, Winter 007.

(7) JING Ye in Erickson Andrew S., Goldstein Lyle J., "China's Future Nuclear Submarine Force: Insights from Chinese Writings", *Naval War College Review*, Naval War College Press, Newport, R.I, Winter 2007. pp. 54-79.

(8) Notons l'exemple de la RAND, fortement liée au *Department of Defense* américain.

(9) Cette expression a pour origine une déclaration du Premier ministre Japonais Nakasone dans les années 1980. Nakasone déclara que le Japon était un "porte-avions insubmersible". Or cette expression semble tout aussi bien convenir à Taiwan.

(10) Signé en 1979.

(11) *Case in Bernkopf Tucker. (2005) Op. cit.*

(12) Référence aux archipels des Senkaku, revendiqués par le Japon, la Chine et Taiwan et de Dōkdo, revendiqué par la Corée du Sud et le Japon.

(13) La définition des challenges de sécurité est effective dans la *Quadrennial Defense Review* 2006, orientant l'ensemble des politiques de

défense des États-Unis. 6 février 2006, 92 p. [En ligne] disponible sur www.defenselink.mil/qdr

(14) La traduction littérale de "disruptive" est "turbulent". Toutefois, nous préférons dans cet article utiliser le terme anglo-saxon.

(15) La "preemptive self-defense" est remarquablement définie dans T. Reisman Michael W., Armstrong Andrea, "The Past and future of the Claim of Preemptive Self-Defense", *The American Journal of Law*, Vol. 100, No. 3, (Juillet 2006). p. 526.

(16) *Command, Control, Communications, Computers, Intelligence, Surveillance and Reconnaissance*.

(17) Toutefois, les quantités de matériel restent sujettes à discussion par le Congrès.

(18) Sous-marin nucléaire lance-missiles.

(19) Pour *Sea Power* 21, cf. <http://www.navy.mil/navydata/cno/proceedings.html>

(20) L'origine de la PSI remonte à l'incident du Yinhe en 1993, durant lequel les Américains suspectèrent la Chine de livrer des armes chimiques à l'Iran.

(21) Marine de 1 000 navires.

(22) *Chief of Naval Operations*, chef d'état-major de la Marine états-unienne

(23) Les fautifs sont jugés par la justice américaine et non pas par celle de la nation hôte. Cf. Campbell Kurt M., Ward Celeste J., "New Battle Stations?", *Foreign Affairs*, septembre/octobre 2003.

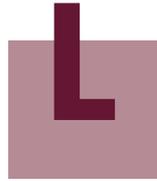
(24) Il s'agit respectivement de MOB/ Base principale, FOS/ Base avancée et CSL/ Base de détachement temporaire cogérée avec le pays hôte.

(25) "US Marines May Move Out of Okinawa", *Los Angeles Times*, 29 mai 2003.

(26) Hawn Kyra, "New wharf hosts Navy's first Ssgn on Guam", *All Hands*, mars 2008. p. 9.



USNS Mercy au large du Timor oriental



Les opérations de défense antiaérienne de la flotte britannique lors de la campagne des Malouines

Monsieur Sébastien Miraglia

Chercheur à l'Institut Norvégien des Études de Défense.

Synthèse du mémoire ayant obtenu les félicitations du jury du prix Daveluy 2009.

A48 VICTOIRE BRITANNIQUE LORS DE LA CAMPAGNE DES MALOUINES EN 1982 ne doit pas masquer certaines défaillances de sa défense antiaérienne. Au cours des trois premières semaines de combat, 75 % des destroyers dédiés à la protection de la flotte furent mis hors de combat par l'aviation argentine ⁽¹⁾. Certes, les deux porte-aéronefs HMS *Hermes* et HMS *Invincible* qui formaient l'épine dorsale des forces britanniques ne purent jamais être identifiés et attaqués avec précision par l'aviation argentine. Mais les pertes subies par le reste de la flotte furent si importantes qu'au soir du 25 mai, le commandement britannique considéra l'éventualité d'une défaite aux Malouines ⁽²⁾. Au combat, la *Royal Navy* se révéla incapable de traduire son avance technologique en avantage tactique.

Étonnamment, peu d'efforts ont été entrepris jusqu'à présent pour tâcher de comprendre les causes de cet échec et explorer ses implications pour la guerre aéronavale moderne ⁽³⁾. Selon une opinion largement répandue depuis la fin du conflit, des erreurs humaines, des pannes techniques isolées ou même la malchance seraient responsables des échecs de la défense antiaérienne britannique ⁽⁴⁾. Alors que ces trois causes ont jusqu'à présent été étudiées séparément, le rôle joué par les interactions entre facteurs humains et moyens techniques lors de la campagne des Malouines demeure encore mal compris. En comparant les opérations de défense antiaérienne à la manipulation d'autres systèmes sociaux-techniques complexes, il est cependant possible d'apporter un éclairage nouveau sur les défis posés par les opérations aéronavales modernes.

Proposant une analyse des interactions entre facteurs humains et moyens techniques au cours d'opérations civiles et militaires à hauts risques, l'approche "*Normal Accident*" présente un cadre théorique intéressant pour comprendre les carences de la défense antiaérienne britannique aux Malouines ⁽⁵⁾. Selon cette perspective, un groupe tel qu'une force aéromaritime est susceptible de voir son fonctionnement affecté par des biais organisationnels conduisant à une utilisation médiocre de ses ressources matérielles. Or, les caractéristiques propres à de nombreux systèmes techniques contribuent en retour à favoriser ou à aggraver les erreurs humaines découlant de ces biais organisationnels. Dans une telle situation, l'occurrence de nombreux incidents est non seulement difficile à éviter, mais elle représente également un risque sérieux d'escalade vers un blocage total des opérations en cours.

Cet article propose d'appliquer la théorie "*Normal Accident*" à la perte du destroyer HMS *Sheffield* le 4 mai 1982, ainsi qu'à d'autres échecs de la défense antiaérienne britannique aux Malouines. En premier lieu, une brève analyse de la culture organisationnelle de la *Royal Navy* et des tensions au sein de sa hiérarchie est mise à contribution pour expliquer l'utilisation peu efficace des moyens de guerre électronique de la flotte. Dans un second temps, la faible réactivité des systèmes techniques employés par la marine britannique ainsi que leur rigidité d'utilisation sont présentées comme des facteurs favorisant ou aggravant des erreurs humaines. Enfin, les limites d'une défense collective mettant en jeu plusieurs bâtiments sont soulignées.

[Culture organisationnelle et guerre électronique dans la *Royal Navy*.]

Selon l'approche "*Normal Accident*", l'utilisation de moyens techniques ne peut être conceptuellement séparée de la culture organisationnelle dans laquelle elle s'inscrit ⁽⁶⁾. Dans cette perspective, un échec technique peut non seulement résulter d'une panne maté-

rielle, mais aussi d'un problème au sein de l'organisation qui manipule le système.

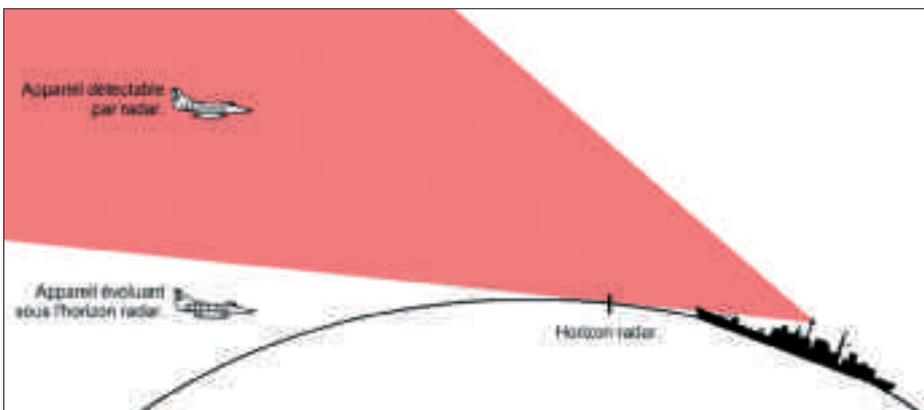
Fondée sur le mythe de l'amiral Nelson, la culture organisationnelle de la *Royal Navy* était mal adaptée aux opérations de guerre électronique. Les officiers manifestant un intérêt trop important pour l'étude des systèmes radars et de leur contremesures étaient systématiquement stigmatisés et se voyaient souvent attribuer des surnoms négatifs ⁽⁷⁾. La connaissance superficielle de cet environnement technique par la plupart des officiers britanniques contribua à la perte de l'HMS *Sheffield*, le 4 mai 1982 (photo ci-contre). Alors que tous les radars britanniques étaient en état de fonctionnement lors de cette attaque, ceux-ci ne purent détecter suffisamment tôt l'approche des appareils argentins. Au contraire, les radars de la flotte contribuèrent dans une certaine mesure à guider les attaquants jusqu'à leur cible.

Pour mener à bien leur approche, les pilotes argentins utilisèrent deux propriétés des opérations radar qui étaient connues mais mal comprises par les officiers britanniques. Tout d'abord, le principe de radio-goniométrie fut utilisé par les argentins pour déterminer la position de la flotte d'après ses émissions radars ⁽⁸⁾. Deuxièmement, les pilotes argentins délaissèrent leur traditionnel profil de vol à haute altitude au profit d'une approche à très basse altitude. En procédant ainsi, les attaquants purent approcher jusqu'à



moyens radars redondants pour détecter l'arrivée d'attaques aériennes. Bien que simple en apparence, cette logique consistant à construire un "un système fiable à partir de composants faillibles" soumettait pourtant la flotte à des contraintes importantes ⁽⁹⁾. En effet, comme le note Scott Sagan, "l'ajout de systèmes redondants rend souvent le système plus opaque : les problèmes techniques ou les erreurs humaines demeurent souvent cachés, puisqu'ils ont été compensés par des systèmes de secours" ⁽¹⁰⁾. De plus, des "éléments redondants rendent le système apparemment plus sûr", procurant un sentiment de sécurité exagéré et encourageant les opérateurs à adopter des tactiques ou des comportements plus risqués ⁽¹¹⁾. Couplée à leur mauvaise compréhension de la guerre électronique, l'émergence d'un relatif sentiment de sécurité procuré par le chevauchement des couver-

par au moins deux bâtiments avant d'être considérée comme réelle. D'après la position des bâtiments entourant le *Sheffield* le 4 mai et pour une portée moyenne de détection supérieure à 160 miles, plus de 82 % de la couverture radar britannique était redondante. Dans ces conditions, il était impossible de s'approcher à moins de 128 miles de la flotte sans pénétrer simultanément le domaine de détection de deux radars. Cependant, en raison de l'approche à très basse altitude choisie par les pilotes argentins, la portée des radars britanniques était réduite à 24 miles. Dans cette situation, seulement 53 % de la couverture radar était le fruit de deux ou plusieurs systèmes de détection. Or, le 4 mai, les pilotes argentins prirent pour première cible l'HMS *Glasgow* (photo page suivante) et ne furent initialement détectés que par ce bâtiment. Ce n'est qu'après avoir viré en direction du *Sheffield* que ces derniers furent détectés simultanément par deux radars, à moins de dix miles de leur cible.



proximité immédiate de la flotte en évoluant sous sa couverture radar. Conscients des incertitudes liées aux opérations de guerre électronique, les officiers britanniques décidèrent d'employer des

tures radar de la flotte devait jouer un rôle important dans la perte de l'HMS *Sheffield*. Afin de réduire le nombre de fausses alertes, les officiers britanniques décidèrent qu'une attaque devait être détectée

S'étant entraînés à détecter des attaques à haute altitude au moyen de multiples radars, les officiers britanniques ne purent anticiper les effets combinés d'une détection par radio-goniométrie et d'une approche sous l'horizon radar (figure ci-contre). Au contraire, durant toute la campagne, il était considéré comme certain que "le radar détecterait et suivrait avions et missiles à une distance raisonnable" ⁽¹²⁾.

[Tensions organisationnelles et réaction de la flotte.]

Malgré les problèmes rencontrés par la flotte britannique pour détecter à l'avance

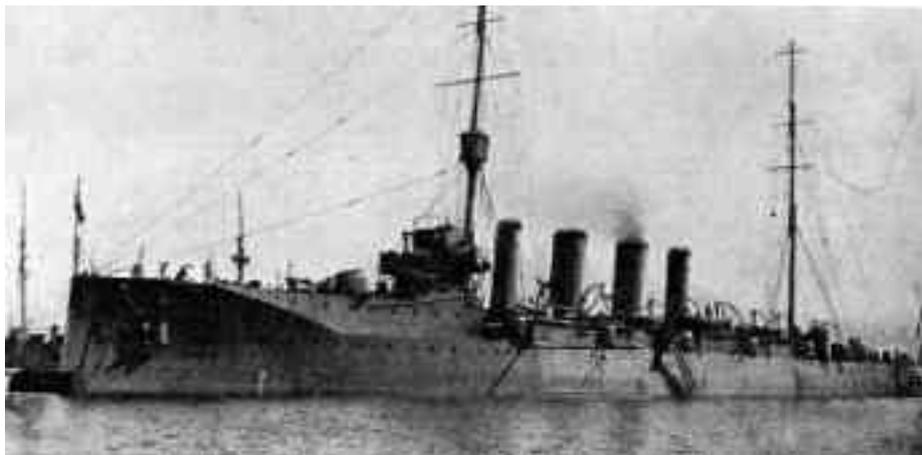


flotte naviguait en direction de la zone de combat, une solution diplomatique à la crise des Malouines était encore privilégiée par les dirigeants à Londres. Régulièrement survolée par un appareil argentin converti en appareil de guerre électronique, la flotte britannique déployait fréquemment ses leurres afin de simuler la présence de nombreux bâtiments et de convaincre la junte du général Galtieri (photo ci-contre) de se rallier à une solution négociée⁽¹⁵⁾. Embarqués en faible quantité, les leurres étaient néanmoins des ressources précieuses⁽¹⁶⁾. Ayant dépensé une grande partie de ses leurres avant même le début des combats, la marine britannique adopta par la suite une politique beaucoup plus économe. Pris pour première cible par les pilotes argentins, l'HMS *Glasgow* passa outre les recommandations du commandement et

sous-marinière, l'aviation était davantage perçue comme une menace que comme une source de protection. En effet, leurs embarcations opérant loin de toutes côtes, ceux-ci se trouvaient le plus souvent à portée des appareils de reconnaissance ennemis, mais en dehors de la protection des chasseurs amis. À l'instar de la plupart de ses collègues, Woodward comprenait donc l'aviation embarquée comme une gêne, plutôt que comme une source de protection⁽¹⁹⁾. Pour définir l'emploi des 20 chasseurs *Sea Harrier* de la flotte, Woodward se reposait sur une chaîne de conseil ambiguë, impliquant notamment l'escadrille NAS 800. Cependant, cette escadrille dont les origines remontent à la seconde guerre mondiale tenait en mépris le radar embarqué du *Sea Harrier*, alors que celui-ci était précisément le principal atout de cet appareil. Conforté dans l'idée que "l'avia-

l'attaque argentine, un système d'alerte alternatif existait. Pour déceler l'arrivée d'appareils utilisant eux-mêmes un radar pour se guider jusqu'à leur objectif, chaque bâtiment britannique disposait d'un détecteur d'alertes radar, ou *Radar Warning Receiver* (RWR). Propices aux fausses alertes et peu fiables quant à leur classification des menaces, les RWR utilisés aux Malouines imposaient une prise de décision décentralisée, c'est-à-dire par des acteurs situés au plus près de la séquence de combat et ayant accès à des informations complémentaires de première main⁽¹³⁾. Cependant, au sein de la marine britannique, l'identification des menaces s'effectuait selon un processus fortement hiérarchisé, où un unique officier regroupait les informations provenant des différents bâtiments et décidait du sens à leur donner. Les dangers d'une telle organisation ne tardèrent pas à se manifester. Excédé par les nombreuses fausses alertes provenant de détecteurs d'alertes radar, l'officier en charge de coordonner la défense antiaérienne britannique ignore systématiquement les alertes RWR au cours de l'attaque sur l'HMS *Sheffield*, alors que celles-ci s'avéraient être correctes⁽¹⁴⁾.

La décentralisation des processus décisionnels ne peut toutefois pas être comprise comme une panacée en matière de défense antiaérienne. Au contraire de l'utilisation des RWR, l'emploi de leurres était soumis à un système de décision où de multiples acteurs tâchaient de répondre à des objectifs conflictuels. Alors que la



décida d'utiliser ses leurres. En revanche, l'équipage du *Sheffield* décida de n'utiliser aucun leurre, contribuant ainsi à attirer l'attention des pilotes argentins à la recherche d'une cible plus docile⁽¹⁷⁾. Dès lors, bien que l'utilisation de contre-mesures permit de sauver le *Glasgow*, elle n'offrit aucun gain au niveau de la flotte, sauvant un destroyer pour en sacrifier un autre. Au contraire, le nombre de leurres disponibles se voyait quant à lui diminué. Enfin, l'utilisation des moyens techniques de la flotte fut également pénalisée par des tensions entre différents services et unités. En 1982, la hiérarchie de la marine britannique était dominée par les sous-marinière. L'amiral Woodward (photo ci-contre), en charge du commandement opérationnel de la flotte aux Malouines, était lui-même l'ancien commandant de l'HMS *Warspite*, le plus récent des sous-marins nucléaires britanniques. Pour les



tion ne nous mène absolument nulle part”, Woodward découragea l’utilisation des *Sea Harrier* pour la protection de la flotte alors qu’avec 19 victoires aériennes, l’aviation représentait l’élément le plus performant du système de défense britannique ⁽²⁰⁾. Ainsi, lors de l’attaque sur l’HMS *Sheffield*, les *Sea Harrier* (photo ci-contre) en patrouille à proximité de la flotte furent redirigés vers une autre position afin de procéder à une mission de reconnaissance maritime.

[Temps de réaction et prise de décision.]

Alors que les problèmes organisationnels de la marine britannique contribuaient à une utilisation peu performante de ses moyens techniques, les caractéristiques de certains systèmes d’armes venaient renforcer les difficultés rencontrées par les opérateurs. Reposant sur une technologie employant des tubes à vide, le système de contrôle de tir du *Sheffield* connaissait des problèmes pour disperser son énergie lorsqu’il n’était pas utilisé. En conséquence, ce système était maintenu en état de semi-alerte, jusqu’à ce qu’une cible soit formellement identifiée ⁽²¹⁾. De plus, à cause de sa faible automatisation, le fonctionnement du système de défense du *Sheffield* ne nécessitait pas moins de treize officiers et opérateurs différents. Par ailleurs les opérations de défense antiaérienne se caractérisaient par une structure de commandement particulièrement complexe, nécessitant la participation de plusieurs officiers à bord de bâtiments différents. Dans ces conditions, lors des premières attaques sur la flotte le 1^{er} Mai, le temps moyen de réaction du *Sheffield* approchait les huit minutes ⁽²²⁾.

En dépit de la relative lenteur de ce processus, le temps de réaction à une attaque aérienne n’était pas considéré comme un problème majeur par l’équipage. Avec une portée radar moyenne de 160 miles, la flotte britannique disposait le plus souvent d’une alerte supérieure à 20 minutes avant l’arrivée d’appareils ennemis. Toutefois, après la détection tardive de l’attaque argentine le 4 mai 1982, le faible temps de réaction à la disposition du *Sheffield* devait soumettre son équipage à des contraintes importantes. Averti par l’HMS *Glasgow* du déroulement de l’attaque seulement cinq minutes avant l’arrivée des appareils argentins, le *Sheffield* ne disposait plus du temps nécessaire pour sa propre défense.



Dans la précipitation qui suivit la détection tardive de l’attaque argentine, les informations procurées par le système de détection de l’HMS *Sheffield* ne permirent pas à son équipage de comprendre totalement la situation tactique. Dans l’incapacité d’identifier précisément la nature de la menace, les officiers de quart utilisèrent une méthode de jugement par analogie, où un problème est résolu en reliant les indices disponibles à un cas similaire précédemment traité ⁽²³⁾. Cependant, en procédant ainsi, l’équipage du *Sheffield* agissait plus par intuition que par un raisonnement rationnel. Observant la séparation de la formation argentine sur leurs radars, les officiers britanniques conclurent que le risque d’une attaque missile était désormais écarté. En effet, au cours des premières attaques sur la flotte, cette tactique n’avait été utilisée que par des appareils de type *Mirage III*, incapables de mettre en œuvre ce type d’armement. Néanmoins, pour les pilotes argentins, cette tactique avait pour objectif d’attaquer la flotte simultanément selon des vecteurs différents et ne dépendait en aucune manière du type d’appareil utilisé. Bien que rapide, la méthode de jugement par analogie conforta l’équipage du *Sheffield* dans sa décision de ne pas utiliser de contre-mesures électroniques alors même que la flotte était attaquée par des *Super Étendard* utilisant des missiles *Exocet* à guidage radar.

[Un système rigide et délicat à manipuler.]

Bien que n’ayant pu correctement identifier la nature de la menace aérienne, l’HMS

Sheffield tenta tout de même de procéder à une interception au moyen de son système de missiles *Sea Dart* (photo ci-dessous). Cependant, la précision requise par la manipulation de ce système d’armes était peu compatible avec la précipitation qui régnait parmi l’équipage. À trois reprises, les opérateurs du *Sheffield* tentèrent d’indiquer les appareils argentins à leur système de contrôle de tir ⁽²⁴⁾. Dépourvu de mode de recherche, ce système nécessitait un transfert d’information manuel depuis le radar de surveillance afin de connaître le gisement, l’altitude et la portée de la cible. Alors que les opérateurs radar du *Sheffield* entrèrent une première fois les informations nécessaires au fonctionnement du système de contrôle de tir, une brusque manœuvre



des pilotes argentins changea leur position, si bien que l'opération échoua. Au cours de la deuxième tentative, un opérateur entra les coordonnées géographiques de la cible (gisement et distance) avant l'altitude dans sa console de contrôle. Le système de contrôle de tir se dirigea alors en direction de la menace et entreprit un balayage vertical de faible ampleur, avant de se verrouiller sur la surface de la mer, immédiatement sous les appareils argentins⁽²⁵⁾. Habitué à des opérations d'interception à moyenne et haute altitudes où l'ordre d'entrée des données importait peu, l'opérateur ne remarqua pas son erreur et répéta celle-ci lors de sa troisième tentative, avant que le *Sheffield* ne soit touché par un missile *Exocet* peu après 14 heures.

Quand bien même utilisés correctement, les missiles *Sea Dart* servant à la protection de la flotte s'avéraient peu fiables. Faisant appel à un grand nombre d'éléments techniques distincts, ce système voyait son fonctionnement bloqué dès qu'un unique composant était défectueux. Replacée au sein d'un ensemble technique plus large comprenant les mécanismes d'approvisionnement, de mise à feu et d'armement de la charge militaire, la probabilité de succès des *Sea Dart* tombait à 31 %⁽²⁶⁾.

Suite à la perte de l'HMS *Sheffield* et pour pallier au manque de fiabilité des missiles *Sea Dart*, la flotte britannique fit une nouvelle fois appel au principe de redondance (cf. figure ci-dessous).



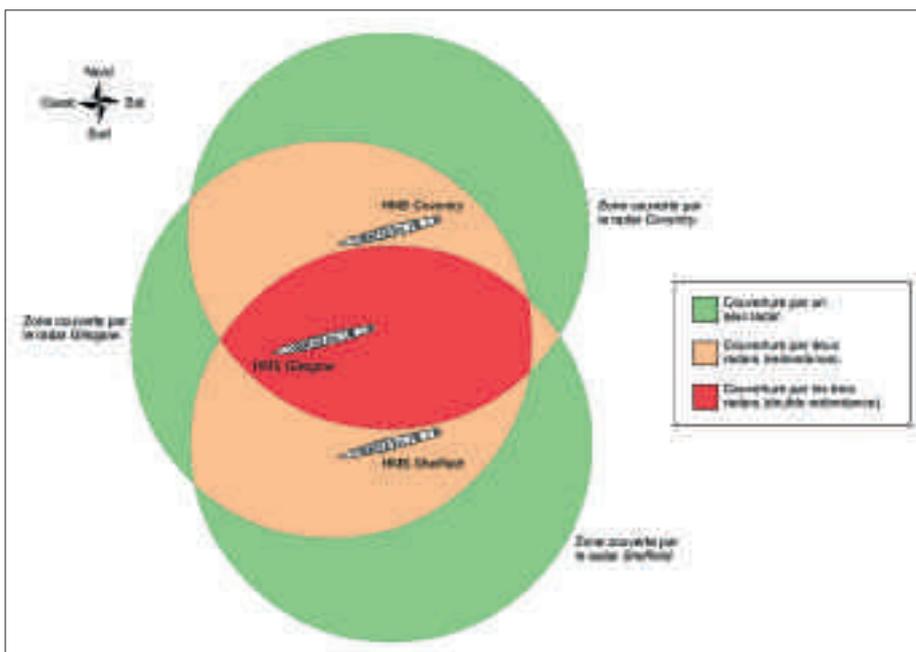
Pour cela il fut décidé d'utiliser ce système en mode salve, c'est-à-dire de tirer deux missiles en succession rapide contre la même cible⁽²⁷⁾. Pourtant, lorsque le destroyer HMS *Glasgow* se trouva de nouveau attaqué le 12 mai, cette solution se heurta à la rigidité d'emploi du système *Sea Dart*. Alors que le lance-missile du destroyer pouvait charger simultanément deux *Sea Dart*, le premier missile ne put être mis à feu. Les opérateurs du système tâchèrent alors de forcer le lancement du second missile, mais un tel ordre violait la logique interne de l'ordinateur de contrôle de tir. Pour celui-ci, une salve consistait en la mise à feu rapide, automatique et dans un ordre précis de deux missiles.

En conséquence, il était impossible de procéder au tir d'un second missile avant d'avoir terminé la mise à feu du premier⁽²⁸⁾. Gravement endommagé au niveau de la salle des machines, le *Glasgow* dû se retirer des opérations de combat jusqu'à la fin du conflit. Alors que son équipage envisageait l'utilisation des missiles *Sea Dart* en mode salve comme une manière d'améliorer leur fiabilité, la rigidité d'utilisation de ce système contribua au contraire à paralyser les opérations de défense du *Glasgow*.

[Les dangers de la proximité.]

Afin de pallier aux limitations inhérentes aux opérations de défense antiaérienne, la plupart des marines disposant d'une flotte suffisante confie aujourd'hui la défense de leurs forces aéromaritimes à plusieurs bâtiments travaillant en étroite collaboration. Cependant, la proximité de nombreux bâtiments de combat induit au moins trois risques majeurs, qui furent tous illustrés au cours de la journée du 25 mai 1982 (cf. figure page suivante).

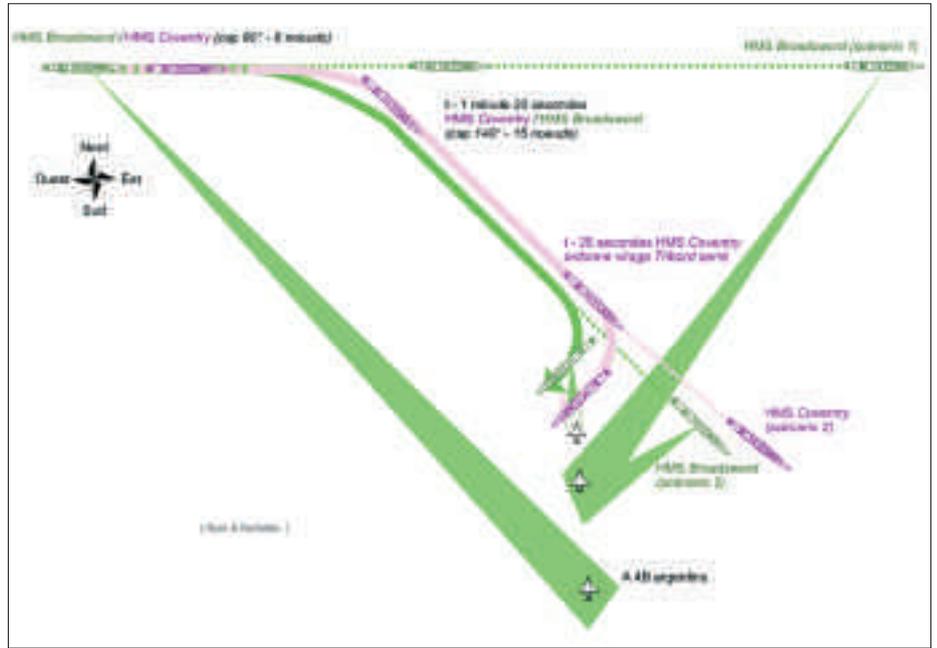
Tout d'abord, l'opération de nombreux bâtiments au sein d'un espace limité requiert une excellente coordination entre eux. En effet, il n'est pas rare que plusieurs bâtiments se gênent mutuellement au cours de leurs manœuvres, allant jusqu'à interrompre totalement certains processus essentiels à leur défense antiaérienne. Ainsi, la frégate HMS *Broadsword* (photo ci-dessus) vit sa ligne de mire coupée par le destroyer HMS *Coventry* alors qu'elle tâchait d'en assurer la protection rapprochée.



Lorsque les deux bâtiments changèrent de bord afin de perturber la visée des appareils argentins, le *Coventry* se plaça entre les senseurs du *Broadsword* et les appareils ennemis. Incapable d'utiliser ses missiles antiaériens, le *Broadsword* assista impuissant à l'attaque. Touché par au moins trois bombes (photo ci-dessous), le *Coventry* sombra dans la soirée ⁽²⁹⁾.

La proximité de nombreux bâtiments offre également à des ennemis déterminés la possibilité de poursuivre leur attaque sur une seconde cible après un premier échec. Quelques heures après la perte de l'*HMS Coventry*, un autre groupe de bâtiments britanniques fut attaqué au moyen de missiles *Exocet*. Bien que ceux-ci furent efficacement détournés par les leurres de la frégate *HMS Ambuscade*, les missiles détectèrent par la suite le navire de transport *Atlantic Conveyor* et entamèrent une nouvelle attaque sur celui-ci. Dépourvu de moyens de défense, ce porte-conteneurs ne put éviter l'impact des *Exocet* et fut perdu à la suite d'un incendie ⁽³⁰⁾.

