



## L'indécence est-elle mortelle ?

La mort d'un sous-officier en opérations extérieures ne pèse pas lourd sur les plateaux de la balance médiatique face à celle d'un manifestant sur le territoire national.

L'une comme l'autre est triste, mais l'une est « médiatique » quand l'autre est lointaine et ne retient tout juste qu'un instant l'attention.

Quel soutien de la Nation a reçu la famille de Thomas Dupuy, ce sous-officier parachutiste de 32 ans, mort « Pour la France » au Mali le 15 octobre dernier à part celui de ses frères d'armes et l'hommage officiel du Président de la République ? Combien d'entre nous se sont massés sur le pont Alexandre III au passage de sa dépouille pour lui rendre un dernier salut ?

A l'inverse, quelle débauche d'articles, de commentaires, de temps « télé », de manifestations, de marches blanches aux quatre coins du pays pour Rémi Fraisse mort dix jours plus tard pendant une manifestation ?

Non ! l'indécence ne tue pas.

En 1959, s'éteint Albert Jugon. En septembre 1914, à Ville-sur-Tourbe, pris sous un violent bombardement d'artillerie, horriblement blessé à la face, il est laissé pour mort, la moitié de la figure et de la gorge emportée, une partie de la langue arrachée, les maxillaires fracassées, l'œil droit crevé. C'est lui qui fonde en 1921 avec des camarades grièvement atteints de la même manière *l'Union des Blessés de la Face*. Les plus âgés d'entre nous se souviennent de ces mutilés qui luttèrent contre la discrimination imposée par l'atrocité de leur apparence et leur exclusion sociale, comme des morts vivants au sein de la société : les *Gueules cassées*, nom refusé à cette association par la Préfecture de Police. Mais c'est ainsi qu'on les appelait, tout à la fois avec sympathie, reconnaissance et effroi.

Bien que tous les Poilus aient aujourd'hui disparus avec la mort du dernier d'entre eux, Lazare Ponticelli, en 2008, il y a toujours aujourd'hui des Gueules cassées, grands blessés des conflits contemporains, qui, trop souvent, souffrent toute leur vie des

séquelles physiques et psychologiques de leurs blessures, de leur infirmité et de leur apparence.

Et la vie continue, indifférente. Il est (re)devenu vertueux de ne plus « gâcher » les aliments, et des commerces proposent aujourd'hui des fruits et des légumes moins chers parce que pas esthétiques, « moches » comme une enseigne en fait la publicité.

Mais est-il tolérable qu'un site internet de ventes de ces denrées difformes ait usurpé le nom de Gueules cassées pour « faire de l'argent » ?

Est-il tolérable de manquer ainsi au respect et à la mémoire de ceux de 14 alors que nous commençons à peine cinq années de commémorations et de souvenir des victimes de cette guerre, et, parmi elles de ces 15 000 blessés de la face ?

Est-il tolérable de se moquer des Gueules cassées qui aujourd'hui souffrent et luttent pour rester des hommes et tenter de retrouver leur place parmi nous et revivre ?

Non, décidément, l'indécence ne tue pas.

« *Ceux qui pieusement sont morts pour la Patrie* »  
« *Ont droit qu'à leur cercueil la foule vienne et prie* »...

Même Victor Hugo n'a plus la cote.

CF (H) Patrice Brunet  
Vice-président du Yacht Club de France

---

## Conquérir de nouveaux territoires au XXIème siècle

*La conquête de nouveaux territoires relève historiquement de l'univers du politique et du militaire. Avec une ingéniosité renouvelée, ces derniers ont en effet développé au cours des siècles un ensemble de doctrines, de procédures et même un vocabulaire auxquels se réfère aujourd'hui largement le monde de l'entreprise pour lequel les nouveaux territoires s'appellent des marchés.*

*A une époque où les conquêtes d'espaces territoriaux se font heureusement très rares, le monde politico-militaire peut-il encore être un référent pour développer et entretenir un « esprit de conquête » nécessaire au dynamisme de notre société ?*

*Je prends ici le parti d'apporter une réponse affirmative en me fondant sur l'expérience d'une vie largement consacrée au monde militaire et plus particulièrement maritime. Car si elles ne sont plus territoriales, les conquêtes d'aujourd'hui relèvent plutôt d'espaces virtuels tels que l'identité, la reconnaissance, la liberté de pensée, des conditions de vie*