Enfin, la proximité peut également entraîner l'occurrence de "tirs amis", en concentrant de nombreux systèmes d'armes actifs au sein d'un espace réduit. Alors que l'emploi des leurres ne semblait pas présenter de danger particulier aux yeux des officiers britanniques, la journée du 25 mai prouva que le problème du tir ami pouvait prendre les formes les plus inattendues. Au cours de l'attaque qui coûta la perte de l'*Atlantic Conveyor*, l'ensemble des bâtiments de la flotte utilisa des leurres en quantité abondante. Cependant, une fois



même l'attaque argentine terminée, la proximité de systèmes destinés à attirer des missiles continuait de présenter un danger pour la flotte. Dans la confusion du combat, les opérateurs radar de l'*HMS Invincible* détectèrent les leurres déployés par l'*HMS Hermes* ⁽³¹⁾. Croyant reconnaître un contact hostile, l'*Invincible* ouvrit le feu et au moins deux paires de missiles *Sea Dart* manquèrent de peu l'*Hermes* après avoir traversé ses leurres ⁽³²⁾.

[Conclusion.]

Au cours de la campagne des Malouines, les interactions entre facteurs humains et

moyens techniques ont enfermé la marine britannique au sein d'un véritable cercle vicieux. Alors que des problèmes de culture et d'organisation engendraient une manipulation médiocre des moyens matériels, les imperfections techniques de ces systèmes d'armes contribuaient en retour à mettre les opérateurs britanniques en échec. Dans ces conditions, l'occurrence d'incidents au cours des processus de défense antiaérienne semblait non seulement difficile à éviter, mais générait une escalade rapide des problèmes de la flotte à partir de problèmes mineurs.

À la suite des problèmes rencontrés par la défense antiaérienne britannique aux Malouines, la plupart des marines occidentales ont adopté des systèmes d'ultime défense, basés sur des missiles à très courte portée ou des canons à forte cadence de tir. Souvent présentés comme révolutionnaires, ces systèmes d'armes n'ont connu pourtant que des résultats relativement décevants au cours de leur déploiements opérationnels ⁽³³⁾. De plus, impliqués dans plusieurs cas de tirs amis, de tels systèmes ne semblent pas toujours avoir été correctement intégrés au sein de systèmes de défense complexes, nécessitant une collaboration étroite entre plusieurs bâtiments ⁽³⁴⁾.

Les défis révélés par les carences de la défense antiaérienne de la flotte britannique soulèvent aujourd'hui des questions importantes quant aux capacités de projection de forces de la plupart des marines



occidentales. La prolifération récente de technologies favorisant l'interdiction navale ainsi que l'amélioration significative des systèmes d'armes anti-navires, présentent aujourd'hui une menace importante pouvant déboucher sur un déni d'accès. Dans ces conditions, l'entrée en service des frégates de la classe *Horizon* représente une contribution importante afin de sécuriser les capacités françaises en matière de projection de forces au cours des décennies à venir.

Finalement, l'expérience britannique aux Malouines peut servir de base utile pour adopter de nouvelles perspectives quant au développement de futurs systèmes de défense antiaérienne. Alors que la multiplication de moyens techniques toujours plus complexes fait peser des contraintes importantes sur l'organisation des ressources humaines, le développement de systèmes d'armes rustiques et plus souples d'utilisation représente une piste intéressante.

Ainsi, comme Antoine de Saint-Exupéry l'envisageait déjà aux balbutiements de l'aéronautique militaire, "il semble que la perfection soit atteinte non quand il n'y a plus rien à ajouter, mais quand il n'y a plus rien à retrancher"⁽³⁵⁾. ■

- (1) Gordon Smith, *Battle Atlas of the Falklands War 1982, by Land Sea and Air* (Londres: Lulu Enterprise, 2006), 71-72.
- (2) Lawrence Freedman, *The Official History of the Falklands Campaign* (Londres: Routledge, 2000), vol. 2, 488.
- (3) Citons toutefois: *British Ministry of Defence, The Falklands Campaign: The Lessons* (Londres: Cmnd 8758, para 203).
- (4) Le rapport d'enquête analysant les causes de la perte de L'HMS *Sheffield* conclut ainsi à une collection de pannes matérielles et d'erreurs humaines indépendantes. Quant aux causes de la perte de l'*Atlantic Conveyor* le 25 mai, un point de vue largement répandu était qu'il s'agissait d'un simple "manque de chance". Cf. *Royal Navy, Office of Commander-in-Chief, Fleet, "Loss of Hms Sheffield – Board of Inquiry"*, Ministry of Defense, mai-juillet 1982, annexe A; Freedman, *The Official History of the Falklands Campaign*, vol. 2, 487.
- (5) Charles Perrow, *Normal Accidents: Living with High Risk Technologies* (New York: Basic Book, 1984); Eliot A. Cohen et John Gooch, *Military Misfortune: The Anatomy of failure in War* (New York: The Free Press, 1990); Scott D. Sagan, *The Limits of Safety: Organizations, Acci-*

dents and Nuclear Weapons (Princeton: Princeton University Press, 1993).

- (6) Sagan, *The Limits of Safety*, 29-32; Perrow, *Normal Accident*, 62-100; Charles Perrow, *Complex Organizations* (New York: Random House, 1986).
- (7) Alastair Finlan, *The Royal Navy in the Falklands Conflict and the Gulf War. Culture and Strategy* (Londres: Frank Cass, 2004), 1-65; Admiral Sir John Foster "Sandy" Woodward, *One Hundred Days. The Memoirs of the Falklands Battle Group Commander* (Londres: Fontana, 1992), 303.
- (8) Il est possible de déterminer la position d'un radar par radio-goniométrie sans pour autant se trouver à portée de celui-ci. En effet, une fois la cible atteinte, les ondes radars doivent parcourir le chemin retour jusqu'à leur source émettrice. Les ondes radioélectriques se dispersant en fonction du carré de la distance, l'appareil argentin effectuant les relevés radiogoniométriques disposait d'une marge de manoeuvre confortable. Cf. Rear Admiral Sam Salt, "Report on of the Circumstances of the Loss of Hms Sheffield by Commanding Officer", Ministry of Defence, 26 mai 1982, pièce jointe no.1, annexe H. Voir également: Freedman, *The Official History of the Falklands Campaign*, vol. 2, 303; Stephen Budiansky, "Radar's Growing Vulnerability", *Sciences* 238, no. 4831 (27 novembre 1987):1219-1221; John Briggs, *Target detection by Maritime Radar* (Londres: The Institution of Electrical Engineers, 2004).
- (9) Jonathan Bendor, *Parallel Systems: Redundancy in Government* (Berkeley: University of California Press, 1985), 295. Deux approches différentes du concept de redondance coexistent: la duplication qui consiste à mettre en œuvre deux systèmes effectuant exactement la même tâche, et le chevauchement qui consiste à disposer de plusieurs systèmes effectuant des tâches différentes, mais dont la fonction se recoupe à des degrés divers.
- (10) Sagan, *The Limits of Safety*, 39.
- (11) *Ibid.*, 40.
- (12) Woodward, *One Hundred Days*, 299.
- (13) *Ibid.*, 12.
- (14) *Ibid.*, 11-12.
- (15) Freedman, *The Official History of the Falklands Campaign*, vol. 2, 221, 225.
- (16) Salt, "Report on of the Circumstances of the Loss of Hms Sheffield by Commanding Officer", pièce jointe no. 1, annexe C, paragraphes 1-2.
- (17) Royal Navy, Office of Commander-in-Chief, Fleet, "Loss of Hms Sheffield – Board of Inquiry", annexe J, appendice 6. Voir aussi: annexe J, paragraphe 14.

- (18) Finlan, *The Royal Navy in the Falklands Conflict and the Gulf War*, 17; Woodward, *One Hundred Days*, 23-51.
- (19) Pour de plus amples détails concernant les tensions entre aviateurs et marins durant la campagne des Malouines, voir: Nigel "Sharkey" Ward, *Sea Harrier over the Falklands* (Londres: Orion, 1993).
- (20) Woodward, *One Hundred Days*, 18; Smith, *Battle Atlas of the Falklands War 1982, by Land Sea and Air*, 73-74.
- (21) Salt, "Report on of the Circumstances of the Loss of Hms Sheffield by Commanding Officer", pièce jointe No. 1, Annexe E, paragraphe 1, section C.
- (22) Royal Navy, Office of Commander-in-Chief, Fleet, "Loss of Hms Sheffield – Board of Inquiry", Annexe H, paragraphe 4.
- (23) Pour une discussion du concept de raisonnement par analogie, voir: George Pólya, *How to Solve it? A new Aspect of Mathematical Method* (Princeton: Princeton University Press, 1945), 37-46.
- (24) Royal Navy, Office of Commander-in-Chief, Fleet, "Loss of Hms Sheffield – Board of Inquiry", Annexe H, et Annexe J, paragraphe 17.
- (25) *Ibid.*, Annexe H, Annexe J, paragraphe 17.
- (26) Probabilité composite calculée d'après: Royal Navy, Vice Chief of the Naval Staff, "Working Paper" [sans titre], Londres, Ministry of Defence, mai 1982.
- (27) Woodward S., *One Hundred Days*, 213.
- (28) *Ibid.*, 213.
- (29) Royal Navy, Office of Commander-in-Chief, Fleet, "Board of Inquiry – Report into the Loss of Hms Coventry", Londres, Ministry of Defence, 21 décembre 1982, section IV, paragraphes 70-73; Freedman, *The Official History of the Falklands Campaign*, vol. 2, 486.
- (30) Royal Navy, Office of Commander-in-Chief, Fleet, "Board of Inquiry – Loss of SS *Atlantic Conveyor*", Londres, Ministry of Defence, 21 juillet 1982.
- (31) David Brown, *The Royal Navy and The Falklands War. The Epic, True Story* (Londres: Arrow Books, 1987), 228.
- (32) Woodward, *One Hundred days*, 296, Freedman, *The Official History of the Falklands Campaign*, 487.
- (33) Roy Braybrook, "Anti-ship Missiles: Not Let Up for Defences", in *Jane's Naval Review 1987*, édité par John Moore (Londres: Jane's, 1987), 117-126. Au cours de la Guerre du Golfe, les systèmes d'ultime défense *Phalanx* américains se montrèrent incapables d'intercepter les missiles *Silkworm* irakiens pourtant obsolètes.
- (34) US Navy, "Report on Ship-to-Ship Friendly Fire Incident involving DU. Lead Sheet #14246, Interview of USS *Missouri* executive officer", Pearl Harbor, US Department of Defense, 23

Jean MARIOT

LES CONTRE TYPE GUÉPARD TORPILLEURS

1928
1942

ME
MARINE



Symboles de la flotte française à l'entrée en guerre en 1939, les six « Guépard » sont les premiers d'une longue série de contre-torpilleurs dix « à quatre tuyaux ». Ils ont participé aux escortes de la crête de guerre et se sont illustrés dans plusieurs faits d'armes avant leur destruction lors du sabordage de la flotte à Toulon, le 27 novembre 1942. Seul le *Biscar* avait coulé auparavant, en Norvège, le 3 mai 1940.

Cet ouvrage décrit chacun des navires - *Guépard*, *Biscar*, *Lion*, *Vauban*, *Vahuy* et *Verdun* - qui furent construits en 1925 et 1926 selon des principes résolument modernes. Il permet de les comparer en détail à chaque époque de leur carrière et complète les deux ouvrages de J. Lamoignon, déjà parus, consacrés aux séries suivantes des *Vauquelin* et *Faiteuse*.

N° 16294
ISBN 978-2-370-00000-0





EMBLABLE À LA RENCONTRE MYTHIQUE D'UNE SIRÈNE AU LARGE d'eaux inconnues, la décision de créer un "Grenelle de la mer" a laissé le monde marin dans un enthousiasme quelque peu perplexe tant l'attente fut longue et parfois douloureuse.

Le littoral métropolitain : quelle ambition pour demain ?

Mademoiselle Anne-Sophie Colléaux

Étudiante à l'École de guerre économique
3^e cycle "stratégie et intelligence économique"

*Synthèse du mémoire ayant obtenu
les félicitations du jury du prix Daveluy 2009.*

Zone de contact, d'échanges, de départ vers un ailleurs ou de l'arrivée d'étranges exotismes, le rivage symbolise, plus que tout autre espace, la rencontre, la découverte, l'ouverture au monde et la fusion des contraires. C'est également la zone d'interpénétration des milieux, une lisière, source d'une richesse éco-systémique sans nulle autre pareille. Riche de son trésor naturel, il souffre pourtant aujourd'hui de sa mauvaise exploitation, pour ne pas dire surexploitation récurrente en certains endroits. Ses ressources halieutiques, minérales, fossiles, ses paysages, sa faune, sa flore, sa capacité à faire rêver, son espace de terre et d'eau si étroitement mêlés, en font sa grandeur inestimable, mais aussi sa faiblesse irréfutable. convoité, agressé, cet espace vital subit les pressions venant de la terre tout comme les atteintes venant de la mer. À grand renfort de constructions "les pieds dans l'eau", le gisement paraissait inépuisable, et prêt à accueillir la clientèle d'après guerre fraîchement convertie aux bienfaits des embruns revigorants de l'océan. Les profits étaient faciles, la clientèle enthousiaste, et l'espace littoral français devint très vite la destination privilégiée pour des Européens en mal d'espace, de soleil et de dépaysement. Certes, le commerce mondial a entraîné dans son sillage la croissance exponentielle du trafic maritime, mais que peut le rêve, lorsque nos ports souffrent d'une concurrence sans cesse accrue, lorsqu'un pétrolier ou un chimiquier s'échoue au large de nos côtes et, qu'impuissantes, les communautés littorales constatent avec rage des dégazages en mer récurrents d'équipages sans scrupule? De même, les marées vertes dues aux excédents de nitrates transportés par les eaux de ruissellement sont le cauchemar pour nombre d'élus de communes touristiques de bord de mer. Ostréiculteurs et conchyliculteurs, pêcheurs à pied et pêcheurs professionnels, en paysans de la mer, vivent dans la même angoisse que les fermiers aquacoles ou que les sauniers ou paludiers. À ces facteurs anthropiques, bien identifiés, viennent s'ajouter des facteurs externes plus difficilement maîtrisables. En effet, les changements climatiques et la lente élévation depuis le début du siècle du niveau de la mer risquent de remettre rapidement en cause les logiques d'aménagement qui ont prévalu au cours des dernières décennies.

Lieu de dynamiques flagrantes, l'espace littoral est toujours vu, au sein des activités humaines, comme lieu d'échange, de production, d'urbanité et d'innovation. Une grande nation maritime se doit donc d'engager des politiques à long terme d'aménagement et de mise en valeur de cet espace. Il s'agit à la fois de préparer l'accueil de populations nouvelles, de renouveler et de moderniser des activités en perte de puissance, et de préserver l'usage d'un espace de plus en plus fragile et convoité. En France, les réflexions stratégiques sur l'aménagement des littoraux sont anciennes. Dès les années soixante-dix, "la France côtière" voulait faire peau neuve. Pourtant, trente ans plus tard, les plaidoyers en faveur d'un renouvellement urgent du cadre de la politique du littoral ne cessent de faire pléthore et justifient l'action politique d'un "Grenelle de la mer". Le littoral français change, et son pouvoir d'attraction ne se dément pas. Moteur économique de nombreuses régions, les fonctions multiples qu'il assume ou assumera pour le territoire national, mais aussi l'important investissement affectif et symbolique dont il est l'objet, nous invitent à anticiper sa gestion à venir. S'il est et doit rester un

espace de liberté, la préservation du caractère naturel du rivage, celle de la liberté de l'accès à la mer, et le maintien de la diversité et de la typicité des paysages maritimes restent en tout état de cause des priorités. Pour autant, les enjeux sur le littoral ne sont pas seulement économiques, spatiaux ou environnementaux, ils sont aussi humains. Les territoires littoraux s'affirment en effet de plus en plus comme des ensembles majoritairement urbains, occupés par une population permanente, dont les besoins s'expriment en termes de logements, de services publics, d'emplois diversifiés et de qualité du cadre de vie. L'identité du littoral vacille alors entre une société "ancienne", fortement marquée par les activités maritimes traditionnelles, et une société "nouvelle", issue du tourisme, de l'installation croissante de retraités, mais aussi du développement des activités tertiaires, de la recherche ou de l'industrie de pointe.

Maîtriser son impressionnante croissance résidentielle, touristique et industrielle, devra alors trouver son équilibre entre une valorisation économique et un mode d'occupation de l'espace plus adapté à la rareté et à la fragilité des zones côtières.

Face à ce constat, l'aménagement du littoral, aujourd'hui en peine, ne serait-il pas appelé à un renversement de perspective ? La politique du littoral, longtemps restreinte au champ d'application de la loi du 3 janvier 1986, dite "*loi littoral*" ne serait-elle pas victime de sa propre timidité et ne demanderait-elle pas une prise de recul pour une mise en perspective plus large de ses possibilités ? En effet, pour restaurer l'esprit même du texte du 3 janvier 1986, et pour se donner les moyens d'un développement durable et maîtrisé, la prise en compte des évolutions et une modernisation du droit doivent accompagner un engagement déterminé des élus dans le jeu de la "*planification décentralisée*". Car, sur la base de ces quelques éléments juridiques s'est développé, jusqu'à aujourd'hui, un droit du littoral très complexe, résultant de dispositions de droit interne législatives et réglementaires, mais aussi de droit international à travers les directives communautaires, mais encore certaines conventions internationales. Droit en outre difficile à appliquer, parce que constitué de spécialités différentes propres à l'urbanisme, au droit de l'environnement ou au droit administratif, le droit du littoral est par ailleurs forte-

ment influencé par des considérations politiques liées à l'aménagement du territoire. Or, s'il apparaît évident pour les élus locaux que la politique d'aménagement du territoire ne peut être formulée qu'en termes indicatifs et souples, il semble que cette nécessité soit source d'incompré-



hension de la part des praticiens du droit qui estiment souvent le droit du littoral comme un droit imprécis et pain béni à toute jurisprudence. Les conflits d'usage, et les problèmes récurrents relatifs à l'urbanisation côtière finissent ainsi par constituer un véritable frein au développement local.

Pourtant, fragilisé par ces luttes terrestres, le littoral ne saurait se limiter à la seule perception de son espace continental. Une vision maritime est en effet nécessaire pour identifier et définir les objectifs clairs et réalistes d'une nouvelle politique côtière. Dans ce but, la pratique de la gouvernance commune des acteurs publics, privés et non gouvernementaux, marins et terriens, doit s'améliorer. Les niveaux de subsidiarité de la région à l'Europe doivent être rendus plus lisibles malgré un contexte mouvant, et une connaissance améliorée des organisations des autres pays européens s'avérerait utile.

Bien qu'elle n'en ait pas toujours eu conscience, la France est une nation maritime. Toutes les périodes de son histoire sont ainsi marquées par le fait maritime et

son imprécation dans l'économie, sa culture et son patrimoine. Pourtant, elle n'a pas toujours été une puissance maritime, les Français restant attachés à la mer comme vectrice d'atouts de villégiature et de loisirs. L'heure est donc venue de porter une attention renouvelée aux enjeux et

promesses maritimes et côtières de ce début du XXI^e siècle. Les atouts de la France maritime, longtemps occultés par un certain "*tropisme continental rassurant*" ⁽¹⁾, prennent une dimension nouvelle à l'aune des évolutions majeures de ces 20 dernières années. La mondialisation de l'économie, la révolution des échanges maritimes et l'explosion du trafic conteneurisé, ne peuvent aujourd'hui s'éloigner de la prise de conscience généralisée de la sensibilité et de la vulnérabilité d'un patrimoine unique en danger.

Depuis 1986, la "*loi littoral*" s'est présentée comme la gardienne indéfectible de l'espace côtier. Pour autant, son application a évolué schématiquement à trois reprises. En effet, jusqu'en 1990, on s'est efforcé à grand renfort d'interrogations et de tâtonnements de mettre en place les premiers décrets d'application. Mais très vite, les premières décisions de justice sont intervenues et n'ont pas suffi à éclairer les imprécisions de la loi. Aussi la dernière décennie du XX^e siècle s'est caractérisée par un souci grandissant des tribunaux administratifs à prendre prioritairement en compte les articles protecteurs du texte

du 3 janvier 1986. Cependant, face à l'importance croissante des conflits d'usage et des blocages préjudiciables de l'espace côtier, le législateur et le juge ont été appelés à mieux considérer la loi dans sa globalité, dans un souci d'équilibre entre protection, développement et mise en valeur de l'espace. Il aura donc fallu plus de dix ans pour que cette loi puisse trouver un équilibre satisfaisant entre les impératifs de l'environnement et ceux de la valorisation économique, et s'inscrire pleinement dans le concept de plus en plus politisé du développement durable. D'une certaine façon, nous pouvons même ajouter qu'elle a été un élément précurseur de la politique actuelle d'aménagement du territoire, l'État, au travers de l'action du Conservatoire du littoral, mettant en effet en œuvre un cadre qui a permis de préserver ce patrimoine particulièrement fragile et convoité. Il s'agirait pourtant aujourd'hui de concevoir le littoral dans toute sa diversité. Côté terre comme côté mer, l'avenir côtier est directement lié à celui de son arrière-pays tant par le biais de solidarités des bassins versants, que d'un développement raisonné de l'urbani-

qui le fragilisent en amont. En effet, les nombreux points de tension sur le littoral, bien que souvent dénoncés, ne pourront se libérer sans une plus grande restriction du gaspillage de l'espace. Le "grignotage" spatial résultant de l'activité humaine ne s'avère aussi être le résultat que d'une vision trop uniforme et d'une incompréhension globale des phénomènes marins. En résumé, l'image actuelle dominante du littoral serait celle d'un scénario "suicidaire", d'une spirale d'occupation/prédation de l'espace, nourrissant pénurie et conflits, y compris entre collectivités territoriales et services de l'État.

Certes, la situation du littoral montre également des évolutions positives. Pour la protection de l'environnement, ce sont par exemple la reconnaissance de l'importance des zones côtières aux niveaux international et européen, la prise de conscience de la nécessité d'un "tiers sauvage" définitivement préservé de l'urbanisation, une acceptation sociale et politique globale de la "loi littoral", une importance grandissante de la politique du Conservatoire. Dans le domaine écono-

espaces urbains en crise avancent sur la voie de la requalification autour de nouvelles fonctions et les stations balnéaires jusque-là désertes en hiver s'ingénient à se transformer progressivement en de vraies villes animées toute l'année. Aussi, l'ensemble de ces mutations et dynamiques en cours justifie aujourd'hui encore plus qu'hier, une nouvelle politique du littoral. En effet, cet espace ne semble pas avoir été suffisamment l'objet d'une approche globale et cohérente, au-delà d'une réglementation et d'une planification qui ont souvent suivi les évolutions plus qu'elles ne les ont précédées. La politique de demain devra reposer sur une stratégie d'action partant avant tout de la réalité du terrain. Elle devra articuler un État porteur de missions régaliennes, garant, régulateur et incitateur, des régions assurant leurs fonctions de cohérence et d'orientation, et des territoires véritables maîtres d'ouvrage, porteurs de projets dans une "gestion intégrée de zones côtières" plus que jamais pertinente. La réadaptation du cadre législatif devra par conséquent laisser la place à une plus grande expérimentation et à une évaluation des innovations réglementaires et institutionnelles.

C'est pourquoi, si la "gestion intégrée de zones côtières" tend à se généraliser, il s'agit également de renforcer les dispositifs existants, comme par exemple, les moyens du Conservatoire du littoral, et d'engager des réformes en appuyant les projets structurant l'avenir du littoral. À moyen terme, il semble que ça soit à partir du "retour" de ces expérimentations, que la politique du littoral devra se structurer. Par ailleurs, le Conseil national du littoral, enceinte d'impulsion et de proposition veillant à l'exercice d'une meilleure visibilité du littoral, ne pourra se targuer d'efficacité qu'en créant des dispositifs d'animation efficaces, sur chaque façade maritime ou dans chaque région côtière. Des outils adaptés aux enjeux du littoral, comme des établissements publics fonciers, des programmes de recherche ou des dispositifs d'observation renforcés, devraient ainsi devenir les leviers de cette politique. Ce n'est qu'à ce prix que le défi de la gestion d'un espace en pleine mutation démographique, pourra être relevé.

De même, si les objectifs généraux de la "loi littoral" ne sont plus à remettre en cause, l'utilité d'en améliorer l'application



sation et de l'habitat de loisir, et de l'élargissement de l'offre d'activités. Cette nouvelle perspective, en combinant une approche du rivage et une perception renouvelée des bassins de vie littoraux, devrait conforter les principaux atouts du littoral tout en le protégeant des menaces

mique et social, le littoral se diversifie également. Sa croissance ne saurait alors se départir d'un important flux migratoire d'actifs à l'esprit créatif et pionnier, soit un flux de revenus dépensés qui ne peut que croître avec l'amélioration de la desserte et l'augmentation du temps libre. Les



La réelle prise de conscience nationale de l'importance du fait maritime, suite aux catastrophes de l'*Erika* et du *Prestige* (photo ci-contre), ne saurait contrarier la nécessité évidente de redonner à la France une vocation maritime.

Pour autant une vocation ne se décrète pas, elle se construit et s'affirme dans le cadre d'une volonté politique forte. Pour cela trois exigences majeures devront s'accorder : la nécessité d'envisager un développement global des façades maritimes, la valorisation des activités de la mer et enfin la nécessaire

prise en considération de l'interdépendance du développement économique et de la protection de l'environnement. L'État devra alors s'afficher comme le partenaire essentiel de cette nouvelle politique qui permettra au littoral, non seulement de réaliser les potentialités qu'il porte pour notre pays mais aussi, assurément, d'apparaître comme un véritable modèle à l'étranger. Qu'il s'agisse en effet de mesures limitées, de politiques publiques

plus ambitieuses ou encore d'incitation à une réflexion active, toutes exigent une réelle volonté politique de l'État. Jusqu'alors perçues comme insuffisantes, la tenue du "*Grenelle de la mer*" laisse aujourd'hui présager un avenir plus heureux. Les collectivités territoriales doivent pouvoir jouer leur rôle. Une politique nationale du littoral ne saura signifier nécessairement une recentralisation des responsabilités, mais au contraire devra préciser plus clairement les compétences de chacun afin d'éviter les cafouillages et blocages administratifs récurrents. Par ailleurs, cette démarche pourra aussi s'appuyer sur l'ensemble des collectivités, comme sur chacun des Français pour qui le littoral constitue l'environnement quotidien ou vacancier.

Après de trop longues tergiversations paralysantes, ces défis doivent être relevés. Ce n'est qu'à ce prix que le littoral pourra pleinement concrétiser ses potentialités et ses atouts, profitant ainsi à l'ensemble de notre pays. Pont naturel et lieu de rencontre entre terriens et marins, entre le continent et le monde océanique, le littoral s'affirmera alors comme une pièce maîtresse au service de la vocation de grande puissance maritime de la France. ■

(1) Voir le Rapport du Groupe Poséidon : "*politique maritime de la France*", La documentation française, 2006.

se fait de plus en plus croissante. Plusieurs types de changements devront ainsi être réalisés, tant sur le plan réglementaire, que sur le plan partenarial. Certes, la définition du littoral a toujours constitué un exercice difficile, tant elle apparaît diverse et complexe. Mais, une évidence s'est néanmoins imposée : seule une problématique globale, intégrant les enjeux strictement maritimes et ceux d'un territoire littoral considéré dans sa profondeur, se montrera pertinente à l'aune des défis du littoral français. Sans aller aussi loin que la conception américaine, selon laquelle le littoral est constitué de toutes les régions terrestres ou maritimes se situant à moins de 650 miles⁽²⁾ de la ligne de côte, seule une perspective globale fournira le cadre adapté à une action publique cohérente, ambitieuse, mais réaliste et nécessaire. Lieu physique certes, le littoral est avant tout une construction humaine et sociétale. L'observation et l'analyse du littoral français amènent ainsi à l'envisager comme un espace spécifique alliant terre et mer dans une symbiose dynamique et active. Aux regards nécessairement partiels, et donc partiels, des seuls terriens ou des seuls marins, il conviendra alors de substituer une approche plus globale garante d'une réelle cohérence des politiques publiques.





Quel avenir pour les sociétés militaires privées maritimes ?

Commissaire général de 1^{re} classe de la Marine (2s) Jean-Louis Fillon

Texte de l'intervention lors du colloque
*"La privatisation de l'action armée :
quelles approches doctrinales ?"*
École militaire, le 18 mars 2010

ASSER DE LA TERRE À LA MER N'EST PAS OPÉRER UN SIMPLE CHANGEMENT de milieu : la problématique de la "privatisation de l'action militaire" est, en mer, complètement renouvelée. L'actualité de la sécurité maritime nous invite à tourner nos regards vers les sociétés privées qui apparaissent comme un retour vers le passé, ce que nombre d'observateurs se sont plus à relever : du pirate au corsaire, la relation semble en effet naturelle. Mais si l'amalgame doit être évité, le rapprochement des deux termes prend tout son intérêt en ces temps d'eaux troubles : le corsaire, dont on sait qu'il n'était pas un pirate, est en effet le dernier avatar historique de la société militaire privée (SMP).

La confusion des sphères publique et privée est une caractéristique des marines jusqu'au XIX^e siècle : les navires de commerce ont été armés de canons aussi longtemps que les mers étaient infestées de pirates et de corsaires ; en France, les équipages militaires et civils étaient recrutés parmi les mêmes inscrits maritimes ⁽¹⁾. La frontière entre les domaines régaliens et marchands est donc longtemps restée incertaine comme en témoigne la course ⁽²⁾. Déléguer à des armateurs le droit de combattre le commerce maritime ennemi en est la parfaite illustration et représentait, pour les nations maritimes de second rang, le moyen le plus économique de défier les puissances dominantes. Il fallut attendre la Déclaration de Paris de 1856 ⁽³⁾ pour qu'elle fût abolie et que la violence sur mer devînt le monopole de la puissance publique.

Tel est toujours le cas. La convention des Nations unies sur le droit de la mer de 1982, texte pour le temps de paix, voire pacifiste par certaines de ses dispositions ⁽⁴⁾, consacre de nombreux développements au navire de guerre ⁽⁵⁾ : ce représentant de l'État souverain est investi en haute mer par la communauté internationale de responsabilités extraordinaires pour y faire régner l'ordre et la sécurité par la répression des crimes du droit de gens comme la piraterie ou la traite des esclaves ⁽⁶⁾. Désormais, les domaines sont bien distincts : relève exclusivement de la sphère régaliennne, la violence, devenue ainsi le monopole des navires et des marins de l'État.

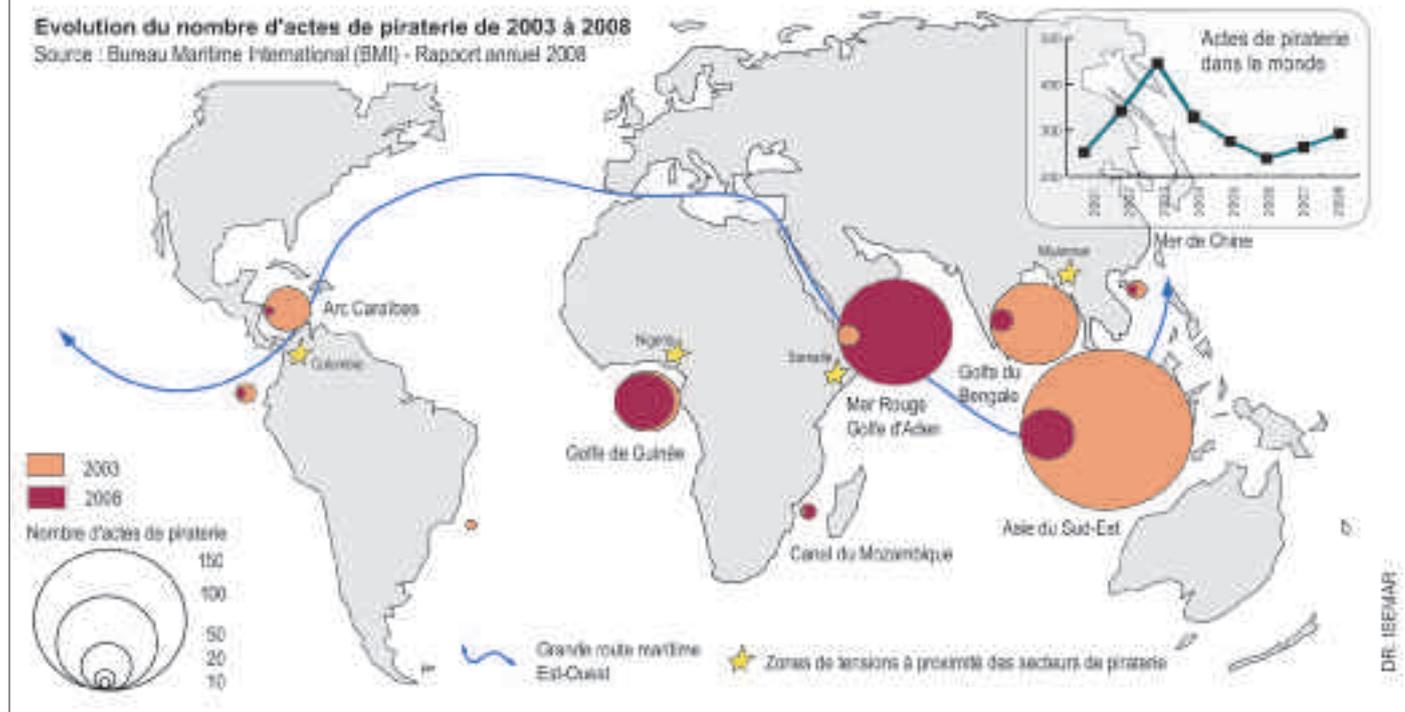
L'exclusion des personnes privées de l'emploi de la force est un des principes fondamentaux du droit des conflits armés, son émergence a peut-être été plus lente dans le contexte maritime qu'à terre en raison de ce long passé de confusion des genres marchand et militaire.

La coopération des marines est restée aussi étroite que constante, sans être limitée aux seuls engagements du temps de guerre :

- la protection du pavillon est assurée en permanence par la Marine militaire ⁽⁷⁾ dès que la sûreté maritime ⁽⁸⁾ est menacée, par exemple lors d'un conflit dans lequel l'État du pavillon est neutre ⁽⁹⁾ mais aussi en temps de paix, comme la piraterie le montre abondamment et comme le terrorisme pourrait aussi le montrer ;
- de son côté, la Marine marchande ne limite pas son concours à la Marine militaire au temps de conflit grâce, par exemple, à la transformation de ses unités en croiseurs auxiliaires, en patrouilleurs, voire en navires espions.

L'apport de ses capacités logistiques est lui aussi permanent : on sait que les armées, faute de capacité de transport maritime militaire suffisante, affrètent des navires marchands pour assurer des rotations régulières avec les bases d'outremer ou pour des missions ponctuelles liées à un théâtre d'opérations. Ce type de prestation est d'une nature parfaitement commerciale et ne saurait être analysé comme une quelconque "privatisation de l'action militaire", chacun des partenaires restant dans sa sphère d'action. Pouvait-on en dire autant quand la Marine nationale utilisait les services d'un pétrolier pour participer au ravitaillement en combustibles de la flotte

LA PIRATERIE EN 2008



comme ce fut le cas du *Port-Vendres* affrété à temps pour pallier l'insuffisance de sa propre flotte pétrolière et qui fut utilisé dans le cadre du déploiement en océan Indien du groupe aéronaval en 1987-1988⁽¹⁰⁾. Certes, la relation contractuelle restait banale, charte-partie après appel d'offres, mais l'opération commençait à "sentir la poudre" car on ne peut pas dire que le ravitaillement à la mer en zone d'opérations soit de pratique courante dans le monde marchand. Il est certain que le PDG de cet armement⁽¹¹⁾ ne se serait pas reconnu comme le dirigeant d'une SMP⁽¹²⁾; de même, il serait étonnant que le PDG de Bourbon, armateur et propriétaire de la flotte de remorqueurs de haute mer et de bâtiments de lutte contre les pollutions affrétés par la Marine dans le cadre de ses responsabilités de service public, et les marins de son groupe, se reconnaissent dans une telle entreprise. Ainsi, l'importance et la permanence des liens des marines marchande et militaire que les concepts français de "*force auxiliaire occasionnelle*" et de "*flotte maritime de complément*" des années quatre-vingt⁽¹³⁾ illustraient parfaitement, montrent que la question de la privatisation de l'action militaire en mer ne se pose pas dans les mêmes termes puisque les compagnies occupent "banalement" et légalement⁽¹⁴⁾ des fonctions que l'on imagine pouvoir

attribuer dans d'autres milieux à des SMP, comme le soutien logistique. Faut-il conclure dès l'introduction que les SMP maritimes n'auraient pas d'avenir alors que l'actualité semble nous montrer le contraire?

La piraterie, dont tout le monde connaît l'importance actuelle en océan Indien, renouvelle en effet la question en nous rappelant que le commerce maritime peut être sinon paralysé, du moins fortement perturbé par des individus aussi pauvres que déterminés et capables de mettre en échec relatif une coalition navale inédite depuis des décades par sa dimension et sa composition. C'est dans ce contexte, alors que certains opérateurs maritimes impatients désespèrent des États, que peut naître la tentation de faire appel à des opérateurs privés susceptibles de fournir un service sur mesure quand les marines assurent une prestation globale et peinent à s'adapter aux évolutions que connaît la piraterie, dont la plus remarquable est son extension géographique, puisque désormais l'archipel des Seychelles est sous la menace des pirates aux capacités hauturières avérées. Cette extension de la piraterie fait peser une hypothèque sérieuse sur le commerce maritime⁽¹⁵⁾ dont la sécurité ne semble plus pérenne. Si le détroit de Malacca est maintenant à peu près

sécurisé⁽¹⁶⁾, les champs pétroliers en Afrique de l'Ouest vivent sous la menace constante du brigandage qui n'est contenu qu'à grand-peine.

Deux hypothèques principales pèsent sur l'avenir du commerce maritime :

- l'instabilité des États côtiers africains⁽¹⁷⁾ qui, si elle s'aggravait, pourrait à terme conduire à une insécurité générale du pourtour maritime du sud du continent et à une remise en cause des modalités de protection de la navigation ;
- l'extension du terrorisme maritime que les situations en Somalie, au Yémen et dans les Philippines⁽¹⁸⁾ peuvent faire redouter. L'insécurité maritime prendrait une dimension létale que le "*business*" des pirates n'a pas atteinte à ce jour⁽¹⁹⁾ dans la corne de l'Afrique.

Les attentes d'un certain nombre d'armateurs pour une protection sur mesure et non pas seulement collective et géographiquement limitée, les pratiques de certains États qui recourent aux opérateurs privés, les perspectives certes hypothétiques mais qu'il faut envisager d'une aggravation radicale de l'insécurité maritime, tous ces éléments obligent à une réflexion sans tabou⁽²⁰⁾ qui doit englober la participation des sociétés privées de protection à une mission jusqu'ici monopolisée par la puissance publique.

Le monopole régalien repose sur un consensus solide : d'une part, les partenaires institutionnels sont en parfait accord pour condamner tout recours à des sociétés privées et, d'autre part, les professionnels français respectent formellement cette exclusion en mettant en avant des pratiques orthodoxes.

Mais il faut dépasser ce front du refus et ne pas faire l'économie d'un examen critique du rôle éventuel des sociétés privées de protection maritime pour répondre aux demandes exprimées maintenant par certains armateurs et, demain, faire face à une généralisation de l'insécurité susceptible de menacer le commerce maritime, c'est-à-dire 90 % des échanges mondiaux.

[Les partenaires institutionnels refusent d'envisager la moindre participation des SMP à la sécurité maritime.]

Du côté de la Marine nationale ⁽²¹⁾.

L'hypothèse du recours à des SMP est formellement exclue. Le chef d'état-major de la Marine ⁽²²⁾ l'a très clairement exprimé lors du colloque "Économie de la mer 2009" ⁽²³⁾. La Marine considère que l'emploi de la force est une prérogative de l'État du pavillon qui doit en mer assumer ses responsabilités de protection. Elle ne souhaite pas voir les SMP proliférer en mer car elle estime qu'elles peuvent représenter un danger en raison de l'absence de règles précises d'emploi de leurs armes, voire qu'elles ne prennent des risques pour prouver leur utilité. La coordination des SMP avec les marines militaires est une question délicate :

– soit les SMP sont prises en compte dans l'organisation opérationnelle (mais à quel titre leur donner des directives sans engager la responsabilité de l'État ?) ;

– soit on les ignore et les risques d'interférence opérationnelle peuvent apparaître. La réponse des marines à la piraterie est une réponse *a minima* qui suppose une parfaite maîtrise de l'emploi de la force dont on ne saurait faire crédit à des opérateurs privés. Pour ces derniers, les difficultés commencent avant même l'emploi des armes : leur transport et leur détention par des équipes de protection embarquées privées à bord de navires marchands poseraient des problèmes insolubles : d'une part, la législation française qui suppose des autorisations préfectorales n'est pas

adaptée à la situation maritime ; d'autre part, il conviendrait d'obtenir l'autorisation des États étrangers pour y faire transiter ces armes ou les détenir à bord pendant les traversées de leurs eaux territoriales ou les escales.

Par ailleurs, qui, sur le terrain, va contrôler les SMP et le niveau de violence employée ? L'emploi strict de la légitime défense pourrait être dépassé et des préjudices matériels et humains causés aux tiers.

Enfin, les SMP n'échappant pas à la règle qui veut que toute entreprise privée cherche à assurer sa pérennité, on peut donc craindre qu'elles entretiennent, par leur comportement, la situation d'insécurité qui est à la source de leur activité. C'est donc avec méfiance que les relations avec elles s'établiront *a priori*, d'autant plus qu'on les soupçonnera d'agir sans la moindre transparence comme des faits récents peuvent en témoigner ⁽²⁴⁾.

Toutes ces difficultés sont ignorées des équipes de protection embarquée (EPE) que la Marine met en place, sur ordre de Matignon, à bord des thoniers senneurs français basés aux Seychelles et à bord de certains navires marchands jugés vulnérables quand leur route les met hors de la protection de l'opération *Atalanta* de l'Union européenne. Ces EPE, composées de fusiliers-marins, sont placées sous l'autorité opérationnelle nationale d'ALINDIEN ⁽²⁵⁾ et appliquent des règles d'engagement fondées sur la légitime défense et les pratiques réglementaires ⁽²⁶⁾ en vigueur ; en outre, elles participent à la mission de

police comme tout élément de force navale ⁽²⁷⁾. La Marine considère, à juste titre, que cette expérience est un succès alors que les EPE privées employées par d'autres pays sont un échec ⁽²⁸⁾ ; elle estime enfin pouvoir fournir des EPE pendant une période prolongée ⁽²⁹⁾.

Du côté d'Armateurs de France ⁽³⁰⁾.

Le ton est tout aussi régalien ⁽³¹⁾. Cette organisation patronale et les organisations syndicales de marins, rejoignant les recommandations constantes de l'Organisation maritime internationale (OMI) ⁽³²⁾, condamnent la présence de tout armement et, dépassant même les recommandations de cette organisation ⁽³³⁾, elles excluent toute présence de gardes armés à bord des navires marchands qui conduirait à l'affrontement et, donc, à la montée de la violence ⁽³⁴⁾. La situation de telles équipes, à bord de navires marchands, pose des questions administratives et juridiques difficiles puisque la profession de garde armé n'est pas prévue par le code du travail maritime ; leur présence engagerait directement la responsabilité du capitaine du navire et de son armateur. Surtout, l'accent est mis sur le risque pénal ⁽³⁵⁾ que ferait courir aux armateurs l'embarquement de tels gardes sur le fondement de la jurisprudence *Karachi* ⁽³⁶⁾. Le fait de passer sous pavillon étranger n'exonérerait pas nécessairement l'armateur, son lien contractuel avec la SMP l'engagera quel que soit le juge ⁽³⁷⁾. Devant un juge, la preuve de la légitime défense resterait difficile à apporter ; par exemple, si les gardes privés répondaient par des tirs au but à



des tirs pirates d'intimidation. La médiocrité des présentations des SMP qui sont venues démarcher Armateurs de France a achevé de convaincre, si besoin était, du danger que pourraient représenter de tels prestataires ⁽³⁸⁾.

Cette belle unanimité rassemble les partenaires institutionnels publics et privés, comme en témoigne le soutien de Matignon à la position d'Armateurs de France : "Il n'est pas souhaitable d'encourager les navires marchands battant pavillon français à l'embarquement de moyens privés de protection" ⁽³⁹⁾. Cependant, l'adhésion au principe régalien de la part des professionnels est peut-être plus nuancée bien que tous mettent en avant des pratiques de terrain parfaitement orthodoxes.

[Des pratiques professionnelles apparemment orthodoxes.]

Les professionnels français sont confrontés à la piraterie et au brigandage maritime principalement dans deux zones : en océan Indien et en Afrique de l'Ouest, Nigeria principalement mais aussi Cameroun :

– d'un côté, nous avons affaire à une navigation de transit menacée par les pirates venus des côtes de Somalie et protégée par les marines militaires ⁽⁴⁰⁾. La quasi-disparition de l'État côtier a rendu nécessaire l'intervention de la communauté internationale sous l'égide des Nations unies ;

– de l'autre, c'est l'exploitation pétrolière qui est en cause : nous avons affaire à un brigandage maritime côtier, souvent violent et à forte connotation politique, qui vise les personnels des installations fixes *offshore* et la navigation côtière de soutien assurée par des unités logistiques de faible dimension.

En Afrique de l'Ouest : le paravent étatique.

Si les États existent, ils n'ont pas de marine (ou de garde-côtes) digne de ce nom et apte à assurer la sécurité maritime. L'initiative privée doit donc prendre le relais.

Les compagnies pétrolières s'appuient sur les États pour assurer la sécurité des plates-formes des liaisons avec la terre (et des transits à terre). Mais les marines n'ayant pas de bâtiment disponible, les compagnies affrètent des navires et y embarquent des militaires.

Au Cameroun, après l'affaire du *Bourbon Sagitta* ⁽⁴¹⁾, en novembre 2008, une sécuri-



sation, par le bataillon d'infanterie rapide, a été mise en place à Bakassi et sur le champ pétrolier. En raison de la quasi-disparition de la Marine camerounaise, les pétroliers affrètent des bateaux sur lesquels embarquent les militaires de ce bataillon. Ces navires sont mis à la disposition de l'État camerounais sur la base d'un *Memorandum of Understanding* (MOU) via une société (écran ?) qui embarque les militaires, les pétroliers ne sont donc pas en contact direct avec les militaires ⁽⁴²⁾. Au Nigeria, le contact se fait par l'intermédiaire de la *National Security Agency*, il s'agit du même système d'embarquement de militaires dans le cadre d'un MOU. Des conseillers des pétroliers ⁽⁴³⁾ sont aussi à bord. L'armement des militaires est léger du type AK47, au plus mitrailleuse de 12,7 mm, car il ne s'agit pas de faire la guerre aux pirates.

Au Nigeria comme au Cameroun, il n'y a quasiment pas de marine, d'où ces affrètements ; la sécurisation repose sur les compagnies pétrolières ⁽⁴⁴⁾.

Pour le soutien logistique des plates-formes, il suffit aux armements de se placer sous le parapluie protecteur des mesures mises en place par les pétroliers. Les compagnies para pétrolières disposent de leurs propres spécialistes de la sécurité qui participent au recueil du renseignement et à la définition des procédures de sécurité. L'emploi de SMP devient sans objet et il est facile d'afficher une parfaite conformité avec la norme régalienn. C'est ainsi qu'en Afrique de l'Ouest les apparences sont sauvées et les compagnies

pétrolières françaises et étrangères assurent leur sécurité à travers les militaires des États côtiers, encadrés par leurs propres spécialistes de la sécurité ⁽⁴⁵⁾.

En océan Indien : un schéma régalienn presque parfait.

Hormis le site méthannier de Balhaf, dont la sécurité est assurée par la Marine yéménite et où la crainte est suscitée par le terrorisme, la zone est essentiellement concernée par la piraterie contre les navires en transit. Les professionnels sont visés à deux titres : soit en tant que chargeurs ou affrèteurs à temps de navires, soit en tant qu'armateurs. Il appartient toujours à l'armateur de définir les mesures de sécurité à prendre sur ses bâtiments mais il est certain qu'un affrèteur aussi important qu'une grande compagnie pétrolière, telle Total, propriétaire d'une cargaison d'une valeur de plusieurs millions de dollars, n'est pas sans influence sur l'armateur. La compagnie française veille à ce que les pratiques restent vertueuses ⁽⁴⁶⁾ : protection assurée par les marines militaires et application du code ISPS et des recommandations de l'OMI (absence d'armes et mesures passives retardatrices).

Du côté des compagnies d'armement françaises, la position est plus nuancée et dépend de la protection accordée ou non par l'État (Premier ministre). Les navires vulnérables ⁽⁴⁷⁾ peuvent bénéficier d'une protection particulière selon trois critères ⁽⁴⁸⁾ :

– activité non transférable, c'est le cas des thoniers senners basés aux Seychelles ;

- importance des intérêts économiques français en cause ;
- présence de ressortissants français à bord.

Cette protection spéciale prend essentiellement la forme d'EPE déjà citées⁽⁴⁹⁾. Ces embarquements datent de juillet 2009 et ont été décidés après l'attaque du thonier *Drennec* en septembre 2008⁽⁵⁰⁾. Ils se sont révélés particulièrement efficaces comme l'a montré l'échec d'une deuxième attaque prononcée contre le même *Drennec* (et le *Glénan*) en octobre 2009⁽⁵¹⁾, à la plus grande satisfaction des armateurs et des équipages⁽⁵²⁾. Au mois de mars 2010, l'ensemble des thoniers français comme espagnols a subi en moyenne une attaque par jour⁽⁵³⁾ que la présence d'EPE (d'origine privée à bord des navires espagnols) a permis de repousser.

En cas de refus de l'État d'embarquer des fusiliers-marins, considérant notamment que l'activité peut être transférée vers des horizons plus calmes, certains armateurs souhaiteraient pouvoir continuer à exercer en recourant aux services de sociétés de protection qui se font fort d'embarquer des équipes d'aussi bonne qualité que celles de la Marine nationale.

Cette perspective est d'autant plus digne de considération que les EPE de la Marine sont accordées à titre partiellement onéreux sur la base d'une convention qui lie l'État (Marine nationale) et l'armateur. Les raisons de cette contractualisation sont à rechercher autant dans des considérations d'ordre financier (prise en charge par l'armateur des frais de déplacement, d'alimentation et d'hébergement) que d'ordre

juridique (exonération de responsabilité de l'État, situation de ces militaires vis-à-vis du capitaine du navire et du commandement militaire). Comment ne pas observer que cette mission, bien que relevant du champ régalien, est quelque peu "privatisée" par l'intervention de cette convention et du règlement financier⁽⁵⁴⁾? Dès lors, la tentation peut être grande de la transposition avec des partenaires privés comme est en train de le tenter quelque armateur français. Quelle serait alors la position des assureurs maritimes, sans lesquels les armateurs ne sauraient se lancer dans cette aventure? Les assureurs concernés⁽⁵⁵⁾ sont *a priori* très opposés à l'emploi des SMP telles qu'elles se présentent actuellement sur le marché.

Le manque de garantie dans le recrutement de leur personnel, l'imprécision de leurs conditions d'emploi (règles d'engagement, relation avec le capitaine) les dissuadent d'apporter leur couverture à une telle solution, mais la profession est empirique et si ces conditions devaient évoluer leur position pourrait être reconsidérée.

[Quel rôle pour les sociétés maritimes de protection ?]

Quelques précédents.

Le 28 novembre 2008, le *Biscaglia* était pris d'assaut par des pirates, son équipe de protection composée de trois gardes, deux Britanniques et un Irlandais, appartenant à la compagnie Anti Piracy Maritime Security Solutions, n'a dû son salut qu'en sautant à la mer. Ces trois hommes, anciens *Marines* et parachutistes, étaient chargés

de mettre en œuvre des mesures passives non létales. Ils ont été récupérés par l'hélicoptère d'une frégate allemande.

Le site "Mer et Marine" du 27 avril 2009 rapporte l'attaque dont a été victime le MSC *Melody* au large de la Somalie. Une embarcation légère avec six hommes s'est approchée du navire. Alors que le commandant effectuait des manœuvres d'esquive, les pirates ont ouvert le feu. Mais l'équipe de sécurité du *Melody*, armée elle aussi, a répliqué. Devant cette opposition, les pirates ont finalement abandonné la poursuite du paquebot. Un passager et un membre d'équipage ont été légèrement blessés lors de l'assaut.

Selon cette même source, le 10 janvier 2010, le journal *Copenhagen Post* a révélé que le groupe danois A.P. Moller-Maersk avait loué les services d'un navire de la Marine tanzanienne afin d'assurer la protection de l'un de ses pétroliers. Apparemment armé par d'anciens militaires travaillant pour la compagnie de sécurité Guardian GBS, ce bateau a été chargé de veiller sur le tanker danois *Brigit Maersk* lors de son transit au large de la Somalie⁽⁵⁶⁾.

Toujours selon "Mer et Marine" (11 octobre 2009), en Espagne, des problèmes d'ordre législatif ainsi que des difficultés opérationnelles s'opposent au déploiement de militaires espagnols à bord de navires de pêche. La solution de gardes privés est recommandée par le gouvernement espagnol qui est donc à l'opposé de la position française. Mais cela ne satisfait pas du tout les pêcheurs qui estiment cette protection insuffisante, voire dangereuse d'un point de vue de responsabilité, sans compter son coût supérieur⁽⁵⁷⁾. Après l'attaque de l'*Alakrana*, les pêcheurs espagnols se sont sentis particulièrement menacés et ont estimé la protection par *Atalanta* insuffisante. Certains thoniers espagnols du pays Basque ont alors mandaté une société privée britannique, Minimal Risk⁽⁵⁸⁾, pour protéger leurs bateaux basés aux Seychelles. Ces bâtiments battant pavillon des Seychelles, les limites imposées en Espagne pour les sociétés privées, (*i.e.* l'interdiction des fusils à longue portée et des armes de guerre)⁽⁵⁹⁾ n'ont pas à être respectées.

Les unités de la Marine nationale protègent et portent assistance aux bâtiments commerciaux.





L'*Albacan*, navire espagnol de 2 100 tonnes a été attaqué dans l'océan Indien, le jeudi 4 mars 2010, à mi-chemin entre les Seychelles et la côte kenyane de Mombasa, par deux *skiffs*. Les pêcheurs espagnols ont pris toutes les mesures pour échapper. Les gardes privés à bord de l'*Albacan* ont dû tirer à plusieurs reprises "au-dessus des têtes des pirates" pour les faire partir ⁽⁶⁰⁾.

Une offre limitée.

Ces quelques exemples, qui sont autant de précédents dans l'emploi de SMP sous forme d'équipes de protection à bord de navires, doivent nous inciter à porter un regard critique sur une pratique apparemment encore peu fréquente mais qui pourrait prendre de l'importance pour combler les "trous dans la raquette" du dispositif naval, surtout si l'insécurité maritime tendait à gagner de nouvelles zones.

Nul n'ignore, parce que la prise de position a été publique ⁽⁶¹⁾, que la compagnie CMA-CGM s'est prononcée pour le recours à des SMP et a demandé à l'État de les "labelliser" ⁽⁶²⁾. Mais, jusqu'à ce jour, alors même qu'une partie importante de sa flotte n'est pas sous pavillon français, cet armateur n'a pas franchi le pas.

Cependant, l'offre française existe. Tant Armateurs de France (pour la dénigrer!) que CMA-CGM (pour faire pression?) ont fait état de multiples propositions de SMP composées d'anciens militaires venant notamment des commandos Marine et du GIGN, se déclarant tout à fait capables de remplir la mission. À y regarder de plus près, cette offre n'est pas si riche, au moins en qualité. Certes, les anciens militaires présentant une compétence professionnelle et une expérience de terrain sérieuses, sont, en théorie, relativement nombreux ⁽⁶³⁾ mais les entreprises de qualité sont plus rares car elles ne présentent pas toutes les garanties d'intégration des paramètres éthiques et juridiques, dignes d'inspirer la confiance à un armateur qui ne voudrait pas substituer une mésaventure à une autre. Seules, donc, quelques sociétés ont accès à une ressource humaine suffisamment riche pour présenter de réelles garanties juridiques et éthiques. Il s'agit des entreprises, peu nombreuses en France, qui possèdent un large spectre de compétence sécuritaire, allant de l'intelligence économique à la

Interception de pirates à bord de skiffs dans le golfe d'Aden (opé,ration Atalanta).

sécurité des personnes en passant par la sécurisation des infrastructures et des activités à l'international ⁽⁶⁴⁾.

De strictes limites d'emploi.

La mission qui pourrait être confiée à des EPE privées, serait bien sûr strictement limitée à la légitime défense. Mais si cette limite ne pose pas de difficulté de principe, son application concrète est beaucoup plus délicate et suppose une analyse fine des situations possibles et des réponses adaptées. La légitime défense des personnes, certes; mais qu'en est-il des biens? La réponse aux multiples scénarios d'emploi de la force et l'énumération des cas d'ouverture de feu sont inscrites dans des règles d'engagement dont l'écriture nécessite une approche juridique et opérationnelle qui n'est pas à la portée de n'importe quelle société, sous prétexte qu'elle a dans son fichier les noms de quelques anciens, aussi valeureux et expérimentés fussent-ils.

Les pirates, en utilisant systématiquement leurs armes à feu de petit ou de moyen calibre, n'ont pas pour but de tuer mais de montrer leur détermination, d'effrayer et de pousser à la reddition sans combat. La résistance armée les fait renoncer après des échanges qui, pour être dangereux, se traduisent encore par un bilan inférieur à celui de l'ouverture de la chasse en France.

La réponse à la démonstration de force des pirates, pour impressionnante qu'elle soit, doit-elle nécessairement être proportionnelle? Doit-elle être préventive pour être dissuasive? Ou bien faut-il attendre que les tirs adverses mettent réellement la vie de l'équipage en danger pour réagir d'une façon qui risquera d'être d'autant plus violente qu'elle sera tardive? Les SMP pourront-elles définir dans leur règles d'engagement une procédure de tirs progressifs: tirs d'avertissement précédés de sommation et éventuellement suivis de tir au but, comme les militaires peuvent le pratiquer conformément à la réglementation et aux ordres d'opérations mûrement pesés et analysés par des états-majors qui ont à la fois l'expérience, la compétence juridico-opérationnelle, et sont placés sous les ordres directs ou quasi directs des hautes autorités de l'État?

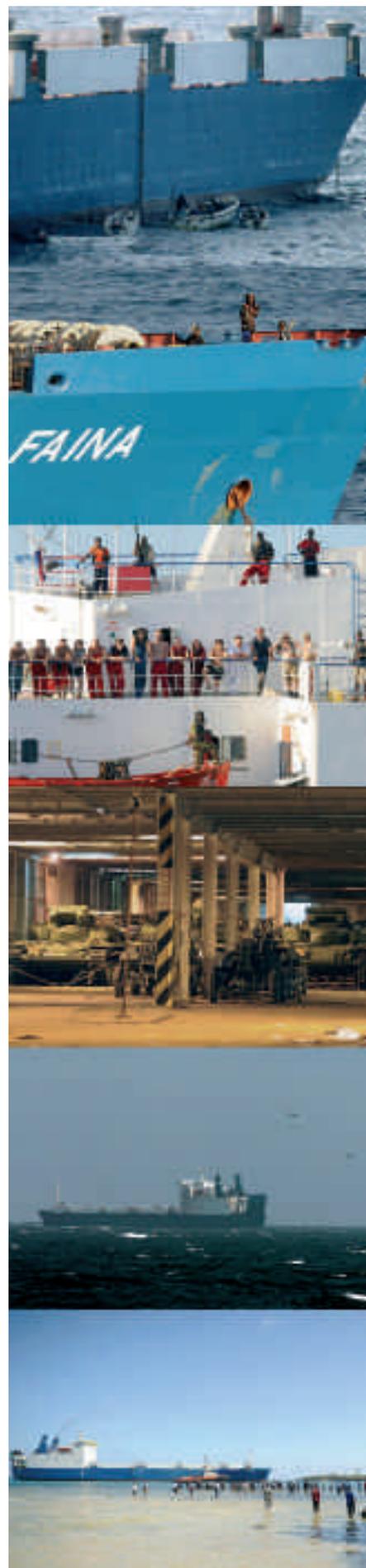
Aucune SMP ne peut présenter des garanties aussi complètes mais quelques entre-

prises ont probablement assez de sérieux et de ressources pour être "labellisées".