*décentes, la solidarité, le respect, la sécurité ou un modèle de société, sans oublier les marchés.*

*Sans être un théoricien de la conquête ou un professeur de management, j'ai eu la chance d'acquérir une bonne pratique de l'exercice de responsabilités dans l'univers de la mer et des marins. Pendant près de trente-cinq années, ma vie professionnelle a été celle d'un officier de marine, principalement sous-marinier. Depuis mon départ de la Marine, je suis engagé dans plusieurs associations qui ont toutes un lien avec le monde maritime.*

*Je ne vous présenterai donc pas les méthodes d'élaboration d'une stratégie et de définition des modes d'actions que l'on trouve dans les centres de documentation des écoles de guerre. Mon intention est de proposer ici avec beaucoup de modestie, quelques orientations simples s'appuyant sur des cas concrets, pour ceux qui ont la lourde charge de préparer les responsables de demain à gagner des batailles : que les territoires soient virtuels ou réels, ces conquêtes restent toujours en effet de vraies batailles. A la lumière de mon expérience, j'ai choisi de développer quatre capacités qui me semblent indispensables à celui qui est en charge de la conquête de nouveaux « territoires » : la vision, l'autonomie, le contrôle et l'engagement personnel. J'ajouterai en conclusion ce petit plus qui me semble faire du conquérant un entraîneur, un meneur, bref, un leader.*

## **La Vision**

Une vision doit nécessairement s'appuyer sur un socle constitué d'une identité et de valeurs. C'est ce que j'ai pu mettre en évidence lors d'une étape de mon mandat de président de la Société Nationale de Sauvetage en Mer. Au cours des huit années de cet engagement, j'ai dû accompagner une modernisation de l'organisation pour préparer, prendre et contrôler l'exécution des décisions engageant des dépenses de cette association de bénévoles. Il nous fallait en particulier mettre en service un logiciel commun de comptabilité et un réseau internet liant la direction parisienne avec les trois cent stations de sauvetages réparties sur notre littoral métropolitain et ultramarin. J'ai mis un certain temps à comprendre les raisons pour lesquelles une majorité de nos bénévoles exprimait, parfois vigoureusement, un refus d'une telle modernisation, pourtant destinée à améliorer très sensiblement leur efficacité et les conditions d'exercice de

leur mission. Ce n'était ni l'effort de formation spécifique à consentir en prenant un peu plus sur leur temps libre, ni le changement de leurs habitudes. Cette modernisation était perçue par les responsables locaux comme une ingérence de la direction centrale parisienne dans un espace d'initiative locale qui leur était très cher. Ils craignaient ainsi perdre les valeurs qui rassemblaient leur petite équipe depuis plus d'un siècle : l'autonomie, l'amitié, la solidarité, la reconnaissance locale sont en effet des facteurs déterminants de leur incroyable capacité de mobilisation au service des naufragés en mer. Il m'a donc fallu prendre le temps de les identifier, de les formaliser, puis m'engager à les respecter et les promouvoir.

Aussi pertinente soit-elle, une conquête peut donc se transformer en une épreuve et même un fiasco, si l'identité et les valeurs partagées par le groupe engagé dans l'action ne sont pas préalablement réaffirmées.

Au-delà des valeurs, une vision est aussi une stratégie à définir et mettre en œuvre. Je prendrai ici l'exemple de la stratégie de la guerre froide, exceptionnelle de clarté et d'efficacité pour le modeste témoin que j'ai été. Complètement folle dans certains aspects de sa mise en œuvre, elle a pu éviter une confrontation armée majeure entre les grandes puissances des deux blocs.