"Labelliser" pour mieux contrôler.

Entrer dans un tel processus suppose de la part de l'État, autorité certificatrice, un changement radical d'attitude vis-à-vis des SMP, qu'aucun élément ne permet encore d'envisager du côté de la Marine nationale. Mais la position plus nuancée de certains parlementaires tel Christian Ménart ⁽⁶⁵⁾, l'approche sans tabous d'officiers supérieurs du Centre des hautes études militaires qu'une étude récente du même centre vient de confirmer ⁽⁶⁶⁾, les travaux menés par la Délégation aux affaires stratégiques qui sont maintenant au stade interministériel sous l'égide du Secrétariat général de la Défense et de la Sécurité nationale (SGDSN) ouvrent la perspective d'un emploi raisonné des SMP pour diverses raisons d'opportunité dont la moindre n'est pas la concurrence internationale que la France n'est pas en état d'affronter dans ce domaine entièrement entre les mains des Anglo-Saxons. Cette perspective est envisagée par l'ensemble de ces travaux dans un contexte qui est celui de la périphérie des conflits armés ⁽⁶⁷⁾, alors que les opérations menées dans le cadre de la sûreté maritime relèvent de la police: il s'agit d'interdire, de dissuader et de réprimer. L'emploi de la force est strictement limité à la légitime défense, y compris pour les acteurs étatiques.

La force *Atalanta* montre la voie d'une coopération étroite avec un partenaire privé, non pas en tant qu'équipe embarquée, mais comme partenaire actif de la force. Le blog "Bruxelles 2", dans sa livraison du 29 décembre 2009, rapporte que les avions *Merlin III* luxembourgeois participant à l'opération *Atalanta* appartiennent à une société privée luxembourgeoise (CAE Aviation), missionnée par le gouvernement du Grand-Duché pour opérer au sein de la force anti-piraterie de l'Union européenne. C'est la première fois qu'une société privée est ainsi intégrée dans un dispositif militaire de l'Union européenne ⁽⁶⁸⁾. Comme le remarque Nicolas Gros-Verheyde: "c'est une unité entière opérationnelle qui est confiée au privé. L'avantage est évident: souplesse, discrétion, et... rapidité de déploiement. Ainsi CAE Aviation est arrivée dans l'archipel avant la signature par l'Union européenne d'un accord



Le 28 septembre 2008, le cargo MV Faina est attaqué par des pirates somaliens. Après quatre mois de captivité, ce navire ukrainien transportant des armes est libéré contre une rançon larguée par parachute.

SOFA avec les Seychelles. La structure civile a aussi l'avantage de nécessiter moins de formalisme et moins d'hommes qu'une structure militaire". La France ne peut ignorer ce précédent, de même qu'elle ne peut plus ignorer les demandes venant des armements, rares, il est vrai, parce que découragées. Persister dans le refus fait courir le risque d'un appel aux SMP sans cadre administratif ni contrainte opérationnelle. La "labellisation" ⁽⁶⁹⁾, ou habilitation, apparaît donc comme une nécessité et une garantie. Quatre domaines pourraient être habilités : l'entreprise, le personnel, la qualification, les règles d'engagement.

L'entreprise. Son expérience, son éthique (nécessité d'un comité composé de personnalités de premier plan), la qualité de son encadrement.

Le personnel. Il devrait être issu des rangs des armées ou de la police ⁽⁷⁰⁾. Chaque employé devrait être personnellement habilité et salarié direct de l'entreprise pour pouvoir être déployé en opération, comme, par exemple, membre d'une équipe opérationnelle telle une EPE. Cette obligation a pour but d'éviter la sous-traitance et le risque de recourir à du personnel ne présentant aucune garantie car échappant à tout contrôle.

La qualification. Elle résulte non seulement de l'expérience professionnelle préalable mais aussi du programme d'entraînement auquel la SMP devra soumettre ses employés et qui doit pouvoir être mené sous le contrôle des armées. La qualification concernerait non seulement le personnel mais aussi l'équipe, et viserait deux objectifs : d'une part, la bonne connaissance des règles d'engagement et les bons réflexes dans leur emploi, d'autre part, une capacité minimale à s'intégrer dans le dispositif opérationnel militaire pour éviter tout risque d'interaction malheureuse et permettre la fluidité de l'information.

Les règles d'engagement. Elles devront être examinées par l'autorité opérationnelle qui pourra y mettre son *veto*. Ces règles devront en particulier définir de façon stricte l'autorité du capitaine vis-à-vis de l'EPE en cas d'ouverture du feu. En aucun cas, l'embarquement d'EPE ne doit dispenser les mesures passives préconisées notamment par l'OMI et destinées à retarder l'action des pirates. Cette obligation constitue une précaution indispensable vis-à-vis d'une mon-



Membre d'une EPE à bord du Gléan, thonier français, aux Seychelles.

tée rapide et incontrôlée de la violence qui représente le principal risque que les SMP pourraient faire courir à ceux qu'elles sont chargées de protéger. La labellisation devrait aussi prendre cette question en compte et être donc exercée à l'égard des armateurs pour distinguer les professionnels sérieux des autres.

Qui dit habilitation dit aussi refus et/ou retrait car l'habilitation devrait faire l'objet d'un renouvellement régulier, voire d'une sanction. Il conviendrait d'assortir la procédure de toutes les garanties de publicité et de régularité pour éviter les recours administratifs ou contentieux auxquels toute sanction administrative est susceptible de donner lieu. De ce point de vue, il n'y a pas lieu de distinguer entre les SMP maritimes (SMPM) employées à participer à la lutte contre l'insécurité maritime et les SMP destinées à être utilisées à la périphérie des opérations extérieures (OPEX). Car l'écueil sur lequel ont échoué les diverses expériences (notamment américaines en Irak) est la perte de contrôle par la puissance publique de la SMP, qui, de sous-traitance en sous-traitance, finit par ne plus avoir aucun rapport avec le contractant initial. La labellisation ou habilitation n'est donc pas une garantie propre aux SMPM, elle concernerait l'ensemble des sociétés militaires privées, toutes confrontées au risque que la recherche de la marge financière maximale l'emporte sur tout et notamment sur l'emploi de compétences sérieuses.

[Conclusion. Pour une approche constructive, globale, (interministérielle, interarmées et européenne) et raisonnée.]

Voulues par les uns, vouées aux gémonies par les autres, les SMPM seraient la meilleure et la pire des choses comme la langue d'Esopé : la meilleure si les équipes de protection embarquées privées réussissaient, à l'instar des équipes militaires, à repousser les attaques des pirates ; la pire quand elles échoueraient et que leur seule présence transformerait l'affaire en une bataille sanglante dont les équipages seraient les victimes. C'est dire que leur éventuel emploi relève du principe de précaution. L'habilitation constitue la première réponse.

Les spécificités des SMPM :

- opération de protection contre une agression criminelle, et non sous-traitance par l'État de certains soutiens à des OPEX, ce qui suppose que l'engagement de la force, même à vocation dissuasive et limité à la légitime défense, est au cœur de la mission ;
 - dans les OPEX, la violence peut être celle de la guerre ouverte et l'emploi des SMP, bien qu'écartées des combats, ne peut pas faire abstraction de ce contexte et du droit applicable ⁽⁷¹⁾ alors que le contexte juridique de l'emploi des SMP maritimes reste celui du droit de la paix, droit de la mer et droits pénaux nationaux ;
 - l'employeur des SMPM est une entreprise privée et non l'État qui n'en serait que le contrôleur ;
- ... rendent donc nécessaire, sinon urgent, un travail de réflexion et de construction propre aux acteurs du monde maritime. La concurrence internationale les y invite, elle ne concerne pas seulement les SMPM ⁽⁷²⁾ mais aussi les opérateurs marchands : tel armateur national pourrait "dépavillonner" ses navires pour avoir la liberté d'emploi de SMPM que la France ne lui accorde pas ⁽⁷³⁾. De façon plus générale, quelle réponse pour les navires "étrangers" d'intérêt français ⁽⁷⁴⁾ ? Imagine-t-on qu'ils puissent utiliser les services d'une SMPM sans que l'État français ne s'y intéresse ? Une interrogation du même ordre est initiée au plan international comme en témoigne la réunion du Groupe de contact des Nations unies ⁽⁷⁵⁾ de New York en date

du 28 janvier 2010 au cours de laquelle le président d'un des groupes de travail a souhaité que soit menée l'étude des lignes directrices permettant d'encadrer l'action des agents de sûreté armés fournis par des agences privées proposant leurs services pour la protection du trafic commercial au large de la Somalie ⁽⁷⁶⁾. Compte tenu des réticences de certains États dont la France, cette proposition n'a pas été retenue pour le moment mais elle est significative de l'émergence du besoin.

Enfin, si elle devait voir le jour, cette réflexion relative aux SMPM ne devrait pas être menée en ignorant les études interministérielles sur la sous-traitance à des entreprises privées d'un certain nombre de domaines qui participent au soutien des opérations (gardiennage, logistique, entretien des infrastructures des transmissions, etc.).

Deux objectifs sont communs :

- répondre à la concurrence internationale en prenant en compte l'émergence d'un secteur d'activité "paramilitaire" que l'on ne peut plus ignorer ;
- inscrire ces activités nouvelles dans un socle juridique et administratif à construire.

Et, bien sûr, c'est au plan européen que le dossier devra être finalisé.

Il convient donc de profiter de ce mouvement maintenant bien amorcé en France pour faire avancer la question au bénéfice de la sûreté maritime. Sans perdre de vue



Membre d'une EPE en surveillance.

que la Marine militaire, dans un contexte de pénurie budgétaire prolongé, pourrait avoir besoin de se tourner vers les unités marchandes pour satisfaire ses propres besoins. Elle retrouverait ainsi, dans le débat sur les SMP maritimes, l'occasion de réunir tradition, actualité et peut être modernité. ■

(1) Et l'on pourrait ajouter à cette liste le fait que l'administration et la réglementation étaient largement identiques.

(2) *"La guerre de course ou la course était une guerre navale menée par des armateurs privés et leur armement maritime au nom et pour le compte de leur roi. Elle consistait à attaquer et, si possible, à s'emparer de la cargaison des navires marchands battant pavillon d'une puissance ennemie déclarée pour détruire son commerce maritime et ses approvisionnements tout en enrichissant la puissance qui effectuait la prise."* (Professeur Pancracio, *Bulletin d'Études de la Marine*, n° 43, décembre 2008).

(3) Il conviendrait de dire *"La puissance dominante"*, c'est-à-dire le Royaume-Uni et c'est bien lui qui, lors de la conférence internationale de Paris, a voulu et obtenu la fin de la course.

(4) Article 88 : *"La haute mer est affectée à des fins pacifiques"*.

(5) Article 27 définition du navire de guerre.

(6) Article 110 droit de visite.

(7) Le décret 97-506 du 20 mai 1997 relatif aux commandements de force maritime et d'élément de force maritime confirme ce devoir de protection du pavillon national :

– article 27 : *"Sur le territoire ou dans les eaux intérieures ou dans la mer territoriale d'un État étranger, le commandant de force maritime ne doit pas recourir à la force ni agir d'une façon susceptible de conduire à l'emploi de la force sans y avoir été spécialement autorisé par l'autorité habilitée à cet effet, à moins qu'il n'ait soit à repousser une attaque contre les représentants diplomatiques ou consulaires de France, contre des nationaux ou contre des navires ou aéronefs français, soit à défendre l'honneur du pavillon. Dans les circonstances prévues ci-dessus, le commandant de force maritime se consulte, à moins d'impossibilité, avec les représentants diplomatiques ou consulaires de France. Dans le cas où il n'est pas en mesure d'obtenir en temps utile l'autorisation de l'autorité habilitée visée à l'alinéa précédent, il demeure seul juge de l'opportunité de décider de l'emploi de la force. Dans ce cas, il demeure également seul juge des limites dans lesquelles cette action peut être exercée."*

– article 33. *" Sous réserve des dispositions de l'article 35, le commandant de navire de guerre*

est tenu de porter assistance à toute personne embarquée sur des navires et aéronefs français et étrangers, dont la vie est menacée par un danger grave et imminent".

(8) Précision sémantique relatives à la sécurité maritime (au sens large) : on distingue la sécurité maritime (au sens strict), *Safety*, qui répond aux risques accidentels qu'ils soient d'origine naturelle ou humaine et la sûreté maritime, *Security*, qui répond aux menaces volontaires d'origine humaine.

(9) L'exemple le plus récent et remarquable est la protection assurée par la Marine nationale de la flotte sous pavillon français dans le golfe arabo-persique lors du conflit Iran-Irak (septembre 1980-août 1988).

(10) Article de Vincent Groizeleau dans *"Mer et Marine"* du 5 septembre 2007.

(11) SOFLUMAR dont le président est depuis le président de l'Institut français de la mer et du Cluster maritime français.

(12) Cet acronyme de SMP, simple et connu, sera désormais employé même si la terminologie évolue actuellement vers d'autres termes tels SPIM pour société privée d'intérêt militaire, plus précis mais moins répandu. SPM est retenu par le CICR dans le document de Montreux (voir note infra).

(13) Ibid.

(14) Loi N° 69-441 du 20 Mai 1969, encore appelée Loi *"TRAMIN"* (sur les transports maritimes d'intérêt national).

(15) Conséquences de la piraterie sur les ports est africains : cf. la note de l'ISEMAR rapportée par le journal *"Le marin"* du 12 mars 2010.

(16) *"Nette diminution de la piraterie dans le détroit de Malacca"* titrait *L'Express.fr* du 20/11/2008. Il convient de rester prudent et de ne pas considérer comme définitivement acquise la sécurité dans ce détroit.

(17) L'avenir à moyen terme de l'Afrique du Sud doit être suivi très attentivement et les événements actuels au Nigeria n'incitent pas à l'optimisme. Cf. *Le Monde* du 1^{er} avril 2010 : *"Piraterie et enlèvements dans le delta du Niger, une industrie" en pleine expansion*". Et au plan de la fiction littéraire qui parfois anticipe la réalité : *"Jours de tremblement"* de François Emmanuel (*Le Seuil* avril 2010) où les passagers d'un paquebot de luxe croisant au large de l'Afrique sont pris en otage par des "chiens de guerre" (rapporté par le *Figaro littéraire* du 18 mars 2010).

(18) Comme en a témoigné un certain nombre d'intervenants lors de l'International Maritime Conference du salon naval (*"LIMA 2009"*) à Langkawi (Malaisie novembre 2009).

(19) Sauf exceptions : la piraterie en Asie du Sud-Est, détroits indonésiens et mer de Chine, prenait parfois un tour très violent allant jusqu'à l'élimination des membres d'équipage du navire capturé.

(20) Comme y invite le travail de quatre stagiaires du CHEM : "Les nouveaux mercenaires : la fin des tabous" (J.-F. Hogard, B. Le Ray, P. Pacorel et Th. Rousseau) ("Collection des chercheurs militaires" Es stratégie Editions – CEREM mars 2008).

(21) Au sens large, c'est-à-dire l'état-major de la Marine et les marins des cabinets militaires du Premier ministre et du ministre de la Défense.

(22) Amiral Forissier, chef d'état-major de la Marine : "Nous ne voulons pas de bavures et il faut donc travailler avec des personnels très entraînés [...] la montée constatée de la violence nous inquiète et la venue de mercenaires ne serait pas un facteur de diminution de cette violence. De plus, si nous sommes hostiles à des sociétés privées, c'est parce que nous voulons garantir le plein engagement de l'État".

(23) 1^{er} et 2 décembre 2009 à Brest.

(24) La frégate espagnole *Navarra* a intercepté au large de la Somalie un baleinier (bateau-mère) ainsi que deux *skiffs*. Ces bateaux sont fortement soupçonnés d'avoir participé à l'attaque du MV *Almezaan*. Ce cargo battant pavillon panaméen, qui allait vers Mogadiscio, avait pu s'échapper, notamment grâce à la riposte des gardes privés à bord qui avaient ouvert le feu sur l'agresseur, et avait lancé un appel de détresse. Dans les bateaux suspects, les marins espagnols ont retrouvé "un cadavre qui portait des traces d'armes légères" (Blog "Bruxelles 2" du 23 mars 2010).

(25) Amiral commandant la zone maritime de l'océan Indien, autorité opérationnelle des forces aéromaritimes déployées dans sa zone sous l'autorité du chef d'état-major des armées et du délégué du gouvernement pour l'emploi de la force en mer en application de la loi sur la police en mer du 15 juillet 1994.

(26) Tirs de semonce précédant un éventuel tir au but dirigé contre les œuvres mortes et non contre les personnes conformément au décret du 19 avril 1995 relatif à l'emploi de la force en mer.

(27) Arrestation le 5 mars de six pirates par les EPE du *Trévignon* lors de l'attaque du *Talenduic* ("Mer et Marine" du 8 mars 2010).

(28) Cf. affaire du *Biscaglia* rapportée plus loin.

(29) Amiral Forissier : "Notre système est organisé pour s'inscrire dans la durée. Pour l'instant, cette surcharge est gérable dans le cadre de nos budgets actuels. Si cela devait perdurer, peut-être faudrait-il faire appel à l'argent public. On peut tenir deux ou trois ans, mais pas au-delà car on ne peut être sur le terrain et former les jeunes en même temps" (colloque de Brest des 1^{er} et 2 décembre 2009).

(30) Voir le dossier réalisé par Armateurs de France dans "Mer et Marine" du 21 novembre 2008.

(31) Christian Garin, Président, Armateurs de France : "Pour Armateurs de France, la sûreté est une mission régalienne de l'État et elle ne saurait

être prise en charge par quelqu'un d'autre." Cette position concerne les bateaux battant pavillon français ou bien battant pavillon étranger mais contrôlés par des armateurs français (colloque de Brest des 1^{er} et 2 décembre 2009) ; "Nous saluons tout ce qui a été fait. Notre doctrine reste la même : Armateurs de France refuse le principe des milices privées à bord des navires. La protection de nos navires est une prérogative régalienne. Et la législation conduit à rendre l'armateur ou son représentant, responsable pénalement s'il utilise de telles milices à son bord." (Le Marin, n° Hors-Série, avril 2010, "Armements français").

(32) MSC 86 - Maritime Safety Committee - 86th session: 27 May - 5 June 2009 : "The MSC agreed that flag States should strongly discourage the carrying and use of firearms by seafarers for personal protection or for the protection of a ship. Seafarers, if it was agreed, are civilians and the use of firearms requires special training and aptitudes and the risk of accidents with firearms carried on board ship is great. Carriage of arms on board ship may encourage attackers to carry firearms or even more dangerous weapons, thereby escalating an already dangerous situation. Any firearm on board may itself become an attractive target for an attacker. Carriage of firearms may pose an even greater danger if the ship is carrying flammable cargo or similar types of dangerous goods. It was agreed that the use of unarmed security personnel is a matter for individual shipowners, companies, and ship operators to decide. The carriage of armed security personnel, or the use of military or law-enforcement officers (duly authorized by the Government of the flag State to carry firearms for the security of the ship) should be subject to flag State legislation and policies and is a matter for the flag State to authorize, in consultation with ship owners, companies and ship operators.

MSC.1/Circ.1333 Use of privately contracted armed security personnel. (7) The use of privately contracted armed security personnel on board ships may lead to an escalation of violence. The carriage of such personnel and their weapons is subject to flag State legislation and policies and is a matter for flag States to determine in consultation with shipowners, companies, and ship operators, if and under which conditions this will be allowed. Flag States should take into account the possible escalation of violence which could result from carriage of armed personnel on board merchant ships, when deciding on its policy.

On peut aussi citer les circulaires 1332 et 1334.

(33) MSC1/ Circ. 1334 Recours à des agents de sûreté armés fournis par des agences privées (§ 63) "Si la présence d'agents de sûreté armés est autorisée à bord, le capitaine, le propriétaire du navire, l'exploitant et la compagnie devraient tenir compte des possibilités d'escalade de la violence et d'autres risques. Toutefois, la décision de faire appel à des

agents de sûreté privés armés à bord des navires de commerce et des navires de pêche appartient à l'État du pavillon agissant en consultation avec les propriétaires de navires, les exploitants et les compagnies. Les capitaines, propriétaires de navires, exploitants et compagnies devraient se mettre en rapport avec l'État du pavillon et demander des précisions sur la politique nationale concernant la présence à bord d'agents de sûreté armés. Il faudrait satisfaire à toutes les prescriptions juridiques stipulées par les États du pavillon, du port et côtier."

(34) "Des hommes armés sur des bateaux, c'est mettre en danger la vie humaine", Eudes Riblier précédent président d'Armateurs de France ("Mer et Marine", le 7 juillet 2008).

(35) Et civil. Voir dans ce sens "Insécurité maritime, entre forces navales et privatisation", mémoire de l'aspirant Mehdi Kouar du CESM, citant, page 60, le rapport du député Christian Ménard sur la piraterie maritime.

(36) 15 janvier 2004, Saint-Lô (France) : le Tribunal des Affaires de sécurité sociale de la Manche a jugé que l'attentat de Karachi (8 mai 2002), qui présente les caractères d'un accident du travail, n'a été rendu possible que par la faute inexcusable commise par l'employeur qui n'avait pas pris les mesures propres à assurer la sécurité de ses salariés.

(37) Le juge pénal pourrait se déclarer compétent en cas de victime française.

(38) Mauvaise analyse du risque et a fortiori des réponses opérationnelles, notamment absence de réflexion sur les règles d'engagement, dénigrement de la Marine, facturation excessive et non justifiée, etc.

(39) Courrier du Premier ministre du 2 janvier 2009 cité par "Mer et Marine" du 15 mai 2009.

(40) Dont la force européenne *Atalanta* n'est qu'une partie puisque participent à la protection du trafic maritime, les États-Unis et la TF1 51, l'OTAN (SNMG 1 ou 2) et des "indépendants", tels le Japon, la Russie, l'Inde, la Malaisie, l'Iran.

(41) Ce *supply* de Bourbon avait été pris d'assaut, en octobre 2008, par des hommes armés alors qu'il intervenait pour une opération de support sur un champ pétrolier exploité par Total, situé à quinze milles au large de la péninsule de Bakassi, au Cameroun. Dix des quinze membres d'équipage présents à bord avaient été enlevés, tous collaborateurs de Bourbon.

(42) Voir note suivante...

(43) Voir note suivante.

(44) Qui s'appuient discrètement sur des sociétés spécialisées dans la sécurité mais il n'en n'est pas fait état.

(45) Voir note précédente !

(46) Sans que l'on puisse parler de "vetting de sûreté" par analogie avec la sécurité maritime. La sécurité des pétroliers exige évidemment que les

mesures de sûreté ne puissent comporter l'emploi d'armes à feu.

(47) Essentiellement selon trois critères : route, protégée ou non par les forces navales, vitesse du navire, variable selon le type et la nature de l'activité (pêche, pose de câbles), et, enfin, hauteur du franc-bord (de quelques mètres à quelques dizaines de centimètres).

(48) Plus politiques que juridiques.

(49) *Supra*, 1^{re} partie, §II.

(50) *"Mer et Marine"* du 14 septembre 2008.

(51) Ces deux thoniers français se trouvaient à environ 300 km au nord des Seychelles et 1 100 km des côtes somaliennes. Des équipes de protection embarquées (EPE) ont repoussé l'attaque. *"Les fusiliers-marins et commandos Marine présents sur les thoniers ont répliqué à la menace par un emploi gradué et proportionné de la force. Par trois fois, les pirates ont interrompu leur attaque avant de la relancer. Dans leur dernière tentative, les pirates ont fait usage de leurs armes. Les EPE ont répliqué en direction des skiffs, ce qui a entraîné l'arrêt immédiat et définitif des attaques"* (État-major des Armées). (*"Mer et Marine"* du 12 septembre 2009)

(52) *"Les équipes de militaires embarqués sont d'une efficacité totale. La protection de nos équipages et de nos navires est pleinement assurée, ce que l'on savait déjà parce que nous connaissons bien les fusiliers marins et les commandos de Marine depuis longtemps. Des hommes absolument extraordinaires. Ils ont fait leur travail, dans les conditions de professionnalisme que l'on connaît. C'est, pour nous, l'absolue confirmation que nos équipages sont parfaitement en sécurité dans le dispositif qui a été mis en place"* (Jean-Yves L'Abbé, président du syndicat des armateurs thoniers). Cité par *"Mer et Marine"*, 12 octobre 2009.

(53) Blog *"Bruxelles 2"* du 21 mars 2010.

(54) *"Les thoniers veulent réduire le coût de la protection"* (*Le Marin*, 5 mars 2010).

(55) Essentiellement ceux qui couvrent le risque de guerre auquel la piraterie est assimilée.

(56) On voit, à travers cet exemple, que les équipes de protection embarquées ne sont pas le seul mode d'intervention envisageable pour les SMP, on a même vu des navires de protection armés par une société de sécurité privée (PISTRIS, par exemple, mais aussi Blackwater qui avait acquis un vieux patrouilleur, le *Mac Arthur*). Cette modalité de protection est intéressante car le risque apparaît moindre pour le navire protégé même si les questions sont difficiles à résoudre puisque le droit international ne reconnaît pas le navire armé privé.

(57) De 24 000 à 36 000 euros, voire 55 000 euros par mois et par bateau.

(58) Société basée à Hereford, dirigée par un ancien des SAS, Bob Cole, Minimal Risk est notamment intervenue en Irak, comme consultant sécurité et pour protéger les équipes de télévision de la BBC à Basra et au Koweït en 2003 (*"Mer et Marine"*).

(59) Selon un accord passé avec le gouvernement des Seychelles, les armes des "mercenaires" resteront sous la garde du capitaine quand il rentrera au port. Sept navires seraient concernés par cette protection. Les navires non protégés navigueraient en tandem avec un navire protégé. Mais pour les thoniers, cette solution de gardes privés est un pis aller. Ils préfèrent et de loin la solution de "marines" qui leur paraît plus sûre à la fois au niveau opérationnel et de la responsabilité (*"Mer et Marine"*).

(60) Voir aussi le blog *"Bruxelles 2"* du 21 mars 2010, cité plus haut, qui fait état des attaques repoussées par les EPE françaises mais aussi par les gardes privés à bord des chalutiers espagnols.

(61) Général de Saqui de Sannes (conseiller institutionnel France-Afrique de CMA-CGM), lors du colloque de la fondation pour la recherche stratégique de décembre 2009 cf. article de Jean Guisnel dans le Point.fr du 7 décembre 2009 : *"Pour l'ancien général, la solution existe. Elle consiste à "se tourner vers des sociétés de sécurité privées, labellisées par les autorités françaises, dont les compétences seraient vérifiées chaque année"*. Et de citer les personnels des fusiliers marins ou de la gendarmerie partis en retraite, qui feraient d'excellentes sentinelles à bord des navires. Pour Pierre de Saqui de Sannes, adepte du parler vrai, *"les Espagnols le font sur leurs thoniers, les Américains aussi, pourquoi pas nous ? Soit on fait comme eux, soit on quitte la zone..."* On sait que la Marine nationale française a accepté d'embarquer sur les thoniers bretons opérant dans l'océan Indien des EPE (équipes de protection embarquées), dont les frais sont pris en charge par les armateurs. CMA-CGM sait que les moyens de la Marine ne suffiraient pas à protéger ses bateaux, et ne voit pas pourquoi la France s'interdirait sa solution, dès lors qu'elle reposerait à 95 % sur d'anciens cadres des armées. *"Bien formés, ils ont porté des armes toute leur vie, ce ne sont pas des fous furieux"*.

(62) Colloque de Brest des 1^{er} et 2 décembre 2009.

(63) Flux régulier des militaires quittant encore jeunes le service actif, dont le potentiel physique et l'expérience font une ressource non négligeable.

(64) L'auteur ne se sent pas autorisé à les citer.

(65) Rapport d'information sur la piraterie maritime du 13 mai 2009. Le rapporteur préconise d'*"adopter un cadre juridique national pour les activités des sociétés militaires privées"*.

(66) *"Nouveaux engagements et privatisation, jusqu'où aller ? Recommandations (?) pour une répartition entre civils et militaires"* CHEM décembre 2009, document diffusion restreinte. Cette étude est cependant très réservée sur l'embarquement de SMP à bord des navires de commerce en cas de piraterie, lui préférant l'actuelle solution militaire.

(67) Au sens des conventions de Genève de 1949, c'est-à-dire l'emploi effectif de la violence armée (au plan international ou non international) et non

dans la seule situation juridique de guerre. À ce titre, les opérations de maintien de la paix menées en application de résolutions du Conseil de sécurité des Nations unies sur le fondement du chapitre VII de la Charte relèvent du droit des conflits armés. Tel n'est pas le cas des opérations de police contre l'insécurité maritime qui s'exercent dans un cadre juridique spécifique : le droit de la mer est le cadre pertinent de la lutte contre la piraterie. Les résolutions du conseil de sécurité (Ch. VII) qui sont le fondement de l'intervention des marines n'ont pas pour but de changer ce cadre mais d'en assouplir les dispositions pour rendre possible leur intervention dans la mer territoriale somalienne. Le droit de la mer n'est pas suspendu mais modifié dans un espace-temps limité.

(68) *"Une douzaine de personnes, pilotes, copilotes, observateurs se relaient pour servir deux avions de surveillance maritime "Merlin III" (un autre avion se situe en réserve). La plupart des personnes présentes sur cette mission sont d'anciens militaires, souvent français, aguerris à diverses missions d'assistance à la sécurité. Coût pour le Grand-duché : quatre millions d'euros, selon le ministère de la Défense"*. Blog *"Bruxelles 2"* du 29 décembre 2009

(69) Pour reprendre l'expression employée par le général de Saqui de Sannes au colloque de Brest, 1^{er} et 2 décembre 2009

(70) Ne pas avoir de casier judiciaire est à l'évidence une condition minimale. L'idéal serait de pouvoir accéder au dossier individuel, ce qui fait préférer du personnel appartenant à la réserve militaire.