Dans le prolongement immédiat de la seconde guerre mondiale, les Etats-Unis et l'Union Soviétique défendent deux modèles de société très différents. Leurs malentendus et leur crainte respective d'une agression de l'autre pouvaient à tout moment dégénérer en un conflit majeur. Progressivement, une stratégie s'impose cependant pour prévenir cet affrontement entre les deux superpuissances et leurs alliés. Son objectif politique est simple : préserver et si possible promouvoir un modèle de société et les valeurs qu'il porte. La stratégie pour l'atteindre est formulée et expliquée en 1947 par Mr George Kennan, diplomate américain : *containment*, mot anglais dont nous n'avons pas su trouver d'équivalent aussi direct et porteur de sens en français. Le *containment* est l'application du principe d'une réplique rapide, vigilante et adaptée adressée en réaction à toute initiative de l'adversaire interprétée comme une agression. George Kennan prédit alors qu'une telle stratégie doit permettre d'atteindre l'objectif politique sans recours à la guerre. Cette stratégie est ensuite déclinée en plusieurs stratégies spécifiques : renseignement et opérations spéciales, communication et propagande, politique et économique, industrielle et technologique, culturelle et sportive. Sa déclinaison militaire sera également formulée de manière tout aussi concise par le concept de *deterrence* ou *dissuasion* en français. La *dissuasion* est la prévention d'une

attaque de son adversaire en le persuadant que la réplique serait si puissante qu'elle lui infligerait des pertes excédant largement le bénéfice de son initiative.

C'est ainsi que de gigantesques plans d'opérations sont établis par les états-majors de l'OTAN pour pouvoir engager dans un préavis très court des centaines de milliers de combattants sur terre, sur mer et dans les airs dans le but de contrer une offensive massive des forces soviétiques et leurs alliés en Europe centrale. Ces plans sont régulièrement testés dans le cadre d'exercices multinationaux qui sont à l'époque autant de repères dans le programme de nos activités. Cette stratégie de dissuasion se fonde également sur les composantes nucléaires stratégiques dont font partie nos Sous-marins Nucléaires Lanceurs d'Engins (SNLE). Equipés d'une propulsion nucléaire, ils sont conçus pour pouvoir lancer en plongée et à plusieurs milliers de kilomètres, des missiles équipés chacun de plusieurs têtes nucléaires. La stratégie militaire de dissuasion a prévenu tout affrontement armé pendant quarante-cinq années. C'est aussi la stratégie de *containment* qui devait, comme le prédisait George Kennan, conduire à l'effondrement politique de l'Union Soviétique en 1990. A mon niveau de témoin engagé dans la mise en œuvre de cette stratégie, ma formation me permet de bien appréhender les enjeux géopolitiques. La relation entre le commandement militaire et l'autorité politique est claire. J'ai eu une bonne perception des objectifs de mon engagement que je suis en mesure de relayer vers mes équipages. C'est un facteur déterminant de leur mobilisation. La stratégie de *containment* restera sans aucun doute dans l'histoire de l'humanité comme un modèle de référence à une telle échelle.

Après 1990, nous retrouvons une situation internationale très confuse, sans véritable stratégie internationale, dans un contexte de nouveaux rapports de force que nous appellerons plus tard *globalisation*. Les organisations multinationales ne parviennent plus à s'accorder sur les objectifs politiques de résolution de nombreux conflits, au Moyen Orient, en Asie, en Afrique et en Europe centrale. La stratégie commune laisse le pas à des stratégies locales d'opportunité dépendant des Etats engagés : maintien de la paix, restauration de la paix, protection des populations civiles, reconstruction d'Etats, interventions humanitaires, promotion de la démocratie... Les situations sont complexes et difficiles à analyser. La mobilisation des équipages se fait alors sur des objectifs de court terme. Mon engagement de sous-marinier reste passionnant au niveau technique, mais il devient plus difficile de lui donner du sens et de mobiliser mes équipes.

En conclusion de ce développement consacré à la *Vision* attendue du conquérant, je veux dégager trois points :

- une vision claire et simplement exprimée est un facteur essentiel de la mobilisation des équipes autour d'un objectif commun ;
- une vision doit formellement rappeler les valeurs portées par l'institution, puis présenter l'objectif stratégique de l'action, une stratégie globale de mise en œuvre pour l'atteindre déclinée en plusieurs stratégies spécifiques ;
- plus le contexte de l'action est évolutif, plus il est difficile de prendre le recul nécessaire pour regarder sur l'avant et entretenir la « vision ».

Nous verrons plus loin comment procéder.

## L'Autonomie

L'exemple qui suit évoque ma modeste participation à la promotion d'un nouveau navire de première ligne dans la Marine nationale dans le milieu des années 80. Je suis en 1983 jeune commandant d'un sous-marin nucléaire d'attaque (SNA). Le SNA est un « chasseur redoutable ». Contrairement à son cousin le SNLE évoqué précédemment, le SNA n'est équipé que d'armes tactiques, très puissantes mais non nucléaires, principalement destinées à combattre en mer, sur et sous l'eau. Véritable « coureur des mers », très autonome et mobile, discret et quasiment invulnérable, il peut « chasser » et imposer ainsi sa loi sur de très grands espaces maritimes et au cours de très longues périodes. Il est à mon avis le « roi des mers », mais je manque peut-être ici un peu d'objectivité.

Lorsque je prends ce commandement, j'intègre une petite équipe qui s'est fixé comme objectif, en marge de l'organisation officielle de conduite des programmes d'équipement de la Marine, de mettre au point un sonar artisanal de détection acoustique aux très basses fréquences conçu sur de nouveaux principes.

Au cours des vingt années précédentes, le commandement de la Marine avait investi des sommes considérables pour développer une composante de six SNLE, en cohérence avec notre stratégie de dissuasion mentionnée plus haut. Merveille de technologie, cette flotte de sous-marins faisait notre fierté, mais suscitait aussi des jalousies de la part des autres composantes de la Marine. Souvent à juste titre, celles-ci considéraient que cette priorité avait détourné une partie des budgets qui auraient pu contribuer à leur modernisation. Récemment mis en

service, les SNA n'étaient pas encore opérationnels. A l'exception de la très grande mobilité que leur apportait leur propulsion nucléaire, ils avaient – disait-on – été conçus à l'économie et en particulier, ils étaient équipés des sonars de leurs ancêtres les sous-marins diesels. Le sonar étant le principal moyen de détection du sous-marin sous l'eau, nos SNA dotés d'équipements de conception ancienne étaient considérés comme des unités secondaires au sein de notre marine.

Trainé plusieurs centaines de mètres derrière le sous-marin, notre nouveau sonar « artisanal » était constitué d'une antenne linéaire d'hydrophones conçus pour détecter dans l'eau les sons aux très basses fréquences. Ceux-ci se propagent beaucoup mieux dans la mer que les fréquences plus hautes habituellement exploitées. Beaucoup plus silencieux qu'un sonar de coque, notre équipement était également beaucoup plus performant. Une année plus tard, nous apportions la preuve que notre nouveau sonar permettait de multiplier par dix les portées de détection acoustique que nous observions sur nos autres équipements. Il nous permettait de prendre un avantage indéniable dans la détection et le pistage de sous-marins soviétiques qui était une des missions importantes qui nous était dévolue. C'était à l'époque un développement majeur des capacités opérationnelles de notre SNA dans la mise en œuvre de notre stratégie de « guerre froide ». Initialement très soucieux de limiter ses dépenses d'investissement, l'Etat-Major se laissait finalement convaincre de financer une modernisation importante des SNA qui allait modifier très sensiblement son concept d'emploi et en faire un « flagship » de la Marine nationale.

Impliqué dans cette belle aventure, j'ai découvert mes propres capacités à contribuer à la conquête d'un nouveau

territoire virtuel. Grâce à la clarté de l'objectif stratégique, à une capacité d'innovation fondée sur une excellente connaissance pratique du milieu et un esprit d'indiscipline maîtrisé, nous avons été à l'origine de la promotion d'un nouveau navire de première ligne au sein de la Marine Nationale.

J'en tirerai trois principaux enseignements :

- la préservation d'un espace local d'autonomie est un facteur considérable de progrès, lorsqu'il s'inscrit dans une vision partagée claire ;
- plus cette vision est claire et partagée, plus la proposition montante fondée sur une bonne connaissance pratique du terrain pourra s'inscrire naturellement dans un cadre utile ;
- une organisation de management doit absolument susciter cette force de proposition « montante ».

## Le Contrôle

Il est aujourd'hui à la mode dans les entreprises de promouvoir les cultures d'autonomie et d'initiative personnelle au sein des équipes chargées du développement. Mais l'autonomie sans vision peut conduire à beaucoup de gaspillage en développant des projets dont l'utilité n'est pas d'actualité. L'autonomie me paraît donc essentielle à condition qu'elle soit étroitement liée à une « vision ». C'est le processus qui relie l'autonomie à la vision que j'appelle « contrôle ». Je voudrais le présenter en me référant à deux cas concrets vécus.