(71) Document de Montreux relatif aux obligations juridiques internationales pertinentes et aux bonnes pratiques pour les États concernant les activités des sociétés militaires privées adopté le 17 septembre 2008 à l'initiative du Comité International de la Croix rouge par 17 États. (Commentaires du Doyen L. Balmond - RGDI 2009 n° 1).

(72) Selon le questionnaire du comité de sécurité maritime de l'OMI, seuls deux pays, les États-Unis et l'Espagne, autorisent des gardes armés à bord des navires battant leur pavillon, mais les réponses ne couvrent pas, loin s'en faut, l'ensemble des pavillons membres de l'organisation.

(73) Et inversement pour bénéficier de la protection des EPE militaires.

(74) Par la nationalité des membres de l'équipage, de l'armateur, de l'affrètement, la destination de la cargaison.

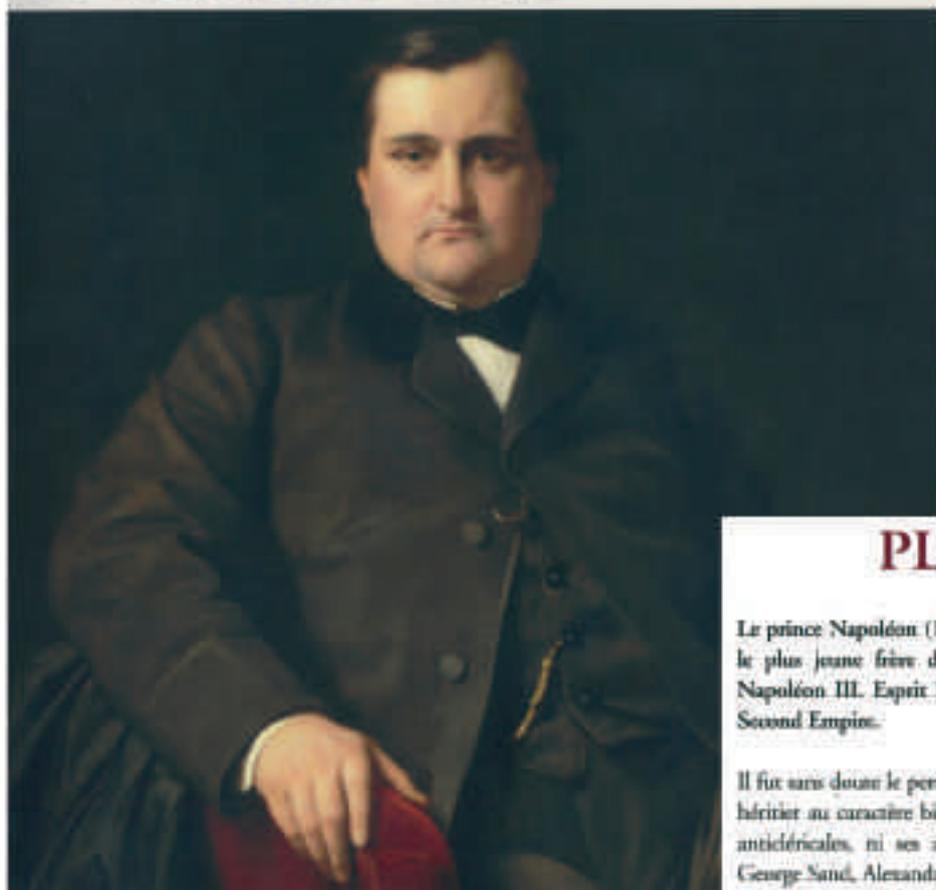
(75) Le Groupe de contact sur la lutte contre la piraterie au large des côtes somaliennes, créé en janvier 2009, associe 24 pays et cinq organisations régionales et internationales.

(76) Cette question de l'établissement de lignes directrices pour les agents de sûreté armés avait déjà été évoquée lors de la dernière réunion du comité de la sécurité de l'OMI en

Michèle Battesti

PLON-PLON

Le Bonaparte rouge



PLON-PLON

Le prince Napoléon (1822-1891), dit Plon-Plon, fils du roi Jérôme, le plus jeune frère de Napoléon I^{er}, était le cousin germain de Napoléon III. Esprit libre, il fut perçu comme l'enfant terrible du Second Empire.

Il fut sans doute le personnage le plus vilipendé de son temps. Car cet héritier au caractère bien trempé ne renia jamais ses idées libérales et anticléricales, ni ses amis tels Proudhon, Flaubert, Renan, Taine, George Sand, Alexandre Dumas, parfois en délicatesse avec le pouvoir. Indifférent au qu'en-dira-t-on, il affichait ses liaisons tapageuses avec des actrices, dont la tragédienne Rachel, ou des courtisanes de haut vol comme Jeanne de Tourbey, Anna Desliens ou Cora Pearl.

Représentant l'aile radicale du bonapartisme, il siégea avec l'extrême gauche durant la Seconde République, ce qui lui valut le surnom de « prince rouge », et condamna le coup d'Etat du 2 décembre 1851, avant d'entrer à reculons dans la peau d'une altesse impériale, lors de la restauration de l'Empire. L'homme avait une foi absolue dans le progrès et encouragea les revendications ouvrières au point de se retrouver, involontairement, à l'origine de la 1^{re} Internationale. Contre toutes les oppressions, à commencer par l'esclavage, Plon-Plon était d'une carbonnée intellectuelle inimitable. Collectionneur et mécène, il relança la mode de l'Antique et patronna Gustave Moreau. C'est le visionnaire, cet observateur mordant et intelligent, véritable personnage de roman, que cette biographie donne à découvrir en même temps qu'un siècle novateur et bouillonnant.

Michèle Battesti, docteur habilitée en histoire, est responsable de programmes à l'Institut de recherches stratégiques de l'École militaire. Spécialiste de l'histoire de la marine et du XIX^e siècle, elle est notamment l'auteur de La Bataille d'Aboukirk (1798) et de Trafalgar.

978-2-262-02296-0



www.editions-perrin.fr

27 €

Prix France TTC



Le prince Napoléon dit Plon-Plon et la Marine

Madame Michèle Battesti

Responsable de programmes à l'IRSEM

LE PRINCE NAPOLÉON (TRIESTE, 1822-ROME, 1891), NEVEU DE L'EMPEREUR Napoléon I^{er}, fils d'un roi de la Révolution, Jérôme, et cousin germain de Napoléon III, est connu dans l'histoire sous le surnom de "Plon-Plon", érigé en sobriquet. Ses contemporains ont dressé de lui un portrait au vitriol, avec des défauts réhhibitoires tels la lâcheté, l'avarice, la débauche, que l'historiographie a repris à bon compte. Cette "célébrité négative" est en vérité un personnage à multiples facettes : libéral sur les plans politique, économique et social, collectionneur, mécène, amateur d'art et de théâtre, partisan inconditionnel du principe des nationalités. Respectueux intransigeant des valeurs humanistes, il a été de tous les combats contre les lois d'exil, les proscriptions, l'esclavage, la traite négrière, l'oppression des peuples, l'injustice sociale au point d'être à l'origine indirecte de la première Internationale. Anticlérical, laïc, républicain, il a siégé avec l'extrême gauche durant la II^e République, gagnant le surnom de "prince rouge" avant de condamner le coup d'État du 2 décembre 1851, puis d'entrer à reculons dans la peau d'une altesse impériale lors de la restauration de l'Empire par son cousin germain. Il s'est alors escrimé à faire évoluer le régime vers l'empire libéral, objectif atteint en janvier 1870 et avalisé par plébiscite quelques semaines avant le désastre de Sedan. Napoléon III, méfiant, ne lui a accordé que des emplois officiels intermittents qu'il a réussis, comme plusieurs missions diplomatiques, la présidence de l'exposition universelle de 1855, ou ratés, comme le ministère de l'Algérie en dépit d'idées très originales, ou ses commandements durant les guerres de Crimée – où après s'être illustré à la bataille de l'Alma, il a quitté prématurément son poste –, ou d'Italie. Sourcilieux sur le respect de sa vie privée, il s'est affiché, dans le mépris le plus complet du qu'en-dira-t-on, avec des maîtresses sulfureuses telles la tragédienne Rachel ou des hétaires de haut vol. Il n'a jamais pu assumer sa condition de personnage public, vivant dans une "maison de verre" au vu et su de tout le monde, ce qui a grandement nui à sa réputation. Il s'est payé le luxe de cultiver son impopularité autant que ses amitiés au premier rang desquelles figurent le révolutionnaire Proudhon, le journaliste Émile de Girardin, les écrivains Flaubert, Renan, Taine, Sainte-Beuve, George Sand et Alexandre Dumas, en délicatesse avec le pouvoir. À la chute de l'Empire, il a repris sa liberté face à un prince impérial, conservateur, et adhéré de nouveau à la République et défendu le principe de l'élection présidentielle au suffrage universel. Or, ce personnage hors du commun, tout en paradoxes et en contradictions, avait une passion oubliée par l'historiographie : la Marine.

["Enfant du corps" et de la Méditerranée.]

Par ses origines familiales et sa vie, le prince Napoléon appartient au monde méditerranéen. Né par les hasards de l'Histoire au bord de l'Adriatique à Trieste, en terre autrichienne, il a passé sa jeunesse à Rome et à Florence. Jamais très loin de la mer. Il appartient à la deuxième génération des Bonaparte, proscrits, interdits de séjour en France sous peine de mort. Ses parents, souverains déçus de Westphalie, quasi ruinés, mènent le train de vie d'une petite Cour allemande et passent leur été en villégiature au bord de la mer à Livourne, le débouché maritime de la Toscane sur la Méditerranée, à une centaine de kilomètres de Florence. La villégiature balnéaire est encore une mode récente venue de l'aristocratie anglaise. Elle correspond à une transhumance de la haute société sur le littoral, une façon de transformer la contrainte des cures "balnéotechniques" en plaisir. Mais l'immersion en mer est peu courante, même si le prince de Galles s'est baigné à Brighton en 1787, le futur Napoléon III à

Dieppe en 1812, ou la duchesse de Berry a été "exposée à la vague" par son médecin en 1824, ce qui lui vaut de passer, à tort, pour la fondatrice des bains de mer. Napoléon y devient un grand amateur de baignades. Plonger dans l'eau, que ce soit de mer, d'un fleuve, d'une rivière ou d'une source thermale est un plaisir auquel il ne saura jamais résister, même si l'eau est froide, surtout si elle est froide. "L'eau froide lave les ennuis", a-t-il coutume de dire. D'après les témoignages dans les années 1850 sur ses "bains « majestueusement plastiques » sans aucune espèce de caleçon" pris au Havre, Napoléon est un baigneur naturiste, peut-être par volonté délibérée de contester les conventions sociales au nom "du nu, du simple, du vrai" (Flaubert). Quoi qu'il en soit, il ne renoncera jamais à ce plaisir hédoniste même au prix de scandales, et conservera l'habitude prise dans son enfance de passer la saison des bains de mer dans une station balnéaire, non par snobisme ou imitation des mœurs de la haute société, mais parce qu'en vrai "balnéophile" il en éprouve le besoin physique.

Les rapports de son père Jérôme Bonaparte avec la mer sont plus complexes. Il est né lui aussi dans un port, à Ajaccio. En 1800, il est entré dans la Marine sous la pression de son frère Napoléon, qui avait eu l'intention d'intégrer l'École navale pour se retrouver finalement à l'École de Brienne. Ceci explique sans doute sa faible vocation. Comme le signale le ministre de la Marine, l'amiral Decrès, Jérôme souffre du mal de mer : "Ses goûts, sa constitution physique lui rendent insupportables le métier de la mer." Léger, porté aux aventures, indiscipliné, il est créatif pour trouver les occasions de mettre pied à terre. Enseigne de vaisseau, il prend aux Antilles le commandement du brick l'Épervier. Mais à la rupture de la paix d'Amiens arguant que le retour en France est rendu impossible par le déploiement de la Royal Navy, il quitte son commandement sans autorisation pour se rendre aux États-Unis et s'installe à Baltimore où il épouse, le 24 décembre 1803, une riche et ravissante héritière, Elizabeth Patterson. Mariage annulé par Napoléon, alors Premier Consul. À son retour en France, Jérôme reprend son service dans la Marine. Capitaine de frégate (juin 1805), il commande une division composée de trois frégates, d'une corvette et de deux bricks devant Alger pour obtenir la libération d'otages italiens devenus

citoyens de l'Empire. Le 14 septembre, il fait un retour triomphal à Gênes avec les 231 "esclaves" libérés : c'est la seule mission qu'il ait correctement exécutée dans la Marine. Promu capitaine de vaisseau en novembre, commandant du *Vétéran* dans l'escadre du contre-amiral Willaumez, il prend part à une croisière en Atlantique qui tourne au fiasco. Il fausse compagnie à son chef et, poursuivi par une escadre anglaise, trouve refuge en baie de Concarneau, où aucun vaisseau de 74 canons n'avait jamais pénétré. Il commence par être félicité par Napoléon, qui le promeut contre-amiral le 19 septembre 1806 à la faveur d'un avancement éclair alors qu'il n'a que 22 ans, mais les félicitations tour-



Le prince Napoléon vers 1860.

neront à la réprimande lorsque la sortie du *Vétéran* de Concarneau nécessitera trois ans d'efforts ! La carrière navale de Jérôme s'achève sur ce haut fait. Napoléon finit par admettre que son jeune frère n'a pas l'étoffe d'un marin. Il en fera un prince français, un général de division, un roi de Westphalie. Mais si Jérôme fut un bien curieux amiral, il a eu le temps de tisser de solides amitiés au sein de la Marine comme avec Emmanuel Halgan, son second sur le *Vétéran*, Victor-Guy Duperré ou Ange de Mackau, alors respectivement lieutenant et novice sur le même *Vétéran*, futurs amiraux et même ministres de la Marine pour les deux derniers. Sa vie durant, il entretient ce réseau de relations

dont son fils Napoléon bénéficie, au point de donner l'impression d'être traité par les marins comme un "enfant du corps" aussi bien en France qu'à l'étranger. Ainsi lorsque le prince Napoléon se rend en voyage d'études en Espagne en 1843, il est reçu en audience par le reine Isabelle II, le régent Espartero grâce aux lettres d'introduction de Jérôme adressées à l'amiral ministre de la Marine, lequel le chapeironne dans la bonne société madrilène. Son mentor, soigneusement choisi par Jérôme, est Louis-Auguste de Sainson, un ancien commis de la Marine qui a participé aux expéditions de Dumont d'Urville. Lorsqu'il fait escale à Toulon, il est parfaitement reçu "depuis l'amiral jusqu'au dernier



matelot" et visite de fond en comble l'arsenal, bien qu'interdit de séjour en France. Ledit amiral est Charles Baudin, lequel lui écrira plus tard que son père Baudin des Ardennes "a assez aimé votre oncle, le grand Napoléon, pour mourir de joie en apprenant son retour d'Égypte". Lors de son passage à Cadix, le prince dîne à bord du brick le *Palinure*. Nouvelle preuve que les officiers de Marine se moquent comme d'une guigne des interdits de leur gouvernement ou qu'ils les transgressent pour un "enfant du corps", de surcroît neveu de l'homme le plus illustre de son temps.

Quoi qu'il en soit, le prince Napoléon ne s'est pas contenté de profiter du réseau

“Marine” de son père, il a constitué le sien. Lorsque devenu altesse impériale, il dispose d’une maison militaire, la proportion de marins est supérieure ce que nécessiterait l’équilibre entre les armes. Son chambellan, le comte de Lastic, est un ancien capitaine de frégate ; un de ses médecins est le chirurgien de Marine Laurent Bérenger-Féraud, un des maîtres incontestés de la chirurgie de son temps ; un de ses aides de camp est le capitaine de frégate Antoine-Marie Georgette Du Buisson, commandant le yacht *Jérôme-Napoléon* ; le lieutenant de vaisseau Jules-Adolphe Brunet, son officier d’ordonnance, continue de le servir après la chute de l’Empire et reçoit en récompense le titre de baron

Roncière, qui sera promu vice-amiral en 1868, est un des officiers les plus influents de sa génération. De mars 1861 à juillet 1865, il occupe notamment le poste-clé de chef d’état-major du ministre de la Marine, Chasseloup-Laubat, où il joue un rôle essentiel dans les réformes entreprises dans la Marine impériale. Le prince Napoléon incite également des jeunes gens à entrer dans la Marine. C’est le cas en 1864 pour Gabriel-Victor Félix, le fils de la tragédienne Rachel – son ancienne maîtresse – qui lui avait fait promettre sur son lit de mort de s’occuper de lui. Il fait de même avec son jeune cousin Lucien Wyse dit Bonaparte-Wyse, petit-fils de Lucien Bonaparte, qui entre dans la Marine en

qu’à leur goût commun pour l’exploration et l’aventure.

[Une passion : la mer.]

Le prince Napoléon est avant tout un usager de la mer. Pour lui, la navigation est bien sûr un moyen de transport commode, mais surtout elle est un plaisir. Il effectue son premier voyage à l’île d’Elbe, durant l’été 1834, sur un petit vapeur, la *Colombe*, avec pour seule compagnie un valet. Une expédition-pèlerinage. Il a douze ans. Il avoue dans son journal avoir eu “*le bonheur d’être des moins malades*” des passagers et des marins terrassés par le mal de mer. En 1842, il refait le même voyage sur une coquille de noix, le *Duc de Reichstadt*, cette fois en compagnie d’Alexandre Dumas père. En souvenir de leur équipée, celui-ci lui promet de donner à un de ses romans le nom d’une petite île qu’il a repérée : ce sera Monte-Cristo. Tout le voyage, le prince fume cigarette sur cigarette pour enrayer le mal de mer. Manifestement cela ne le dégoûte pas de l’élément marin, au contraire. Mais c’est seulement sous l’Empire qu’il a les moyens matériels de s’adonner à sa passion des voyages et à la navigation de plaisance. Toutes les occasions sont bonnes. En partance pour la guerre de Crimée, alors qu’il a pris place avec son état-major sur la corvette à hélice le *Roland*, il transforme son périple vers la Turquie en voyage touristique avec des escales à Malte, Zante, Milos, Syros qu’il visite incognito. Il procède de même au retour, et visite Athènes et Naples. En vérité, pour le prince la vie n’a de sens que dans l’action et l’acquisition de connaissances nouvelles. Ainsi qu’il l’écrit à son impérial cousin, pour un “*Napoléon*” il n’y a d’occupations dignes “*que la science ou la politique*”, or comme Napoléon III se méfie trop de lui pour lui accorder un rôle politique majeur, il va multiplier les voyages. En 1856, il entreprend l’exploration des régions polaires jusqu’au Groenland avec la *Reine Hortense*, l’ancien yacht royal le *Comte d’Eu*, en fer et à hélice, long de 63 mètres, large de 10,96 m, ayant un tirant d’eau de 4,40 m, un déplacement de 1 003 t, filant onze nœuds, et le *Coccyte*, un vieux voilier plafonnant à huit nœuds, mais ayant une capacité d’emport de dix jours de charbon. Le programme de l’expédition est très ambitieux. Il s’agit rien moins que d’explorer l’île Jan Mayen qu’aucun navigateur n’a abordé depuis le baleinier *William Scoresby* au début du siècle, puis le Groenland, avant de remonter



La Reine Hortense.

conféré par son beau-père, le roi Victor-Emmanuel II d’Italie. Parmi les plus proches amis du prince figure le baron Camille-Adalbert Clément de La Roncière Le Noury, dont l’épouse est nommée “dame à accompagner” de la princesse Clotilde de Savoie après le mariage de celle-ci avec le prince et va s’occuper des trois enfants du couple. Les deux hommes ont fait connaissance durant la guerre de Crimée. La Roncière commandait le *Roland* qui transportait le prince à Constantinople. Fils d’un général et baron d’Empire, de tempérament conservateur, l’officier de Marine, protégé de l’amiral de Mackau, commença par être sur la réserve, pour tomber sous le charme du prince. Or, La

1860. Celui-ci est appelé à jouer un rôle majeur dans le creusement du canal de Panamá puisque c’est sur la foi de son rapport que le congrès international réuni par Lesseps adopte, en 1876, un tracé allant du golfe de Limón à la baie de Panamá, pour un canal à niveau constant. De surcroît, c’est lui qui obtient du gouvernement colombien la concession du canal transocéanique avant de la rétrocéder à Lesseps et de s’en désintéresser. Ses erreurs d’appréciation sont également à l’origine du fiasco final. Dans les années 1880, les deux cousins entretiennent des relations amicales très étroites et leur affinité touche moins à leurs liens familiaux

jusqu'au cap Nord et la Laponie. La banquise et l'avancée de la saison l'obligent à en rabattre sur ces prétentions. Jan Mayen restera inaccessible de même que le cap Nord. Le *Moniteur universel* tient ses lecteurs en haleine en publiant des articles sur les différentes phases du périple sur un ton mélodramatique en comparant la tentative sur l'île de Jan Mayen avec la disparition de *La Lilloise* du lieutenant de vaisseau de Blossville en 1833 et la campagne de la *Recherche* de Tréhouart, envoyé à sa recherche. La relation du voyage et les rapports scientifiques donnent matière à un ouvrage de plus de 700 pages, publié en juin 1857 par Charles-Edmond, où figure un rapport nautique sur la navigation – *“périlleuse et intéressante”* – dans les mers polaires et les courants de ces régions qu'a rédigé Georgette Du Buisson. Ce voyage, célébré pour son *“incontestable utilité”*, est récupéré par le régime pour sa contribution au prestige de la France. Le prince profite de tous ses déplacements pour s'adonner au tourisme et à des études scientifiques et techniques en explorant de façon systématique les ports, arsenaux, ateliers de construction navale, mines et autres infrastructures industrielles sur toutes les côtes de l'Europe, de l'Afrique du Nord et du Moyen-Orient. En octobre 1859, le prince emmène

les marins de son entourage en Grande-Bretagne pour visiter le chef-d'œuvre de la navigation à vapeur, le paquebot *Great Eastern*, qui vient d'être lancé à Holyhead sur la Tamise. Avec ses six mâts, ses cinq cheminées, le *“Léviathan des mers”*, œuvre du constructeur britannique Scott Russell, est le plus grand navire jamais construit. Ce mastodonte, long de 211 mètres sur 25 mètres de large, déplace 27 000 tx. En fait, le paquebot va être un fiasco. Aucun port, aucune forme de radoub n'a la capacité d'accueillir un tel bâtiment. L'expérience

du gigantisme est prématurée, et le *Great Eastern* en avance de quatre décennies.

En 1860, le prince Napoléon réclame la mise à sa disposition permanente et exclusive d'un yacht en remplacement de la *Reine Hortense*, vieillissante, et qu'il doit partager avec d'autres membres de la famille impériale ou des personnalités du régime. Au même titre qu'il lui a été dévolu le château de Meudon, il souhaite détenir un yacht qui lui éviterait de voyager avec le commun des mortels à bord de navires des compagnies privées, d'être tributaire d'horaires, etc. Il appuie sa démonstration sur l'exemple britannique

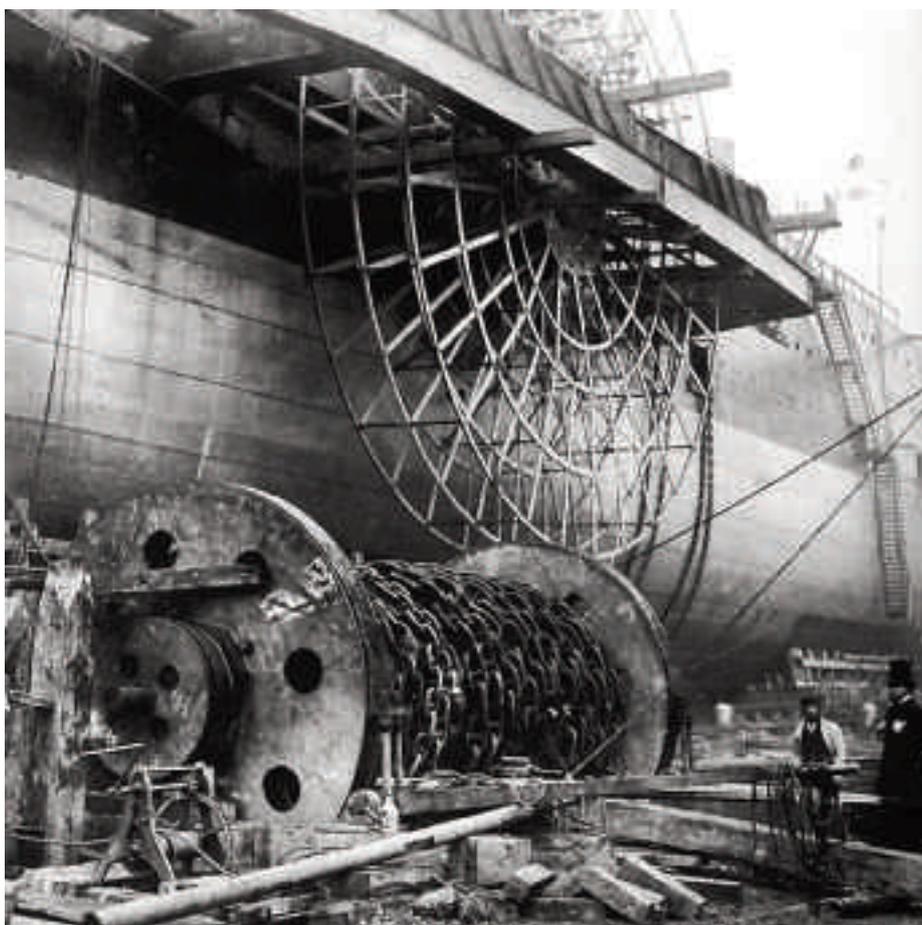
tions. La décoration correspond aux goûts du prince. Les boiseries sont en érable blanc dans la salle à manger ainsi que dans la chambre et la salle de bain de la princesse, où s'ajoutent des frises en érable gris coordonnées au gris des tissus. Le rouf est divisé en cinq parties : vestibule, grand salon, petit salon, chambre à coucher du prince et son cabinet de toilette. Les six chambres des passagers, les cabines des officiers et l'équipage ont leur quartier à l'avant. Les boiseries sont en acajou ainsi que les meubles. *“Le tout [est] tendu de vert sombre, à bordure dorée, très sévère”*. Élégant, confortable, rapide, le yacht file

treize nœuds. Une réussite.

Ce nouveau privilège exacerbe les jalousies. Sa charge symbolique est forte dans la mesure où il est un accessoire accessible aux seuls souverains ou aux personnes dotées d'une immense fortune. Sans compter l'agacement que suscite la transformation d'un bâtiment de guerre en navire de plaisance. Affaire de mentalité. En tout cas, les présidents de la République se garderont bien de poursuivre cette tradition royale et impé-

riale. Ils se conten-

teront de résider dans le patrimoine terrestre. Une tradition qui perdure. Le *Jérôme Napoléon*, admirablement commandé par Georgette Du Buisson, un navigateur hors pair, très à l'aise dans le cabotage, effectue la traversée de l'Atlantique dans le temps record de cinq jours et demi (1861), entre dans le port d'Alexandrie *“la nuit et sans pilote, ce qu'aucun Anglais n'a jamais fait”* (1863), traverse la Manche et explore les côtes italienne à plusieurs reprises. En 1864, le ministre de la Marine, sur l'instigation de son chef d'état-major, le contre-



La construction du *Great Eastern*.

qu'il préconise de suivre au nom du prestige : la reine d'Angleterre possède trois yachts (*Victoria-and-Albert*, *Osborne*, *Fairy*) tout comme l'Amirauté britannique (*Elfin*, *Emperor*, *Black Eagle*). Cédant à ses instances, Napoléon III lui fait attribuer un aviso, en cours de construction chez Augustin Normand du Havre, le *Cassard*, qui est rebaptisé *Jérôme-Napoléon*. Cet aviso long de 78,70 m, large de 10,62 m, avec un tirant d'eau de 4,59 m, un déplacement de 1 630 t et une machine de 250 cv est aménagé pour répondre à ses nouvelles fonc-

amiral La Roncière Le Noury, propose et obtient de remplacer le *Jérôme-Napoléon*, qui ne répond plus aux besoins de représentation et de prestige du prince, par l'avisé à hélice, le *Cassard*, comme le précédent en construction chez Augustin Normand. Le prince se rend plusieurs fois au Havre pour suivre les travaux. Le nouveau *Jérôme-Napoléon* – deuxième du nom – est long de 78,70 m, large de 10,62 m, avec tirant d'eau 4,57 m. D'une puissance de 450 cv, il déplace 1 626 t. Ses dimensions plus grandes permettent des emménagements plus spacieux, avec une salle à manger pour 18 convives. La décoration est dans le même style que le premier. Particulièrement réussi, le nouveau yacht est classé parmi les bâtiments à grande vitesse avec ses 14,72 nœuds obtenus aux essais. En 1868, il vient récupérer le prince à l'embouchure du Danube que celui-ci vient de descendre. À Constantinople, l'équipage éteint un incendie qui ravage tout un quartier. En son sein, figure un matelot de 3^e classe, un inscrit maritime âgé de 20 ans, petit-fils de Flora Tristan héroïne du socialisme romantique, qui a déjà accompli plusieurs voyages en Amérique latine dans la Marine marchande, un certain... Paul Gauguin. Le prince Napoléon explore encore les côtes adriatiques en 1869 et part le 2 juillet 1870 pour le cap Nord. Mais la guerre interrompt le voyage. Il sera dit que le Spitzberg lui demeura à jamais inaccessible. C'est son dernier voyage. Redevenu un citoyen *lambda*, il empruntera les paquebots pour ses déplacements, désormais circonscrits à la Grande-Bretagne. Le prince Napoléon ne se limite pas à la navigation sur de grands yachts, il en possède plusieurs de plus petite taille avec lesquels il régate au Havre et sur le lac Léman, sur les bords duquel il fait construire sa Villa de Prangins. La France connaît à cette époque un engouement sans précédent pour le yachting. Il n'est pas un port qui ne crée son club. Des tentatives de regroupement échouent jusqu'à ce qu'en juin 1867 se crée la Société d'encouragement pour la navigation de plaisance. En août, le prince accorde son patronage, de conserve avec le prince de Galles. Forte de ce parrainage, à la fin de l'année, la société ajoute à son nom le titre de Yacht-club de France, et voit son guidon et son pavillon reconnus par la Marine impériale.

De haut en bas :

*le vice-amiral de la Roncière-Le Noury,
le vice-amiral Bouët Willaumez, l'amiral Hamelin.*



Par ailleurs, le prince Napoléon conscient de l'enjeu stratégique que représente l'exécution d'un vieux projet saint-simonien de creuser l'isthme de Suez, a poussé auprès de Napoléon III dès 1857 le dossier de Ferdinand de Lesseps qui avait obtenu trois ans auparavant un firman de Saïd pacha l'autorisant à constituer une compagnie universelle pour le percement de l'isthme et l'exploitation pendant 99 ans d'un canal entre les deux mers. Lorsqu'il est ministre de l'Algérie et des Colonies, il accorde son patronage à la société créée par Lesseps. Anticipant les bouleversements stratégiques résultant du percement de l'isthme, il ordonne l'acquisition d'un point d'appui sur la côte d'Érythrée pour contrecarrer la Grande-Bretagne, établie à Aden depuis 1839, qui vient de s'adjuger l'îlot de Perim. Le commandant Russel obtient la cession de la baie d'Adulis par le ras du Tigré. Mais cette acquisition ne sera pas avalisée. Entre-temps, le prince a démissionné du ministère. En 1861, lorsqu'il se rend en voyage en Égypte, il se fait l'avocat de la Compagnie de l'isthme de Suez auprès du khédive Ismail pacha qui estime la Compagnie trop avantagée, notamment par la corvée qui fournit une manœuvre gratuite de 20 000 fellahs. Les travaux sont quasi interrompus. Le 14 février 1864, le prince préside le grand banquet organisé par la Compagnie pour en appeler à l'opinion publique dans le différend qui l'oppose au gouvernement égyptien. Il improvise deux heures de discours enflammé. Dans la foulée, Napoléon III accepte sa suggestion d'arbitrer le différend. Le firman du sultan Abdülaziz, le 19 mars 1866, avalise l'arbitrage. Les travaux ont déjà repris et le canal est inauguré le 15 août 1869.

[Ambitions déçues.]

Dès la restauration de l'Empire, le prince Napoléon a bien d'autres visées que la jouissance de la mer et des bâtiments de la Marine, et n'en fait pas mystère. Il réclame à Napoléon III la dignité d'amiral de France et le portefeuille de la Marine. Les rumeurs, peut-être suscitées par les marins du Palais-Royal, les lui attribueront maintes fois, mais son impérial cousin lui opposera une fin de non-recevoir. Apparemment, il n'a même jamais envisagé de lui donner satisfaction. Les prétentions du prince Napoléon à la dignité d'Amiral de France reposent sur une tradition remon-

tant à Louis XIV de l'accorder à un membre de la famille régnante. Depuis le rétablissement de l'office – une charge honorifique – en 1669, trois Amiraux de France s'étaient succédés : le comte de Vermandois, fils du roi ; le comte de Toulouse, son demi-frère ; le duc de Penthièvre, fils du précédent. La charge supprimée par la Révolution en 1791 avait été rétablie par Napoléon I^{er} pour son beau-frère, Joachim Murat, puis conférée par Louis XVIII à son neveu le duc d'Angoulême. Pour le malheur du prince Napoléon, cette dignité est également revendiquée par son cousin Lucien Murat, au nom de la transmission héréditaire. Plutôt que de trancher dans une délicate affaire familiale, Napoléon III éconduit les deux postulants. Le ministère de la Marine aurait pu être confié au prince Napoléon. Après tout en 1859-1860, il sera détenteur du ministère de l'Algérie et des Colonies, après détachement des dites colonies du ministère de la Marine. Le fait qu'il ne soit pas "marin" n'est pas un obstacle. Napoléon III a nommé en alternance deux amiraux et deux civils : Théodore Ducos, un ancien armateur, et Chasseloup-Laubat, un homme politique. Mais l'empereur n'a pas confiance en son cousin. Il exclut tout simplement de lui confier la Marine qui appartient à son domaine réservé. En novembre 1869, Émile Ollivier, le futur chef du gouvernement de l'Empire libéral, se heurte à son refus lorsqu'il se fait l'avocat du prince et réclame pour lui un "*ministère modeste, la Marine par exemple*".

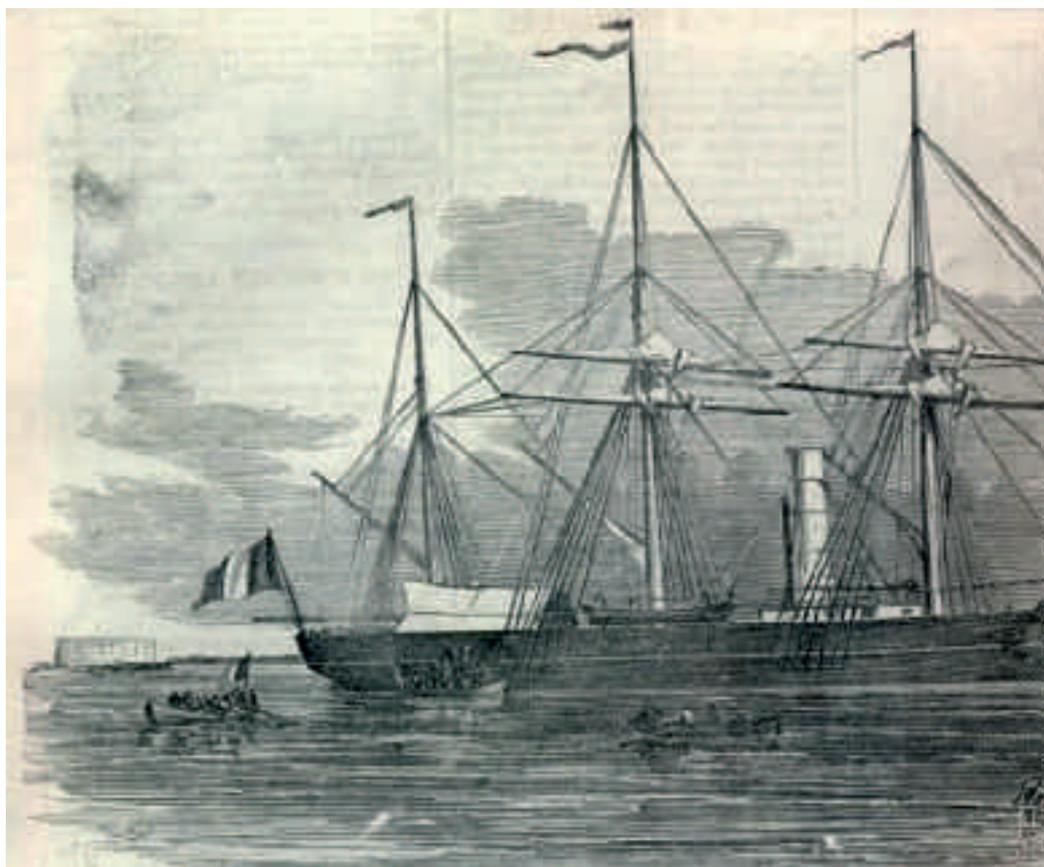
Frustré de ne pouvoir réaliser son vœu d'être nommé ministre de la Marine, le prince Napoléon s'intéresse à tout ce qui concerne l'armée navale – torpilles, mines, électricité, soufflerie fumivore, etc. Entouré de marins, il n'a cessé de les mettre à contribution pour élaborer des plans. Il est, en effet, convaincu que les innovations techniques, comme les batteries flottantes et les autres bâtiments cuirassés à faible tirant d'eau, ont donné des moyens inédits à la Marine pour combattre contre la terre tant pour bombarder les côtes que pour projeter des forces sur des théâtres périphériques. En 1859, lors du déclenchement de la guerre d'Italie, il préconise d'"attaquer les Autrichiens sur le Pô en un grand mouvement tournant pour prendre Venise avec le secours des canonnières". Le plan a été élaboré par les marins de son entou-

Le Jérôme-Napoléon.

rage, de conserve avec le contre-amiral Bouët-Willamez. Il consiste à attaquer Venise en projetant un corps expéditionnaire de 12 000 hommes, avec l'appui d'une escadre de siège (batteries flottantes, canonnières, etc.), pour prendre à revers l'armée autrichienne. L'opération suppose de déjouer l'impressionnant dispositif défensif du port-arsenal de Venise, constitué de brûlots, estacades, "mines dormantes", canonnières, batteries et forts ourlant les passes, mais la garnison composée de troupes médiocres, démoralisées, paralysées par la crainte d'une insurrection populaire est censée opposer une résistance négligeable. Le prince réclame le 28 avril, le commandement de terre et de mer de l'opération combinée qu'appuieraient quatre ou cinq vaisseaux. Bouët est nommé commandant de l'escadre de siège, La Roncière de celle des transports. Lors de la réunion du 29 au Palais-Royal, le ministre de la Marine, l'amiral Hamelin, affiche une franche hostilité. La réunion du lendemain est tout aussi tendue. Finalement, le 1^{er} mai, Napoléon III abandonne le projet. S'est-il laissé convaincre par Hamelin que l'opération était trop dangereuse ? A-t-il la crainte que son cousin ne remporte un succès militaire chargé de symbole avec la prise de Venise ? Napo-

légion III finit par opter pour la demi-mesure du blocus de Venise avant d'ordonner une attaque exclusivement navale contre le port-arsenal, non exécutée en raison de la fin prématurée du conflit.

Lors de l'insurrection polonaise de 1863, le prince Napoléon envisage le projet d'une expédition combinée en Baltique pour "libérer" la Pologne de l'oppression russe. Le contre-amiral La Roncière envisage une entrée en campagne en six semaines pour mettre en œuvre l'escadre d'évolution (six vaisseaux), cinq frégates cuirassées, une flotte de transport (cinq vaisseaux à hélice, six transports à hélice, deux frégates à roues) destinée à projeter 20 000 hommes et 1 700 chevaux, des bâtiments frétés en Angleterre pour le transport du charbon et de l'artillerie, auxquels s'ajouteraient une frégate cuirassée, neuf batteries flottantes, huit canonnières, douze avisos. À partir de ces données qui excèdent les possibilités de la Marine impériale à cette époque, le prince conçoit un plan vertigineux d'attaque contre Kronstadt, Tallin (Reval) et Helsingfors (Helsinki), il est vrai avec le concours de l'Angleterre, censée être prête à renouer l'alliance de 1854-1855, et de la Suède. Le débarquement s'effectuerait sur la côte



lituanienne à la lisière de la Prusse et de la Russie pour s'enfoncer jusqu'à Vilnius et entraîner le retrait de l'armée russe. Une insurrection dans le Caucase pourrait faire diversion. *In fine*, les Polonais sont écrasés sans que l'Europe s'en émeuve outre mesure.

Après Sadowa (1866), lorsque la menace prussienne devient prégnante, le plan ressort des cartons. Il suffit de le réactualiser pour opérer contre les côtes prussiennes. C'est ce qu'entreprend en 1867 le vice-amiral Bouët-Willaumez, un proche de La Roncière: "*Escadre cuirassée, destinée à chasser l'escadre cuirassée ennemie; flottille propre à opérer dans les eaux peu profondes de ce littoral; flotte de transport, embarquant un corps d'armée expéditionnaire, etc., etc., etc., rien n'y manquait*", y compris les points de débarquement et de ravitaillement, révélera l'amiral à une commission d'enquête en 1871. Deux ans plus tard en 1869, une commission mixte Guerre-Marine est chargée d'étudier l'embarquement et le transport de 40 000 hommes et 12 000 chevaux, tandis que les deux ministères ont organisé séparément plusieurs missions de reconnaissance *in situ*. Il en est sorti des plans d'opération, précis pour l'époque, qui sont toutefois obérés par la mort du maréchal Niel – par-

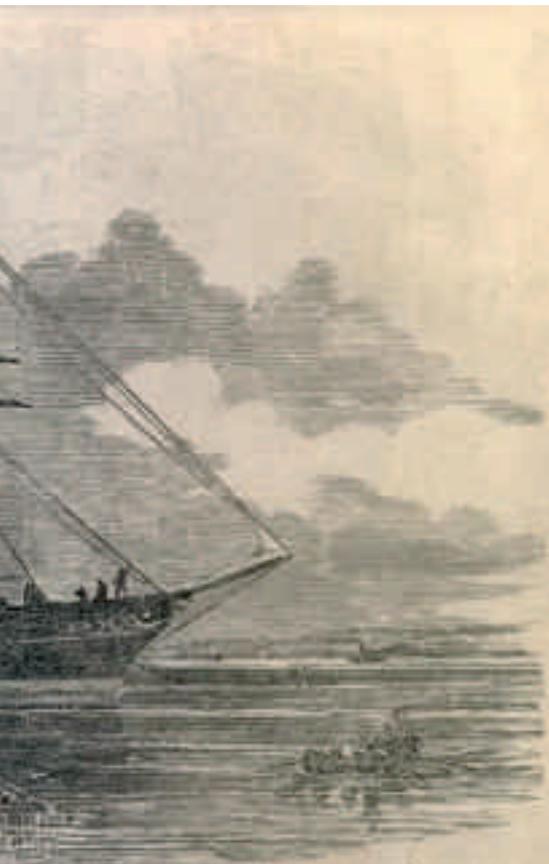
tisan de ce type d'opération contrairement à son successeur – et par l'absence d'ouverture diplomatique auprès du Danemark, qui est censé participer à l'expédition pour prendre sa revanche de 1864. La faisabilité de cette diversion en Baltique paraît ne faire aucun doute eu égard à la supériorité écrasante de la Marine impériale, forte de 44 bâtiments cuirassés – 17 vaisseaux et frégates, huit corvettes, 19 garde-côtes – face à la Marine prussienne, embryonnaire, ne disposant que de trois frégates et deux garde-côtes cuirassés. Aussi Napoléon III l'a-t-il inséré dans son plan de campagne général contre la Prusse.

Une fois la guerre déclarée en 1870, l'empereur propose à son cousin de prendre le commandement de l'expédition combinée en Baltique, non pour s'en "*débarrasser*" comme le soutient Émile Ollivier, mais par reconnaissance de sa contribution décisive à la genèse du projet. Le 23 juillet, le prince Napoléon accepte, mais dans une note il pose ses conditions. Il exige d'être nommé commandant en chef des forces françaises de terre et de mer, et éventuellement de celles du Danemark; de ne recevoir d'ordres que de l'empereur ou de l'état-major général de l'armée; de placer la flotte expéditionnaire sous les ordres du vice-amiral de La Roncière, le corps expéditionnaire sous ceux du général Trochu, tandis que le vice-amiral Bouët-Willaumez commanderait l'escadre du Nord sous ses ordres et ne correspondrait qu'avec lui. À Trochu – haï de l'Impératrice et de l'armée suite à la publication de son ouvrage controversé "*L'Armée française de 1867*" – le prince a exposé les grandes lignes de l'opération combinée à laquelle sont censés participer 40 000 hommes de l'armée danoise et annoncé que "*l'effet moral et matériel [...] pourrait être considérable*". La note du prince provoque la fureur du ministre de la Marine, l'amiral Rigault de Genouilly, qui se réservait le commandement de la diversion. Le maréchal Le Bœuf, hostile à cette opération qu'il juge aventureuse, refuse de distraire des troupes du front de l'Est. Tout au plus, envisage-t-il de compléter les 9 000 hommes de l'infanterie de Marine – seules forces disponibles – par des régiments de gardes mobiles en cours de formation. Trochu accepte le commandement de ce "*ramassis de troupes*", lorsque tout à coup Rigault de Genouilly pique une colère noire. À une voix de majorité, le Conseil des ministres donne raison à

l'amiral, arguant que le prince ne passe "*ni pour un grand amiral ni pour un grand capitaine*". La diversion n'est officiellement qu'ajournée. Les défaites aux frontières l'annuleront de facto. Les cuirassés français feront des ronds en Baltique et en mer du Nord, tandis que le prince Napoléon sera l'observateur impuissant de la chute de l'Empire.

Les plans successifs poussés par le prince Napoléon révèlent l'existence parmi les officiers de la Marine d'un groupe de réflexion visant à intégrer les différents paramètres stratégiques, tactiques et techniques apparus depuis 1860, et à tirer des enseignements des deux principaux événements navals de cette période (guerre de Sécession et bataille de Lissa) au cours desquels ont été mis à l'épreuve les matériels existants (cuirassés, éperon, tourelles, mines) ou créés pour les circonstances (torpilles portées). Les hésitations tactiques se profilent, faussées par l'obsession de la guerre de côte et la croyance que la guerre d'escadre est à jamais révolue. Richild Grivel, un proche de Bouët-Willaumez – son aide de camp, puis son capitaine de pavillon pendant la guerre de 1870 – conceptualise ces idées. Le terreau est prêt pour voir surgir les idées de la Jeune École. Il n'est sans doute pas dû au hasard que ces hommes aient commencé leur carrière sur les côtes d'Afrique.

Pour le prince Napoléon, la mer a été une source inépuisable de plaisirs et la Marine une succession d'occasions manquées à l'image de sa vie. Toutefois la mer a failli lui être fatale. Le prince, accompagné de Brunet et de son valet Théodule Castel, embarque le 29 mars 1889 à Ostende pour se rendre en Angleterre sur un vapeur belge transmanche, la *Comtesse de Flandre*. Dans le brouillard, le paquebot est abordé par un autre navire belge qui le coupe en deux. Les chaudières explosent, l'avant du vapeur chavire et coule, mais la partie arrière où le prince et Brunet ont pris place se maintient à flot. "*Voici la mort. Pardonnez-moi, mon pauvre Brunet, car c'est moi qui vous ai mené*", s'excuse le prince. Ils sont finalement sauvés. Théodule n'a pas la même chance et périt avec le capitaine, le second, trois passagers et dix matelots. "*Je n'en suis pas à un naufrage près!*", commente Napoléon avec fatalisme. Deux jours plus tard, il reprend la mer comme si rien ne s'était passé. Mais ce n'était pas son des-





François-Georges Dreyfus

1917

L'année des occasions perdues



À la fin de 1916, aucun des deux camps n'a fait la différence. Les Allemands ont échoué devant Verdun, les Français et les Anglais sur la Somme. Les pertes sont considérables. Peut-on mettre fin aux hostilités ? Deux événements essentiels vont se produire, qui feront de l'année 1917 le grand tournant de l'histoire de l'Europe, et peut-être même du monde.

1917, c'est d'abord l'année des deux révolutions russes, la démocratique en février, la bolchevique en octobre. Au lieu d'une démocratie libérale, la brutalité léniniste met en place un régime totalitaire qui se veut socialiste et internationaliste, mais qui est en réalité profondément national. L'idéologie socialo-nationaliste qui imprègne le léninisme attire une part importante de l'intelligentsia allemande (de Thomas Mann à Spengler, et plus tard Ernst Jünger) et renforce son anti-occidentalisme. La révolution léniniste va conduire à la « Révolution conservatrice », une des matrices du national-socialisme, et accélérer la révolution culturelle (dadaïsme, futurisme et surréalisme).

1917, c'est aussi l'entrée en guerre des États-Unis, qui ne viennent pas seulement aider l'Entente, mais aussi détruire l'équilibre européen et lui substituer un ordre affaibli que les États-Unis pourront contrôler.

1917, c'est enfin l'année des tentatives de paix qui avorteront par suite de l'inexpérience et des maladresses de leurs auteurs (Charles I^{er} d'Autriche et le pape Benoît XV) et parce qu'elles se heurtent à l'anticléricalisme de la France et de l'Italie, ainsi qu'à l'anti-papisme du président Wilson qui se refuse à voir un pape arbitrer les relations internationales.

Dès lors, les passions nationales l'emportent. La prolongation de la guerre entraînera la mort d'un million de combattants, accentuant le déclin de l'Europe et sa balkanisation, favorisant l'éclosion de mouvements autoritaires puis totalitaires, dans un engrenage qui conduira à la Seconde Guerre mondiale.



9 782877 065795

36-1551-5
10 V

PRIX T.T.C. : 24 €
ISBN 978-2-87706-579-5



ÉGYPTE EST UN DON DU NIL” ÉCRIVAIT HÉRODOTE. LE RAPPORT DES civilisations à l’eau est celui du fleuve à sa source : sans eau, pas d’existence possible. L’accès à l’eau est vital.

Aujourd’hui, la question de l’eau se pose moins en termes de disponibilité globale que de répartition, de gestion et de respect pour ce qu’elle symbolise. L’eau est un enjeu géopolitique qui nécessite, notamment pour les régions en stress hydrique, un dialogue entre États qui semble perfectible.

Les civilisations se sont construites autour de l’eau au point de décider de la physionomie de certains États. Aujourd’hui, les exigences de la croissance démographique et économique placent l’eau au cœur des stratégies de développement. Compte tenu des enjeux globaux du développement durable, dont l’eau est un des éléments essentiels, un certain “prosélytisme” hydrique doit désormais voir jour.

[L’eau façonne.]

L’eau a décidé en partie de l’évolution des civilisations, a dessiné les contours de certains États. L’eau est à la fois une ressource vitale dont il faut disposer et un élément physique qui, par sa forme fluviale, est un vecteur de développement au centre de préoccupations géopolitiques.

La présence d’eau est une condition nécessaire pour que la vie se développe. Les foyers de civilisations sont identifiés autour des fleuves. Les fleuves sont, en fait, à l’origine de grandes constructions urbanistiques ou étatiques. Les grandes cités, souvent les capitales, sont majoritairement situées sur des fleuves : le Nil, l’Indus ou le Yangzi sont les berceaux les plus remarquables de l’humanité. Au tracé des fleuves correspond celui des grandes concentrations démographiques. Le potentiel de développement démographique se mesure en partie par les ressources en eau. Les ressources minimales dont il faut disposer sont aujourd’hui estimées à 1 000 m³ par personne et par an (m³/p/an). En deçà de ce critère de pénurie, le stress hydrique est avéré, devenant critique à 500 m³/p/an. Or, la répartition sur terre des ressources est très inégale. La pollution accroît ces inégalités et une tension vive apparaît entre les développements démographique, industriel et agricole.

Entre répartition inégale et besoin avéré, l’eau a souvent été l’enjeu de partages qui ont dessiné les frontières. Les fleuves, en particulier, ont une double nature géopolitique : à la fois source d’eau et axe de pénétration par leur navigabilité. Les fleuves, les lacs, peuvent être des barrières physiques naturelles en même temps que des axes de communication. Ils définissent aujourd’hui, physiquement, un tiers des frontières mondiales. Comme axes de communication, ils ont permis de remonter dans des zones en amont, inaccessibles par l’intérieur des terres, particulièrement en Asie. Ces mêmes axes de pénétration ont également servi aux invasions et ont été les lieux de confrontation et d’évolution majeures des civilisations. Les grandes étapes de la conquête du Nil vers ses sources peuvent ainsi être déterminées par l’accès aux différentes cataractes qui jalonnent le grand fleuve et qui ont marqué un point d’arrêt ou d’évolution de ce développement.

Aujourd’hui, les évolutions de frontières sont relativement plus limitées que par le passé et, si la géographie ne doit pas être

L’eau : source de conflictualités

Capitaine de corvette Joffrey Guerry

Stagiaire de la promotion Lyautey
du Collège interarmées de Défense

oubliée dans la compréhension des enjeux politiques de l'eau, les fleuves sont plus considérés pour leur débit que pour leur navigabilité.

Dans ce cadre, le bassin fluvial devient l'unité de base de la réflexion géopolitique sur l'eau en caractérisant les États par leur situation géographique par rapport aux fleuves. L'étude des ressources en eau consiste à sommer les volumes annuels rapportés au nombre d'habitants dans la région et d'en suivre les évolutions. Un fleuve se conçoit avec ses affluents et ses sources. Cependant, l'Histoire a déterminé une répartition selon une logique propre, parfois de façon arbitraire. Aussi les États, dans cette réflexion centrée sur les bassins fluviaux, se caractérisent par rapport au fleuve selon deux modes qui, parfois, se cumulent : le mode contigu (fleuve frontière) ou le mode successif (fleuve qui traverse). Dans ce dernier mode, les États sont considérés en amont ou en aval. C'est ce mode qui est aujourd'hui le plus déterminant dans les rapports entre États. Par exemple, la Syrie est pays amont et Israël, pays aval, pour le Jourdain.

Le potentiel hydrique est un paramètre déterminant pour les États. Il est donc intégré dans les stratégies de développe-

ment. Dans la compétition qui naît des différences de stratégie, l'eau devient un nouvel enjeu de puissance.

[L'eau facteur de puissance.]

La démographie est un trait constitutif de l'identité des peuples et des États. La croissance démographique est directement liée au potentiel hydrique. La maîtrise, ou l'absence de maîtrise, de son destin hydrique est pour les États à la base de la définition des stratégies de développement autour desquelles le dialogue est potentiellement conflictuel.

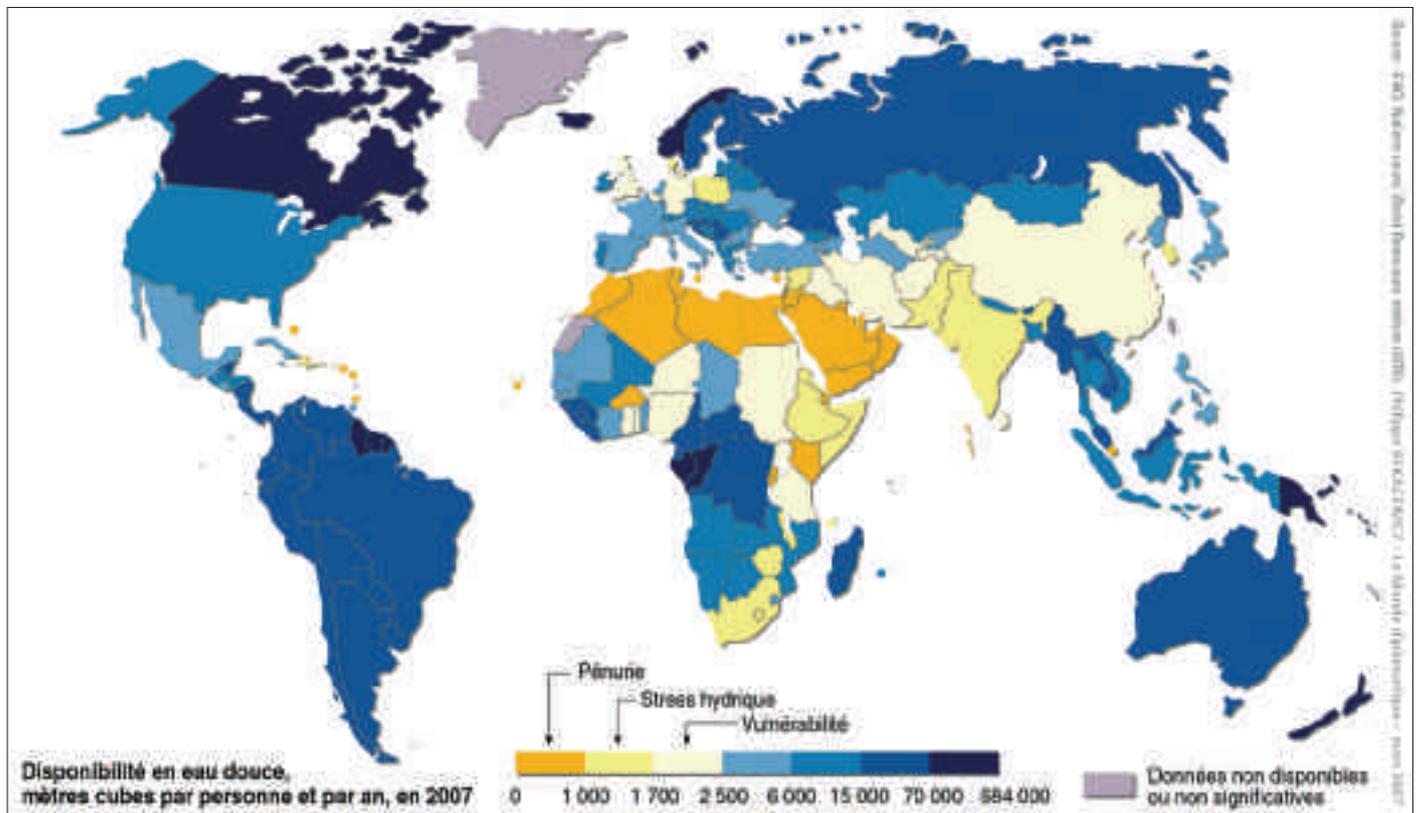
Les clés de la stratégie sont assez simples dans une définition selon trois axes. Tout d'abord, il s'agit de pouvoir satisfaire des besoins en eau qui s'accroissent avec la population, mais également avec l'industrialisation et l'urbanisation. Ensuite, le financement de projets aux coûts parfois gigantesques, compte tenu de la nature pharaonique des travaux qu'ils nécessitent, doit être consolidé. Enfin, ces projets doivent bien intégrer, en les palliant le cas échéant, les conséquences sur les pays partageant les eaux du bassin fluvial.

La Chine souhaite détourner une partie des eaux du fleuve Bleu vers le fleuve Jaune afin de compenser les étiages de

l'un par les crues de l'autre. Ces travaux sont titanesques : ils incluent la construction de deux canaux de plus de 1 400 kilomètres, mais également une dérivation des sources à 4 000 mètres d'altitude. La maîtrise des grands projets par la Chine, passés (la Grande Muraille) ou actuels (le barrage des Trois-Gorges, photo page suivante) ne laisse pas de doute sur la volonté de les entreprendre.