Pendant la « guerre froide », le contexte géopolitique est, comme son nom l'indique, gelé. La « vision » de George Kennan reste pertinente pendant quarante-cinq ans. Les stratégies et les plans opérationnels évoluent donc peu.



C'est la stratégie du « tout ou rien ». Lorsque l'autorité politique a pris sa décision, le commandement militaire a toute latitude pour appliquer un plan d'actions massif « sans retour ».

Après 1990, le contexte stratégique redevient comparable à celui de la compétition dans le monde de l'entreprise. Le cycle stratégique se raccourcit et peut devenir inférieur à la durée d'une semaine. L'organisation du commandement doit réagir très rapidement. Sur une courte période, elle doit analyser, comprendre une situation très évolutive, proposer une réévaluation de la stratégie en accord avec l'objectif recherché et définir un nouveau plan d'action. L'un des principaux défis de cette transformation de l'organisation du commandement opérationnel des années 90 est de maintenir en alerte permanente une équipe performante d'analyse et de planification. Détachée de la conduite directe de l'action, elle doit être capable de « voir sur l'avant » et d'assurer ce lien permanent entre le niveau stratégique et les militaires en charge de la conduite d'une action sur le terrain pour analyser, évaluer et adapter les directives de son action. L'application de cette procédure de travail est un formidable levier de développement.

Quelques années plus tard, prenant le commandement d'une escadrille de dix sous-marins, je dois gérer les conséquences d'un dramatique accident de sous-marin à la mer qui avait provoqué le décès de plusieurs de nos marins. Je suis alors responsable du maintien de la disponibilité opérationnelle des équipages et technique des sous-marins en relation avec un chantier de réparation. Ma bataille a alors pour seul objectif de reconquérir la « confiance » à tous les niveaux. Paradoxalement, mes équipages de sous-marins ont été les plus faciles à convaincre de repartir à la mer dès lors que nous leur avons donné des explications claires sur les origines de

l'accident et les dispositions prises pour éviter qu'il ne se reproduise. Il a été bien plus complexe de faire face aux exigences du commandement des forces sous-marines à Paris et des experts techniques. L'état-major décidait que les sous-marins ne pourraient plus appareiller s'ils n'étaient pas disponibles à 100% au plan technique. De ce fait, les experts trouvaient les meilleures raisons pour me dire que les sous-marins ne pouvaient appareiller en l'état et tous les sous-marins se sont retrouvés « collés à quai ».

L'exigence du commandement des forces sous-marines était compréhensible. Les conséquences d'un nouvel accident seraient fatales pour l'avenir de toute la force. Les experts ne faisaient que leur métier. Le mien était de remettre les sous-marins à la mer en trouvant le compromis qui prenne au mieux en compte l'ensemble des avis. J'y suis parvenu en imposant la procédure de contrôle (analyse, évaluation, adaptation) pour tous les dysfonctionnements. La confiance est progressivement revenue et nous avons retrouvé une excellente disponibilité des sous-marins en quelques mois.

L'incident et l'erreur humaine font partie du quotidien de l'exploitation de systèmes aussi complexes. C'est la manière dont nous les traitons qui établit une relation de confiance entre tous. C'est aussi la meilleure garantie qu'un incident répété ne se transforme pas en un tragique accident.

Je vous propose à ce stade une petite réflexion sur le principe des sanctions. Punitives ou récompenses sont, me semble-il, un volet important du processus de contrôle évoqué précédemment. Celui-ci exige une bonne connaissance de quatre types de dysfonctionnements susceptibles d'entraver l'action : une modification de l'environnement indépendante de notre

action ; des équipements ou procédures inadaptées ; une réticence de l'équipe responsable sur le terrain ; une erreur humaine. Les deux premiers sont correctement traités selon la procédure de contrôle telle qu'elle est décrite plus haut. Le traitement de la réticence de l'équipe responsable relève du chapitre suivant consacré à l' « engagement » du chef. Celui de l'erreur humaine requiert la définition d'une politique claire de sanctions (récompenses ou punitions). Sans une telle politique, il devient vite impossible d'avoir connaissance des incidents mineurs qui affectent l'organisation. Il est quasiment impossible d'analyser les plus sérieux.