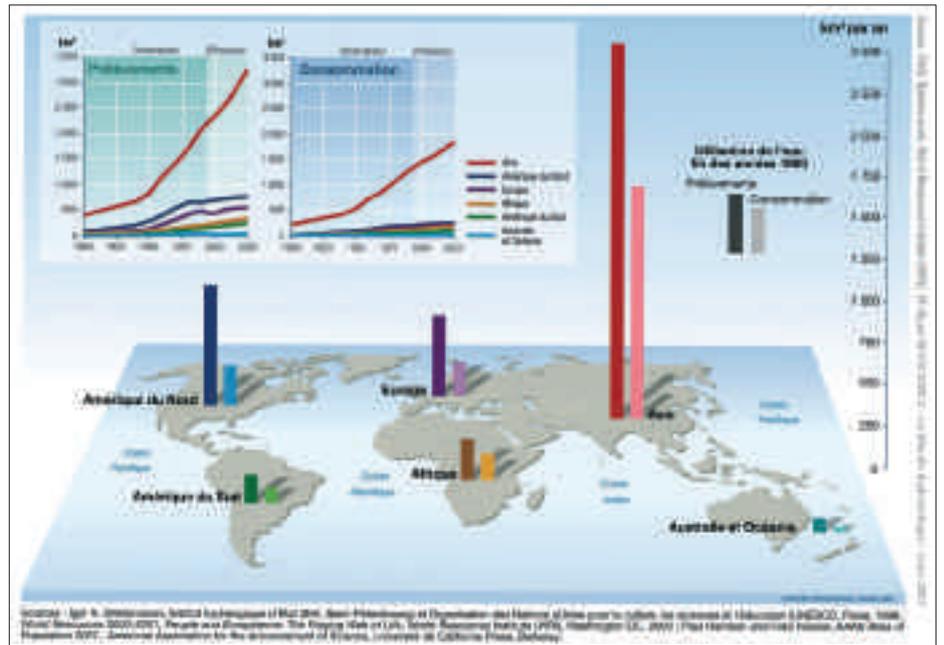
Cependant, l'impact macroscopique sur l'alimentation des autres fleuves, et notamment les fleuves indiens dont la source est également au Tibet, n'est pas connu. Des stratégies peuvent donc s'opposer.

L'Histoire nous apprend cependant que l'eau n'a que rarement été une cause des conflits, mais qu'elle peut facilement en être le prétexte, voire parfois un outil. L'eau a très rapidement eu un caractère sacré qui a perduré à travers les âges, et les conflits qui en ressortirent directement sont restés très locaux, du niveau tribal. Du serment amphictyonique entre les cités grecques interdisant la pollution ou la privation des sources, à la convention de Genève interdisant toutes les actions directes contre l'alimentation en eau, ce caractère a été intégré. Il est intéressant de noter, par exemple, que les Turcs n'ont jamais tenté, dans leur lutte



contre la rébellion arabe pendant la première guerre mondiale, de condamner les puits dans le désert alors que la mobilité des Bédouins en aurait certainement été atteinte. Aucune guerre n'a été déclenchée au nom de l'eau, même si elle en a parfois été la cible (attentat palestinien contre le grand canal israélien). L'avenir préservera-t-il cet état de fait? Comme nous l'avons vu auparavant, les tensions sur l'approvisionnement génèrent des stratégies qui peuvent s'affronter. L'eau n'est pas à l'origine du conflit israélo-palestinien, mais aucune paix ne pourra être trouvée sans résoudre cette question. Le président Anouar Al-Sadate ne disait-il pas en 1979: "le seul facteur qui pourrait déclencher l'entrée en guerre de l'Égypte est l'eau".

La problématique de l'eau est en fait à l'intersection de nombreuses autres questions primordiales pour les États. Pour la traiter, compte tenu des stratégies qui s'opposent, un dialogue inter-étatique est donc nécessaire afin d'intégrer les projets respectifs au niveau régional, à l'échelle du bassin fluvial considéré. Ce dialogue est rendu difficile par les concepts divergents qui y sont développés. La tendance souverainiste, plutôt celle des pays en amont, consiste à déclarer l'eau comme une ressource strictement nationale et à la traiter comme telle: en totale autonomie. Les pays en aval, en revanche, revendiquent un droit à un débit constant. Tout nouveau projet, que ce soit la construction d'un barrage, d'une dérivation ou la mise en œuvre d'une surexploi-



tation à des fins agricoles, vient modifier ce débit. À la différence du pétrole, l'or noir, auquel la Turquie, château-d'eau régional, compare l'or bleu, l'eau est intégrée dans un circuit fermé et toute variation sur un paramètre, à un moment du cycle, fait varier l'ensemble. Rares sont les États qui maîtrisent tout le cycle, même lorsqu'ils possèdent tout le bassin fluvial. Le dialogue est donc nécessaire et est aujourd'hui ouvert.

L'Europe a initié une démarche constructive par sa directive-cadre 2000/60/CE sur la politique communautaire dans le domaine de l'eau. La convention de New

York de 1997, cependant peu ratifiée, concourt à l'émergence d'un dialogue. Cette action s'intègre dans ce qu'il convient d'appeler le prosélytisme hydrique.

[Un cycle fermé à maîtriser.]

L'eau, élément renouvelable dans un cycle fermé, nécessite une gestion adaptée, essentiellement pour éviter le gaspillage. Le développement durable, dans lequel l'eau est primordiale, passe par un prosélytisme hydrique qui vise à apaiser les tensions déjà palpables autour de cette question.

L'eau doit être amenée en quantité suffisante dans les zones qui en ont besoin. La problématique est comparable à celle des transferts d'énergie. Le fluide, qu'il soit énergétique ou liquide, doit être transféré en limitant les pertes et la consommation au strict nécessaire. Le développement durable, dans son volet hydrique, insiste sur la limitation des gaspillages. Ces derniers sont de deux ordres. Tout d'abord, la quantité consommée utile: un Américain utilise jusqu'à 700 litres d'eau par jour, un Européen 300 litres, alors que la consommation normale se situe aux alentours de 100 litres. Viennent ensuite les pertes dans les transports. La ville de Casablanca, par une action énergique sur son réseau (état et entretien), a gagné près de 20% de potentiel de distribution. Par ailleurs, l'agriculture semble dilapider la ressource par manque de technicité.



Pour répondre à la demande, des transferts massifs d'eau apparaissent (vente d'eau à la Catalogne par la France en 2008, étude de marché de vente d'eau turque à Israël ou d'eau canadienne aux États-Unis). Pour limiter les coûts associés à ce transport, les solutions locales sont préférables. De plus, les transferts massifs d'eau débordent rapidement du champ économique vers un champ politique de moins en moins maîtrisable. Que fera l'Inde si la Chine dérive les sources tibétaines du Brahmapoutre ?

L'eau est renouvelable comme élément d'un cycle fermé, mais les sources d'eau de consommation peuvent également être diversifiées localement. Pour les États en pénurie, deux axes majeurs de développement peuvent ainsi être suivis. Le cycle de l'eau peut tout d'abord être réduit en assainissant les eaux usées pour les rendre à nouveau exploitables immédiatement. De plus, des sources nouvelles peuvent être créées en utilisant la technologie d'osmose inverse pour traiter l'eau de mer. L'Arabie saoudite, grâce aux finances dégagées par l'or noir, a construit de nombreuses usines de dessalement d'eau et a su développer une irrigation massive pour étendre ses parcelles agricoles au point d'avoir été exportatrice de blé !

Pour l'heure, ce prosélytisme hydrique ne touche que les pays qui en ont les moyens financiers. Les pays sous pression tentent de développer un dialogue, balbutiant au sein des organisations internationales, efficace dans le cadre de l'intégration régionale.

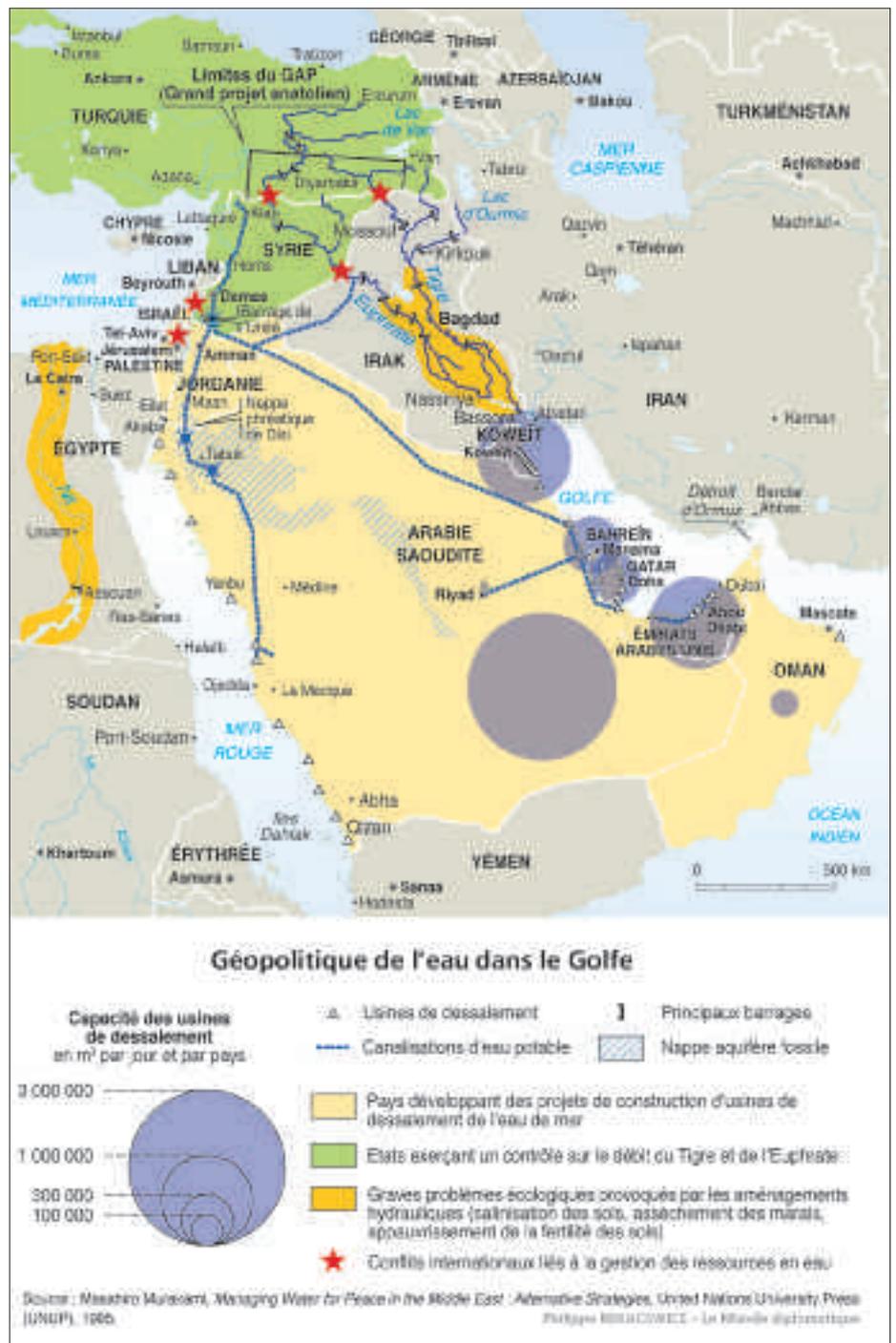
Au sein de l'ONU, l'action de la Food and Agriculture Organization n'a pour l'instant eu qu'un effet limité : plus de deux milliards de personnes sont toujours concernées par un problème d'accès à l'eau. Le traitement de fonds de la question ne peut passer que par une approche régionale. Chaque bassin a ses spécificités, notamment de gouvernance, essentiellement pour des raisons historiques et politiques. La mer d'Aral est, à cet égard, emblématique. La situation régionale est héritée d'une gouvernance soviétique ayant spécialisé les zones dans un rôle industriel ou agricole spécifique créant de graves déséquilibres dans les besoins. Ces déséquilibres sont aujourd'hui un héritage lourd à effacer pour les républiques désormais autonomes, d'autant que la situation environnementale est déjà proche de la catastrophe.

[Conclusion.]

L'accès à l'eau est une question vitale pour assurer un développement. Les États l'intègrent dans leurs stratégies menant parfois à des oppositions. Sans tomber dans le déterminisme, il convient d'en mesurer le rôle exact dans les différentes analyses géopolitiques du monde moderne. L'importance de l'eau, par rapport à d'autres ressources énergétiques, lui confère un statut différent et très particulier : "Aman Iman", "l'eau c'est la vie", disent les hommes du désert. La question de la

maîtrise des ressources en eau nécessite donc une réponse avant tout morale. L'eau ne doit pas devenir une simple marchandise sous peine de perdre une partie de son caractère sacré. L'eau n'est pas le pétrole. Elle est disponible et ne disparaîtra pas.

Cependant, intégrée dans un cycle dont personne ne maîtrise l'intégralité, chaque initiative non concertée a des conséquences sur l'ensemble du cycle. En ce sens, l'eau est source de conflictualités car l'initiative ressortit malheureusement souvent à l'urgence et à la survie. ■





PORT-AU-PRINCE, MERCREDI 20 JANVIER 2010, 6 H 03: "RÉVEIL SUR mode vibreur". La terre tremble. Nous sortons des tentes. Il fait presque jour. L'interrogation et l'incrédulité se lisent sur les visages et n'auront pas le temps de laisser place à la peur. Cela ne durera en effet que cinq à dix secondes. Les arbres oscillent pendant ce laps de temps, comme des métronomes. Puis, c'est le silence...

"Enfin", un grondement sourd monte de la ville. C'est le bruit – inédit pour moi – de l'angoisse humaine collective. C'est une sorte de proto-verbalisation s'exprimant dans le *no man's land* entre soma et psyché. L'expression "*le sol se dérobe sous nos pieds*" remonte à ma conscience dans un sens premier que je n'avais jamais appréhendé. La terre-mère nous rappelle à notre insignifiance et à sa toute puissance. Nous apprendrons qu'il s'agissait bel et bien d'un deuxième tremblement de terre d'une magnitude de 6,1 cette fois. L'épicentre se situait à 59 kilomètres de Port-au-Prince. Première sensation de ce type. C'est à la fois angoissant et stimulant. Étrange. Nous nous rapprochons dans nos représentations mentales inévitablement à l'œuvre, de ce qu'a dû être un "7,3" dans le centre-ville. Soixante fois plus intense pendant une minute... Ce n'est plus du vibreur mais du mixeur.

Le soutien psychologique des hommes en opérations

Capitaine de corvette Thierry Cruz

Psychologue, chef du service de psychologie
Bataillon des marins-pompiers de Marseille

Le mardi 12 janvier 2010 à 16 h 53 heure locale (21 h 53 UTC), un séisme de magnitude 7,3 sur l'échelle ouverte de Richter survient en Haïti pendant plus d'une minute. L'épicentre se situe très près de la capitale Port-au-Prince où près de quatre millions d'habitants "résidentiaient". La ville est détruite à 70%. Il est sérieusement question de la raser et de la reconstruire. Trois mois après l'événement, on dénombre 230 000 morts, 300 000 blessés et plus d'un million de sans-abris. Le bataillon des marins-pompiers de Marseille (BMPM) est sollicité par la direction de la Sécurité civile pour faire partie des équipes de secouristes français envoyés sur place.

Il est proposé que le psychologue du BMPM soit associé aux équipes médicales afin d'assurer le soutien psychologique de l'ensemble des secouristes. Cette proposition est validée par les différentes autorités. Il s'agit d'une mission de secours à l'ampleur inédite, la présence d'un psychologue associé aux urgentistes l'est aussi.

Je me propose, dans les lignes qui suivent, de transmettre mes actions et mon vécu pendant cette mission qui a duré, en ce qui me concerne, du 14 au 28 janvier 2010, dont onze jours sur site.

Le récit qui se dégage d'une telle mission tente de la mettre en perspective afin que des enseignements, voire des leçons, en soient tirés. Le ton est parfois celui de la justification car le but est aussi d'évaluer l'intérêt de la présence d'un psychologue sur le terrain.

[La place du psychologue.]

Ma mission première était de soutenir les 667 secouristes français présents sur zone, ainsi que les 125 gendarmes accompagnateurs qui devaient assurer notre sécurité sur place. Le préfet qui nous accompagnait m'a très vite précisé que les forces de police françaises rattachées à la MINUSTAH (Mission des Nations unies pour la stabilisation en Haïti) en auraient également besoin, ayant vécu, elles, le séisme.

Le personnel secouriste n'a d'abord pas explicitement exprimé de demande, mais son intérêt était vif compte tenu de ce que nous pouvions craindre de rencontrer, de l'ordre de l'horreur inimaginable.

À ces deux populations-cibles sont venus s'ajouter, dans les premières heures passées sur place, les Haïtiens et les ressortissants français sinistrés, réfugiés au sein de la résidence de France, lieu de notre propre campement.

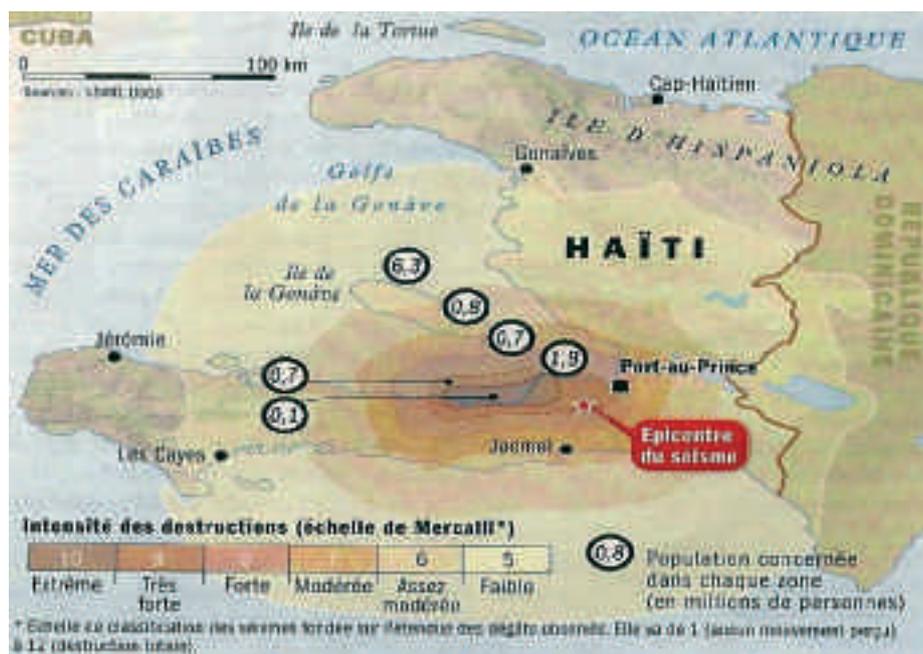
Le premier travail a été fait en collaboration avec trois confrères des cellules d'urgences médico-psychologiques (CUMP) arrivés quelques heures avant moi sur le site de la résidence de France. Ensemble, nous avons constitué un poste médico-psychologique afin qu'ils puissent mieux assurer leur soutien sur ce site. La délimitation des populations visées par chacun de nous devenait ainsi plus concrète, même si des collaborations transversales ont eu lieu pendant tout le temps de notre action sur place. Je restais plus le "psy" des secouristes et des forces de police, conformément à ma mission initiale, tandis que mes confrères s'occupaient plus des autochtones et des ressortissants français, y compris pendant et après le passage du psychologue du ministère des Affaires étrangères.

Passées les premières heures, des demandes de mes collègues secouristes des deux détachements nord et sud se sont exprimées, suivies de près par celles des unités d'intervention de la Sécurité civile (UISC).

Volontairement présent sur les postes médicaux constitués ou sur les chantiers de sauvetages et déblaiements pour aider, sans me rendre indispensable dans une fonction de secouriste classique, j'ai cherché à être proche d'eux, y compris dans leur réalité. Cela a grandement aidé à mon identification et à me rendre facilement et naturellement joignable.

J'ai ainsi tenté de me situer dans les "interstices" du groupe. Pas trop loin, pas trop proche, j'ai pu être disponible à la demande et amorcer une représentation claire de ma place et de mon action qui s'est transmise de secouristes en secouristes, de postes médicaux en postes médicaux, de sites en sites et de corporations en corporations (hôpital Diquini, hôpital CDTI, hôpital Canapé Vert, lycée français où la chirurgie était installée, MINUSTAH, et ambassade de France).

Les demandes, que je développerai plus loin, se sont intensifiées et clarifiées au fil des jours, au point que j'ai dû recourir à l'aide ponctuelle de mes trois homologues des CUMP. Durant la journée, les demandes sur le camp de la résidence de France où je n'étais pas toujours présent furent nombreuses et je n'ai donc pu apporter une réponse à chacune. Mes homologues "psys" civils n'étaient pas nécessairement perçus comme suffisamment en empathie avec les probléma-



tiques que les pompiers, consultants potentiels, cherchaient à évoquer. Contrairement à moi, ils ne pouvaient afficher le signe extérieur d'appartenance à un corps constitué à identité forte qu'est l'uniforme. Ce dernier a été un indéniable sésame pour mettre en œuvre des consultations

Le bataillon des marins-pompiers à Haïti

Arrivés le 17 janvier à Port-au-Prince, les marins-pompiers ont formé un détachement médicalisé complet avec quinze pompiers du SDIS 13 (Service départemental d'incendie et de secours des Bouches-du-Rhône). Le détachement du BMPM est composé de quatre médecins, un psychologue, cinq infirmiers et quatre logisticiens. Les médecins du BMPM ont essentiellement opéré à l'hôpital Diquini. Cet hôpital situé à l'ouest de Port-au-Prince avait encore un bloc chirurgical opérationnel. De plus, à l'extérieur de l'hôpital, le personnel du BMPM est parvenu à développer un service de traumatologie aux côtés d'autres antennes chirurgicales étrangères.

Les cas traités par ces médecins de l'urgence sont très lourds. Chaque jour, 80 personnes en moyenne viennent consulter. Fractures, plaies plus ou moins sévères, chaque patient impose un suivi personnalisé qui impliquera, le cas échéant, un transfert vers un site hospitalier spécialisé. En quinze jours, ils auront réussi à mettre en place un véritable suivi des blessés et auront soulagé la souffrance de beaucoup.

avec les pompiers en général, mais également avec les forces de police (gendarmerie et police). Je crois même que l'uniforme m'a apporté une forme de légitimité auprès des victimes autochtones.

Concernant cette place du psychologue se créant dans les interstices du groupe, je dois dire qu'il m'a été plus difficile d'œuvrer auprès de mes très, voire trop, proches camarades du BMPM. Se pose la question de la bonne distance vis-à-vis de sujets que je connaissais auparavant et qui, pour certains, avaient été reçus en consultation dans mon service à Marseille. De plus, contrairement à l'accoutumée, je n'étais pas disponible exclusivement pour eux.

Cela dit, le plus intéressant à retenir est, me semble-t-il, la cohésion du groupe du BMPM qui était, dès le départ, très structuré. En effet, chacun avait anticipé la manière dont le groupe s'organiserait sur place, d'autant que certains avaient l'expérience de ce type de catastrophe (tsunami, Sri Lanka). La volonté de se montrer sans faille, davantage propre aux militaires, n'y est pas non plus étrangère. Par conséquent, je n'ai eu en consultation que des membres isolés, dans la confiance, pour ne pas dire le secret informel, d'heures tardives et obscures. Quoiqu'il en soit, j'ai tenu à ne pas être intrusif dans ce groupe un peu hermétique, car cela aurait été finalement contre-productif.

En comparaison, mon action fut plus simple et naturelle auprès des sapeurs, des UISC et des forces de police. Au grand jour,

en quelque sorte. Le signe indéniable de cette acceptation a été l'organisation d'un débriefing psychologique collectif.

[L'interaction avec les Haïtiens.]

Malgré un certain degré de langue commune, il fut parfois difficile, surtout au début, de se situer dans la communication/relation avec les Haïtiens. Discrets et peu expressifs – “dignes” avons-nous interprété -, ces derniers étaient peu demandeurs, malgré des pathologies particulièrement douloureuses et des besoins évidents, vitaux parfois. Il ne fut donc pas aisé de hiérarchiser les priorités depuis notre filtre culturel “occidental” et mes collègues somaticiens ont parfois rencontré des difficultés à se repérer dans l'interaction hors de nos codes de communication habituels. Cela pouvait même les laisser dans le doute quant au dosage de telle ou telle posologie.

Il en fut de même pour moi puisque j'abordais l'interaction quasiment uniquement sur le mode de l'échange verbal. J'ai d'abord sous-estimé l'importance de la gestuelle, de la posture et de la bonne distance, vis-à-vis d'une population qui a besoin, même dans l'urgence, de passer

par une première phase transitoire de présentations et de palabres. Même minimale, cette phase reste un préalable à la collaboration, à la rencontre proprement dite, voire à la soumission aux soins somatiques.

Ajoutons que cette population avait parfois tout perdu, y compris des repères normalement introjetés en temps normal, comme une maison natale, des lieux, des cheminements géographiques, des immeubles symboles de l'État, de l'administration ou du soin. Cette perte massive de repères peut non seulement rendre stuporeux, mais n'engage pas aux débordements chaleureux, au moins dans un premier temps, vis-à-vis d'étrangers venus certes pour aider, mais dont la seule présence symbolise la catastrophe en cours. Ce ne fut pas le cas des Français, mais les Américains ont parfois été accusés, à la limite du délire collectif, d'avoir provoqué le séisme pour s'emparer du pays. L'histoire récente d'Haïti et le comportement des Américains ont accentué ce sentiment. Enfin, la plupart d'entre nous, de culture scientifique, y compris à son insu, a, dans un premier temps, occulté l'importance de la croyance religieuse. Or pour ce peuple,

la foi reste une ressource et une aide majeures, pour ne pas dire un refuge, face à la souffrance et à la mort.

[Soutien psychologique des secouristes (médecins, infirmiers, pompiers).]

Débordements émotionnels.

Les projections/identifications, puis les accumulations des images de corps abîmés et de situations/contextes dramatiques, ont été à l'origine de quelques débordements émotionnels de secouristes, surtout en début de mission. Voir son propre enfant à travers une petite fille amputée portant le même pyjama est un exemple d'identification et de morcellement “agressif” de l'image du corps. La présence du psychologue, même différée, provoquait la volonté de lui parler. À l'écart, discrètement, ces secouristes se sont autorisés à “craquer”. De courte durée, ces moments d'expressions émotionnelles déposées et reçues par le “spécialiste” qui explique ensuite la mécanique en cours, ont suffi à une reprise rapide d'activité. Ce type de débordements a nécessité des entretiens individuels, parfois le soir, mais finalement assez peu. Les



débriefings psychologiques collectifs ont également contribué à cette information/explication souvent apaisante pour ceux qui avaient ressenti de telles déstabilisations.

Engagement moral non respecté.

Le contexte de catastrophe et de risques était tel que certains secouristes n'ont pu respecter ce qu'ils considéraient comme un engagement moral. Ainsi, il a fallu tenter de donner du sens à des situations de secours où les acteurs avaient dû "abandonner" les victimes auprès desquelles ils s'étaient pourtant engagés.

Le contexte du sauvetage/déblaiement notamment, peut induire de telles logiques. Mais plus simplement, rentrer le soir se coucher dans un campement où notre confort, bien que relatif, était assuré, et laisser des sujets souffrants dont certains ne pourraient voir le jour suivant, a évidemment pu faire culpabiliser les équipes. Le sentiment "d'abandon" fut là aussi à discuter.

Dans un contexte de soins dégradés et face à l'ampleur de la tâche, il a fallu aider les esprits à passer du "sauver ou périr" inadapté, au "ne pas périr pour sauver" synonyme d'ouverture et de possibilités à venir. Les secouristes, parfois tyrannisés par leur altruisme, n'ont pas le réflexe, voire la volonté, de penser d'abord à eux. Pourtant, c'était là, absolument nécessaire afin de pouvoir durer. Il convenait donc de faire certains deuils, particulièrement en début de mission.

Impossibilité d'être autre chose qu'un technicien.

Au fil des jours, la fatigue pesant, certains médecins et infirmiers ont rencontré de plus en plus de difficultés, dans certaines situations, à consacrer du temps à la communication avec les patients. Concentrés en priorité sur l'appréciation d'une situation somatique, avec les gestes et la technicité qui en résultent, leur disponibilité psychique se restreignait pour la communication avec le patient et ses proches. L'énergie n'était plus suffisante pour investir la relation, l'échange, l'explication, etc.

L'aide du psychologue est alors devenue importante afin de préparer les patients et leur famille aux "mauvaises" nouvelles (amputations, décès, etc.).

Formé aussi à cela, le psychologue clinicien peut jouer au bénéfice du groupe,

dans de telles circonstances, son rôle de médiateur, de passeur.

Le lien affectif avec les victimes.

Comme me l'a résumé un pompier touché par une intervention difficile : *"ce qui finit par poser problème, c'est le lien affectif"*.

Gérable en situation normale en métropole, le lien affectif, pourtant nécessaire à une bonne relation de soins, finit, par accumulation, par peser lourdement sur la psyché du soignant. C'est un peu comme si l'appareil psychique n'avait pas le temps d'assimiler la rapidité et/ou la fréquence des situations où ce lien se noue, avec son cortège de projections, d'identifications, de remises en cause de notre propre image du corps, etc.

C'est un des "interstices" dans lequel le psychologue peut s'immiscer pour le bien du groupe en formalisant ses actions, *via* les classiques briefings, débriefings et consultations personnelles. Il s'agit d'apprendre à mieux se situer dans la relation avec la victime, savoir passer le relais si nécessaire, se déculpabiliser *via* la verbalisation/partage avec ses pairs.

"La mort ça se voile au moins, ça se ritualise au mieux."

Il me paraît important de rappeler un des fondamentaux de l'intervention : *"La mort, ça se voile"*. Dans le contexte de catastrophe de durée longue d'intervention, les normes peuvent évoluer, généralement vers la dégradation.

Voiler la mort ne veut pas dire la cacher, ou pire, la refouler. Au contraire, c'est un signalement à l'endroit des vivants. Nous évitons ainsi le jeu de miroir mortifère. C'est une question de dignité pour le mort mais aussi, pour nous, les vivants. Un voile respectueux, c'est le minimum d'humanité que nous pouvons leur rendre et nous conserver... De par sa position en recul, le psychologue peut notamment penser à faire voiler des corps en voie de décomposition avancée, proches des secouristes absorbés par leur tâche.

Par ailleurs, éminemment humain et probablement même signe de l'humanité dans le règne animal : *"la mort, ça se ritualise"*. La ritualisation active le travail symbolique c'est-à-dire qu'elle permet de penser la mort comme de panser la blessure psychique qu'elle suscite.

C'est autour de ce constat transformé en argument que j'ai pu contribuer à remobiliser certaines équipes de sauvetage/déblaiement, qui ne comprenaient plus le sens de leur mission qui se résumait, au fil

des jours, à du *"ramasse-cadavres"* (*sic dixit*). Il est en effet important de rappeler aux acteurs du secours, l'importance pour les familles de pouvoir ritualiser/enterrer leur mort. Le travail de deuil se fera alors plus facilement.

[Les gendarmes "escorte" de la Garde républicaine.]

Très diligents et très impliqués pour notre sécurité, les gendarmes de la Garde républicaine ont largement contribué au confort psychique des soignants. Ils prenaient en charge les problèmes liés à l'hostilité des populations, à la sécurité, au repérage dans la ville, etc.

Leur mobilisation psychique a été particulièrement intense les premiers jours, à la fois pour aider les soignants, et pour prendre la mesure de la situation et adapter, au fur et à mesure, leur dispositif. Ils ont donc également été au contact des victimes. Moins habitués à l'ampleur et à la durée de l'horreur (contexte, victimes, états des corps, tas de corps dans les rues, etc.) que les secouristes, le triptyque briefings/consultations personnelles/débriefings a été bien accueilli et utile à l'hygiène mentale individuelle et collective.

[La MINUSTAH.]

Cette force de police internationale a subi le séisme. La haute hiérarchie a été décimée dans l'effondrement de l'immeuble qui abritait l'état-major et nombre de ses membres sont décédés, disparus ou ont été blessés (*cf.* image ci-contre). La perte de repères a été massive pour eux.

Le besoin en soutien et en suivi psychologiques m'est apparu très important. Comme symptômes des prémices de syndrome de répétition, j'ai pu relever chez eux, l'hyperactivité et les troubles du sommeil. Normaux dans les jours qui suivent une telle catastrophe, des relais ont été pris pour qu'ils soient suivis pendant plusieurs semaines afin d'éviter l'enkystement du psychotraumatisme.

[L'exceptionnelle thérapie.]

Le contexte exceptionnel de la rencontre répétée avec l'horreur de la mort semble favoriser la porosité des défenses. Cela s'est avéré plus intense dans quelques cas où un phénomène d'écho à l'histoire personnelle s'est manifesté. Du fait du repérage du psychologue – de par sa présence

sur le terrain, les débriefings et le bouche à oreille précédemment évoqués – la demande s’est exprimée plus vite qu’en temps et en lieux normaux.

Pour trois cas au moins, l’exceptionnel qui dure paraît avoir facilité une forme de travail rapide de levée du refoulement et un transfert. Une mini-psychanalyse en un entretien ? Je n’irais pas jusque-là bien sûr, mais un accès rapide à du sens *via* le travail accéléré des associations d’idées.

Verbalisation, transfert, catharsis, associations, levée d’un refoulement, écho à sa propre histoire, sens trouvé, compréhension, apaisement, se sont succédés dans un accéléré inédit pour moi. Des entretiens qui marquent dans la vie d’un psychologue et, probablement, des consultants.

Pour ces trois cas, au moins, le contexte exceptionnel a permis une forme de thérapie parce qu’un psychologue a pu cadrer la montée massive et inévitable des émotions. Je crois pouvoir dire que si ces sujets n’avaient pas eu la possibilité de consulter, il aurait très probablement fallu les rapatrier. Leurs groupes d’appartenance auraient éventuellement pu, de façon discrète, les prendre en charge comme des poids non opérationnels

jusqu’à la fin de la mission. Mais cela n’est évidemment pas souhaitable, ni même faisable, lorsque les individus en question sont des cadres.

[Le corps psychique.]

Il est apparu évident, au cours de cette mission en milieu “hostile”, que l’enceinte du camp le groupe constitué, avaient valeur de corps psychique. Il faut entendre cela comme une protection de la psyché individuelle par une sorte “*d’exo moi peau*”⁽¹⁾. Il est très important de fournir à l’individu la possibilité de se reposer en un lieu réputé et au sein d’un groupe réputés protecteurs. Notons à ce sujet, l’importance pour les acteurs de terrain de pouvoir s’appuyer sur la présence bienveillante du personnel de la logistique qui apporte plus que de l’alimentation ou de la lumière le soir. La qualité de leur prestation a une incidence directe sur le moral. Tout en ayant pour mission de soutenir l’ensemble des secouristes, appartenir au détachement sud fut, par exemple pour moi, très stabilisant en comparaison de ce que j’ai ressenti lorsque l’éventualité d’en être amputé fut quasi actée. Il fut en effet question de prolonger mon séjour sur place.

Ce “*corps psychique*” se constitue également à travers le sens de la mission, sa durée (lorsqu’il est possible d’en donner une), l’utilité que l’on y repère à titre individuel et que les autorités y attribuent aux plans collectif, national, européen ou, plus simplement, humain. Lorsque ce “*corps psychique*” est atteint, avec par exemple la perte d’un chien des UISC, c’est très déstabilisant, en particulier pour les maîtres-chiens : la mort a atteint un membre du groupe en pénétrant au préalable l’enceinte de la résidence de France. C’est une effraction. La prise en charge “psy” fut là encore importante pour éviter des déstabilisations trop gênantes à l’accomplissement de la mission.

Dans ce sens, certains secouristes ont eu besoin, au moment du repas à l’hôpital Diquini (site majeur d’intervention des secouristes français), d’éloigner les Haïtiens proches et spectateurs. Les secouristes se sentaient probablement coupables de manger à leur faim. Mais je crois qu’ils souhaitaient également cloisonner ce temps et cette immersion conviviale dans le groupe, de la dure réalité de l’Haïtien en souffrance. Cela fut d’autant plus remarquable que ces secouristes s’étaient particulièrement distingués, et se distingueront ensuite, dans l’aide apportée aux



autochtones. Ce cloisonnement était une des garanties de leur efficacité.

[Comment être au retour avec ses proches ?]

Dans la deuxième partie de la mission – peut-être suite au rétablissement des communications téléphoniques – plusieurs sujets m'ont consulté pour savoir comment être avec les proches, au retour. Certains avaient déjà rencontré des difficultés à s'exprimer au téléphone, ce qui augmentait l'appréhension du contact au retour.

Il est vrai que la norme dans un contexte exceptionnel qui dure, change par rapport à ce que le quotidien en métropole nous réserve à l'issue de la mission. Je qualifie ce phénomène de "déficit d'empathie". Il est difficile de retrouver un rythme familial et de l'intérêt à ce qui paraît important à nos proches mais bien fade pour nous, au moins dans un premier temps. Il est en conséquence nécessaire, pour celui qui a côtoyé l'exceptionnel, de bien délimiter ce qu'il peut dire et ce dont il se croit capable de parler à son retour. Il doit aussi se réserver la possibilité de ne pas communiquer immédiatement et d'expliquer pourquoi il a besoin d'un peu de temps. Enfin, il doit faire entendre qu'il ne peut pas tout de suite se comporter comme s'il ne s'était rien passé entre son départ et son retour. Ce minimum d'empathie mutuelle provoquée, et le minimum de communication qui le sous-tend, suffisent le plus souvent à éviter les décalages majeurs (incompréhensions, disputes, etc.).

[Le sas de "décompression".]

La grande majorité du personnel désirait rentrer directement et sans perdre de temps, afin de retrouver ses proches au plus vite, et ne souhaitait donc absolument pas bénéficier d'un sas de "décompression". J'ai donc dû faire preuve de pédagogie et argumenter autour du déficit d'empathie et, plus simplement, de l'intérêt pour chacun d'entre nous de rentrer, certes un peu plus tard chez soi, mais de "bien" rentrer. Je n'ai été entendu que très moyennement. Le sas de "décompression" est prévu, obligatoire et je considère que c'est une excellente idée qu'il faut absolument pérenniser. *A posteriori*, il a d'ailleurs été convenu à la quasi-unanimité, y compris par les plus réfractaires au départ donc, que ce sas à Fort-de-France avait été particulièrement utile.

La norme et les repères métropolitains nous ont apaisés. Douches, piscine, toilettes sur lesquelles on peut s'asseoir, rues propres et dégagées. Sensation de sécurité. Relâchement et apaisement. Population qui nous remercie de notre action...

Nous étions prêts à rentrer à la maison car nous avons aussi pu prendre le temps de nous dire au revoir.

[Le temps de la mission.]

De façon très empirique, je considère que, compte tenu du contexte dégradé (sans être menacé personnellement toutefois) et de la charge très importante de travail, dépasser une durée de quinze jours sur place aurait commencé à poser problème à certains d'entre nous. Fatigue physique et psychologique, tensions dans le groupe, place laissée vacante au sein de la famille, notion d'urgence moins prégnante, etc.

Nous avons, je crois, bénéficié d'une durée "idéale", au regard de notre mobilisation et de notre efficacité.

Les ressources auraient toutefois été trouvées s'il avait fallu rester plus longtemps pour la plupart des membres, à condition d'instaurer de réelles phases de repos et d'adapter la missions aux évolutions de la situation.

[Débriefing collectif au retour.]

Deux débriefings psychologiques collectifs ont été effectués par un psychologue non impliqué dans la mission, treize puis 31 jours après notre retour.

Des consultations psychologiques à titre personnel ont lieu, mais sans signes pathognomoniques pour le moment.

[Bilan chiffré.]

Au total, 159 personnes ont été vues dans un cadre de soutien psychologique, pour onze jours de présence sur zone. Les rencontres informelles ne sont pas comptabilisées mais elles ne sont pas à négliger.

Le travail d'information, de prévention et de soins psychiques effectués a, de mon point de vue, permis d'éviter plusieurs rapatriements sanitaires.

Ce travail a aussi valeur d'éducation et de facilitation de construction de stratégies afin de faire face, puis d'assimiler, un tel événement. Ces stratégies "introjectées" serviront le sujet lorsqu'il sera à nouveau confronté à ce type de contexte. ■

(1) L'expression "exo moi peau" est à comprendre comme une protection supplémentaire de la psyché faisant référence au concept de "moi peau" développé par le psychologue français Didier Anzieu.

Bibliographie.

- Anzieu D. – "Le moi peau" – Dunod 1994.
- Clervoy P. – "Le syndrome de Lazare, traumatisme psychique et destiné" – Albin Michel 2009.
- Cruz T. – "Relaxation et névrose post-traumatique" – Le journal des psychologues, février 2002.
- Lebigot F. – "La névrose traumatique, la mort réelle et la faute originelle" – Annales Médico-Psychologique, 1997, 155, n°8.
- Le Breton D. – "Passions du risque" – Métallie, 1991.





Clipperton, une île française inconnue

Capitaine de vaisseau (R) Laurent Letot
Chef du pôle "Études"
Centre d'enseignement supérieur de la Marine

En février 2010, un navire, lourdement chargé de produits toxiques, s'échoue sur un atoll perdu dans le Pacifique Nord, faisant craindre une pollution majeure. Le nom de Clipperton apparaît alors « à la Une » des médias. La majorité de nos concitoyens apprend que ce minuscule territoire est français. Certaines photos publiées à cette occasion, un bosquet de cocotiers, une plage de sable corralien entourant un lagon vert émeraude, donnent une impression de paradis tropical. En réalité, le climat y est dur, les ressources rares et la biodiversité très limitée. Pour autant, cet atoll a des aspects fascinants par son histoire dramatique, son évolution écologique si particulière et les perspectives qu'elle offre. En voici un bref panorama.

ITUÉ À DIX DEGRÉS AU NORD DE L'ÉQUATEUR, À 700 MILLES NAUTIQUES de la côte du Mexique et 2 200 milles des îles Marquise, Clipperton est un minuscule îlot perdu dans l'immensité du Pacifique nord. C'est une formation corallienne posée sur un mont sous-marin qui s'élève à 3 000 mètres au-dessus du plancher océanique. Sa taille ne dépasse pas quatre kilomètres dans sa plus grande dimension. Un lagon l'occupe presque entièrement. La terre ferme est constituée par une mince ceinture de corail dont la largeur varie entre 25 et 400 mètres. Le point culminant est un unique rocher de 29 mètres qui se dresse à l'une des extrémités de l'île. La houle, importante dans cette région, rend tout débarquement périlleux.

L'atoll était à l'origine ouvert par deux passes – comme en témoignent les cartes les plus anciennes – mais elles ont été colmatées, au XIX^e siècle, par du sable et des débris coralliens charriés par les tempêtes. Il s'en est suivi un isolement du lagon qui s'est chargé de guano, entraînant une eutrophisation du milieu. Alimenté à la fois par les pluies et les vagues franchissant le cordon lors des fortes intempéries, le lagon contient de l'eau douce près de la surface et salée en profondeur. L'acidité, provoquée par la décomposition organique, rend les investigations difficiles. En 1980, le commandant Cousteau et les plongeurs de la *Calypso* tentèrent d'explorer un mystérieux "trou sans fond" supposé être une ancienne cheminée volcanique. Ils ne purent dépasser 35 mètres d'immersion au-delà de laquelle ils furent empêchés par une trop grande concentration en hydrogène sulfuré.

Le climat est de type tropical avec des températures variant de 26 à 29 °C au cours de l'année. Un régime d'alizés apporte une humidité constante. Entre avril et septembre, l'île subit les effets dévastateurs des cyclones, très fréquents dans la région.

[Le royaume des fous.]

La flore est constituée essentiellement de quelques bouquets de cocotiers. Les vagues des tempêtes qui inondent la couronne ne favorisent pas la stabilisation de la végétation qui était pourtant présente dans les siècles passés. Les principaux coupables sont les crabes rouges dont la population qui compte plusieurs millions d'individus, a explosé depuis 100 ans et achevé la désertification. Pour survivre, ce crabe terrestre est devenu omnivore. Il dévore tout : les œufs d'oiseau, les poussins, les jeunes pousses de cocotiers, les noix de coco. Ils s'attaquent même à ses congénères. La prolifération a été contenue un temps par les porcs introduits par les exploitants de phosphate à la fin du XIX^e siècle. Mais comme ces derniers s'attaquaient aussi à la faune aviaire, ils ont été éliminés, il y a une cinquantaine d'années. Sans prédateur, la population de crabes s'est alors accrue dans une telle proportion que la végétation ne résista pas à leur voracité.

Seul lieu de nidification possible au milieu de l'immensité océanique, l'île abrite la plus grande colonie de fous masqués au monde (110 000 individus). Cinq à six autres espèces d'oiseaux marins sont également présentes. Un petit lézard noir, un serpent marin, quelques insectes et des rats apportés par l'homme représentent, avec les crabes et les fous, à peu près tout ce que l'île compte d'animaux. Les tortues, les otaries et les éléphants de mer, signalés autrefois par les naturalistes, ont déserté l'endroit depuis longtemps. Les quelques espèces de poissons qui vivaient jadis dans le lagon ont aussi disparu. En revanche, ils abondent, comme les requins et les dauphins, dans les eaux qui entourent l'atoll. Cette ressource attire la pêche industrielle pratiquée de façon intensive et souvent illégalement.

[Un chassé-croisé de propriétaires.]

Totalement ignoré jusqu'au XVI^e siècle, Clipperton a été baptisée du nom du second du bâtiment corsaire anglais, le *Saint Georges*, commandé par le célèbre William Dampier. Il n'existe pas de témoignage direct mais différentes traditions orales ont circulé sur l'origine de l'appellation. L'une d'elles raconte qu'en février 1705, après avoir capturé un bateau espagnol, Clipperton en aurait pris le contrôle et se serait séparé de son acolyte. Pourchassant les galions, il aurait trouvé l'île sur sa route et en aurait fait une base pour des activités de piraterie. De cet épisode est née la légende d'un trésor qui attire, aujourd'hui encore, des visiteurs clandestins. Six ans après le passage présumé de Clipperton, l'atoll fut, sans contestation possible, aperçu le vendredi 3 avril 1711, par les Français Martin de Chassiron et Michel du Bocage, commandants des frégates *La Princesse* et *La Découverte*. Ils en dressèrent la première carte et la nommèrent Île de la Passion, car c'était un Vendredi saint.

Ce lieu inhospitalier n'aurait jamais suscité un grand intérêt s'il n'avait été habité, pendant des millénaires, par des millions d'oiseaux dont les excréments produisent un engrais très efficace. Le guano fut, durant la seconde moitié du XIX^e siècle, une ressource stratégique qui déclencha l'avidité des hommes d'affaires et provoqua une ruée vers cet "or blanc". Poussé par un armateur du Havre et conforté dans son droit historique par la découverte de 1711, le gouvernement français décida d'agir en y envoyant son représentant, le lieutenant de vaisseau Le Coat de Kervéguen. Le 17 novembre 1858, il prit officiellement possession de l'atoll ; acte qu'aucune nation ne contesta à l'époque. Cependant, les Français renoncèrent rapidement à l'exploitation en raison des difficultés de débarquement et de chargement, et également de l'éloignement de la métropole. Laissé pendant 30 ans en déshérence, Clipperton intéressa une compagnie américaine, l'Oceanic Phosphate Company, qui s'en empara au titre du *Guano Act* qui donnait à tout citoyen nord-américain le droit de s'approprier, au nom des États-Unis, des îles à phosphates qui n'appartenaient à personne. L'Oceanic Phosphate Company y travailla de 1892 à 1897. Mais l'extraction et surtout le transport de l'engrais restaient difficiles et coûteux. Ce fut alors au gouvernement mexi-

cain de tenter sa chance. Est-ce la plus grande facilité offerte par la proximité de leur territoire national pour l'exploitation du guano ou la position stratégique de l'île dans le Pacifique, face au canal de Panama, qui incita le Mexique à agir ? Ce sont probablement les deux raisons qui conduisirent ce pays à envoyer une canonnière, la *Démocrata*, qui arriva à la fin 1897 pour affirmer, à son tour, la souveraineté mexicaine. Ces nouveaux prétendants délivrèrent des concessions à des industriels britanniques et, à partir de 1908, installèrent une petite garnison permanente avec femmes et enfants. Ici se place l'histoire des célèbres "Oubliés de Clipperton". Durant la révolution mexicaine, en 1914, le bateau, chargé d'approvisionner les insulaires trois fois par an, fut coulé au cours des hostilités. En pleine tourmente, le Mexique oublia ses ressortissants et la colonie fut livrée à elle-même. Une épidémie de scorbut se déclara. Le commandant de la garnison, le capitaine Arnaud, décida d'aller chercher du secours avec ses hommes sur une barque de fortune. En quittant la plage, elle se retourna en franchissant le ressac et tous les occupants furent noyés. Cet accident laissait l'île aux mains du gardien de phare Victoriano Alvarez. Violent et armé, il fit régner la terreur, abusant des épouses des militaires pendant deux ans. Trois femmes et huit enfants survécurent. Ils furent sauvés par le croiseur américain *Yorktown*, le 18 juillet 1917. Alvarez avait été assassiné, la veille, par l'une des victimes.

Entre-temps, le conflit France/Mexique avait pris de l'ampleur. Les deux pays décidèrent de s'en remettre à la Cour internationale de justice de La Haye qui confia l'arbitrage au roi d'Italie, Victor-Emmanuel III. Il fallut attendre 20 ans pour que le souverain rende son jugement. La souveraineté de Clipperton fut définitivement attribuée à la France en 1931. Une nouvelle prise de possession en bonne et due forme fut célébrée par la *Jeanne d'Arc* le 26 janvier 1935, et l'île fut rattachée administrativement aux Établissements français d'Océanie.

Pendant la seconde guerre mondiale, Clipperton devint l'objet d'une des opérations les plus secrètes menée par les États-Unis, sous le nom de code de "Island X". Craignant que le Japon y installât une station radio-espion ou même une tête de pont, les Américains mirent le lieu sous surveillance puis décidèrent de l'occuper. Sans

consulter les autorités françaises, ils débarquèrent en novembre 1944, construisirent une piste d'aviation de 1 200 mètres et une station météorologique. La France protesta officiellement en janvier 1945, mais les États-Unis ne partirent qu'après la fin du conflit, en octobre de la même année. Les traces de cette présence sont encore visibles aujourd'hui : débris de navires, dépôt de munitions, carcasses d'engins et de baraquements...

[La souveraineté française réaffirmée,]

Après 1945, les escales françaises devinrent de plus en plus fréquentes. En 1958, pendant l'année géophysique internationale, une base scientifique franco-américaine s'y établit six mois. Entre 1966 et 1969, au moment des essais nucléaires aériens en Polynésie, la marine française effectua cinq séjours de quatre mois dans l'île, en particulier pour y installer et y entretenir une station météorologique (missions Bougainville).

Entre 1980 et 2000, l'atoll reçut de multiples visites de chercheurs, essentiellement américains. Ils étudièrent les relations océan-atmosphère, la physico-chimie des eaux ou encore la biologie du milieu marin. Jacques-Yves Cousteau y tourna un documentaire en 1980. Les navires de la Marine nationale, croisant dans le Pacifique, prirent l'habitude de se détourner pour y réaffirmer la souveraineté française. Se succédèrent le TCD *Ouragan*, l'avisos Protet, le TCD *Orange*, le navire-école *Jeanne d'Arc*, les frégates *Latouche-Treville* et *Vendémiaire*, l'avisos *Cdt Birot*.

En 2003, le *Prairial* déposa, sur l'atoll, l'explorateur Jean-Louis Étienne pour un repérage avant de s'y installer entre décembre 2004 et mars 2005 avec une équipe de scientifiques français et mexicains qui réalisa un nouvel inventaire de la faune, de la flore et de la géologie de l'île. En dehors de ces visites "officielles", les intrusions sont fréquentes. De nombreuses traces de passage sont identifiées. Au moins une fois par an, un bâtiment de la Marine s'y rend pour remplacer la plaque commémorative et le pavillon national souvent saccagés. Des radioamateurs, des chercheurs de trésor s'y donnent rendez-vous. Des pêcheurs viennent y faire relâche et probablement aussi des contrebandiers et trafiquants attirés par l'extrême isolement du lieu afin de mener

leurs activités illicites. Les visites privées ne sont pas pour autant interdites. L'île est sous l'autorité du ministre de l'Outremer qui délègue au Haut-commissaire de la République de Polynésie française des autorisations aux particuliers désirant aborder l'atoll ou y obtenir des concessions d'exploitation.

[Clipperton, un enjeu, scientifique, économique, écologique.]

Faut-il réintroduire des espèces végétales ayant existé sur l'île? Peut-on rétablir un équilibre naturel? Éloigné de toute activité humaine avec sa faune exceptionnelle et son évolution si

particulière, ce lieu clos est un laboratoire unique pour l'étude de la biodiversité dont la diminution, un peu partout dans le monde, menace l'avenir de l'humanité.

D'un autre côté, ces sept kilomètres carrés confèrent à la France une souveraineté sur 430 000 kilomètres carrés. Or, les eaux de cette zone du Pacifique sont très poissonneuses. Elles donnent à notre pays une responsabilité dans la protection des ressources halieutiques qui s'épuisent.

Ainsi, grâce à Clipperton, la France est membre de droit d'organisations internationales en charge de la régulation de la pêche dans la région. Elle peut peser sur les décisions afin de préserver les stocks.

Enfin, d'immenses gisements de nodules polymétalliques riches en nickel et en cuivre ont été découverts. Exploités de façon raisonnable, ils constitueront un atout à l'heure de la pénurie mondiale de matières premières.

Les enjeux écologiques, scientifiques et économiques de ce minuscule bout de terre sont donc considérables. La France en a pris conscience, mais le droit international relatif au statut de la mer exige que la souveraineté soit justifiée par une présence régulière.



L'accident du *Sichem Osprey* à Clipperton

Au début du mois de février 2010, le chimiquier *Sichem Osprey*, parti de Houston (Texas), faisait route vers la Corée du Sud après avoir franchi le canal de Panama. Il transportait 10 500 tonnes de xylène, un produit toxique et très inflammable, 6 000 tonnes de suif et 6 000 tonnes d'huile de soja. Ce navire de 30 000 tonnes et de 170 m de long était de construction très récente (2009), équipé d'une double coque. Battant pavillon maltais, il appartenait à la grande compagnie norvégienne Eitzen Chemical. À bord se trouvaient 19 hommes d'équipage (Russes, Lettons et Philippins).

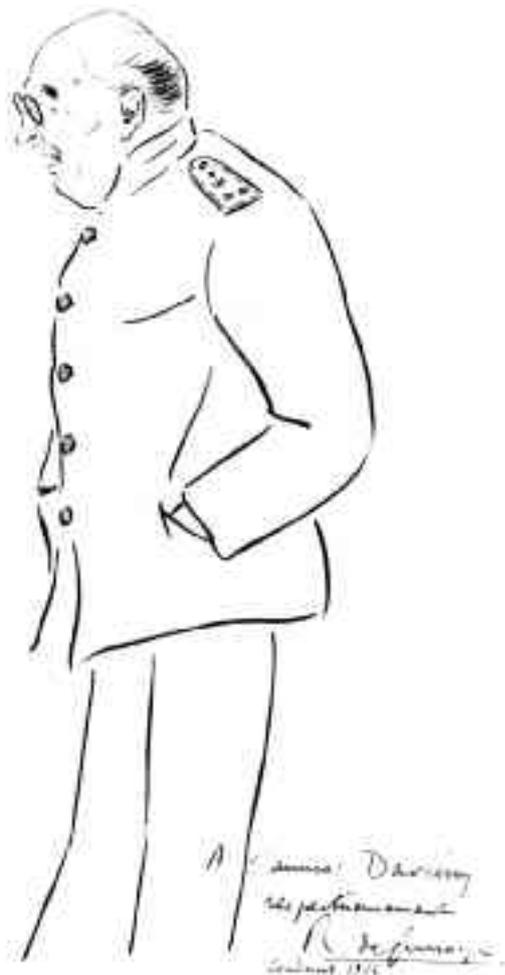
Au milieu de la nuit du 10 février, il s'échoua à pleine vitesse et pour une raison encore inexpliquée sur le plateau corallien entourant Clipperton. Le centre de coordination des secours de Papeete fut rapidement alerté et les premières informations fournies par le bord faisaient état d'absence de pollution, aucune citerne n'étant touchée. Les opérations furent alors organisées par le commandement de la zone maritime de Polynésie sous l'autorité du Haut-Commissaire de la République. Le navire s'était engagé sur presque 100 mètres dans le platier et le sortir de là s'annonçait difficile compte-tenu de l'isolement de Clipperton et de la très faible profondeur d'eau. *Le Révi*, remorqueur de la Marine nationale, fut dépêché de Papeete, mais une avarie lui fit faire demi-tour. La frégate *Courbet*, conserve de la *Jeanne d'Arc*, en escale à Callao au Pérou, reçut alors, le 19 février, l'ordre d'appareiller pour Clipperton. Entre-temps et dès le 13 février, l'armateur avait mandaté une société d'assistance pour déséchouer le chimiquier, mais plusieurs tentatives de remise à flot à l'aide de deux remorqueurs restèrent infructueuses. Ils parvinrent cependant à le faire bouger de quinze mètres.

Le Courbet arriva sur zone, le 26 février, avec une équipe d'évaluation dont un expert antipollution du Centre d'expertise pratique de lutte antipollution et un

Salvage Master de la compagnie Bourbon, tous deux venus de France. L'équipe fut hélitreuillée à bord du *Sichem Osprey* et confirma l'absence de pollution. Un officier de police judiciaire de la Gendarmerie maritime, également embarqué sur le *Courbet*, commença les auditions du capitaine et de l'équipage, une enquête préliminaire ayant été ouverte par le parquet de Paris. Un allègement du navire s'avéra indispensable avant toute nouvelle tentative. Le Service hydrographique et océanographique de la marine fut sollicité pour estimer les créneaux les plus propices au déséchouement à la faveur de grandes marées. Le 2 mars, le *Glen*, navire-citerne de faible tirant d'eau, s'amarra à couple du *Sichem Osprey* et pompa 6 000 tonnes d'huile de soja. Les deux remorqueurs ne réussirent cependant pas à le désencastrier. Le *Courbet*, appelé pour d'autres missions, quitta Clipperton le même jour, mais les experts techniques français furent maintenus sur zone afin de contrôler les opérations pour éviter tout risque de pollution.

Une nouvelle tentative fut planifiée. En cas d'échec, il ne resterait plus que le découpage sur place de la coque, opération délicate et coûteuse. Le 6 mars, dans des conditions météorologiques favorables, 3 500 tonnes de xylène furent transférées sur le *Glen*. Le *Sichem Osprey*, allégé de 40 % de sa cargaison fut enfin tiré avec succès par les deux remorqueurs et remis à flot pour faire ensuite route vers le Mexique.

Cette intervention connut donc un dénouement heureux. Elle s'achevait avant l'expiration de la mise en demeure de l'État français à l'armateur, fixée au 15 mars. Aucune pollution n'était à déplorer. L'équipage était sain et sauf. Les raisons de cet échouement ne sont pas encore déterminées. Panne matérielle ou erreur de navigation, cette seconde hypothèse semble privilégiée, l'enquête en cours le dira.



Les iconographies reproduites dans cette revue sont de droits réservés et ne peuvent être utilisées sans l'autorisation des ayants droit.

*Le Centre d'enseignement supérieur de la Marine remercie chaleureusement
le Département Marine du Service historique de la Défense
pour son aide précieuse à l'élaboration de ce numéro.*

Comité de lecture du Bulletin d'études de la Marine

**Amiral Pierre Lacoste, professeur Pascal Chaigneau, amiral François Dupont, professeur Martin Motte,
vice-amiral d'escadre Olivier Lajous, Monsieur Emmanuel Serot.**



Directeur de la publication

Contre-amiral François de Lastic
Commandant le Centre d'enseignement
supérieur de la Marine

Rédactrice en chef

Lieutenant de vaisseau Céline Horlaville
01 44 42 82 13

Ce numéro a été réalisé au CESM
et est diffusé à titre gracieux
cesm.etudes@marine.defense.gouv.fr

Pré-presses et impression
imprimerie de la Marine
dépôt légal : novembre 1999
ISSN 1292-5497



Centre d'enseignement supérieur de la Marine

Case 8 – 1, place Joffre

75700 – PARIS SP 07