Sans aller plus loin dans ce développement, je propose ici quelques principes pour orienter le traitement des erreurs humaines. Les malfaçons et les erreurs sont inévitables dans un processus de développement qui implique des personnes. Ils doivent tous être traités rapidement en toute transparence et avec soin. L'erreur doit être prise en compte de manière à ne pas humilier la personne en cause et, si possible, la transformer en une occasion de développement personnel.

J'en retiendrai trois principaux enseignements :

- plus l'environnement de l'action est évolutif, plus il faut renforcer une équipe de planification opérationnelle qui doit être créative ;
- la mise en œuvre du processus de contrôle « analyse, évaluation, adaptation » comme lien permanent entre le niveau stratégique et celui de la conduite de l'action sur le terrain est un facteur de progrès puissant ;

- la définition d'une politique de sanction claire et rigoureuse est un élément clé de la confiance au sein de l'équipe de travail.

### **L'engagement personnel**

Il est inutile qu'un responsable ait une vision, sache responsabiliser et contrôler l'action s'il ne montre pas une capacité d'engagement personnel à la mesure des enjeux. Il sera sur le pont dans les bons comme les mauvais moments. Quand tout s'oppose au succès de la mission, il « endure », « compose avec des éléments plus forts que lui » et finit par « gagner ».

Dans un livre intitulé « Dialogue sur le commandement », André Maurois nous propose une belle réflexion sur ce problème du déterminisme et de l'action en utilisant l'image du pilote et de son voilier dans la tempête : *« Les forces qui menacent le pilote : vagues, vents, courant, sont infiniment plus puissantes que lui. Pourtant c'est lui qui, le plus souvent, triomphera. Pourquoi ? Parce que les forces sont aveugles et, dans une certaine mesure, calculables. Ce n'est pas un dieu qui veut la perte d'Ulysse. Si l'univers avait une volonté hostile, que pourrait faire l'homme ? Il suffit, pour que le pilote agisse utilement, qu'il découvre les lois de cet univers et qu'il sache les vaincre en leur obéissant, le vent contraire lui-même acceptant le harnais. Tout chef est un pilote. De grands courants historiques emportent le navire qu'il gouverne. Il sait commander s'il est capable de se servir de ces courants, et des faiblesses même de son équipage, pour mener à bon port ses passagers. Et je consens qu'il soit maître à bord ».*

Comme annoncé dans mon introduction, je voudrais terminer cette courte réflexion en vous proposant ce petit supplément d'âme qui me paraît élever le « conquérant » au statut de « leader ». C'est mon engagement de huit années aux côtés des bénévoles



sauveteurs en mer qui m'a permis de mieux comprendre les vrais ressorts de la mobilisation des individus. L'argent est loin d'être le principal facteur de motivation. L'amitié, la réponse à une quête de sens, la reconnaissance, le respect, la solidarité, l'initiative, la responsabilité, la qualification, la passion pour la mer, sont des moteurs trop souvent ignorés et infiniment plus puissants que l'argent.

Le « leader » est celui qui sait maintenir dans la conduite de son projet un subtil équilibre entre les deux plateaux d'une balance respectivement nommés « Passion » et « Raison ». Le premier contient tous ces ressorts de motivation que nous venons d'évoquer. Dans le second, nous trouvons un tas de mots sérieux tels que « gestion », « exploitation », « investissement », « salaire », « formation et entraînement », « finance », « stratégie », « objectifs », « contrôle », « budget », « productivité », « bilan », « compte de résultat »....

Lorsque la balance penche du côté de la « Raison », le risque est grand de susciter l'ennui et la perte de dynamisme. Dans le cas contraire, le danger devient la perte de contrôle. Celui qui parvient à maintenir ce fragile équilibre établit les conditions nécessaires pour libérer au sein de son équipe les forces subtiles qui vont lui permettre de « conquérir de nouveaux territoires ». Il me semble que c'est cette capacité à susciter dans le cœur des membres de son équipage le désir de se dépasser pour accomplir sa mission qui est ce petit plus qui fait d'un conquérant un « leader ».

« *Quand tu veux construire un bateau, ne commence pas par rassembler du bois, couper des planches et distribuer du travail, mais réveille au sein des hommes le désir de la mer grande et belle* » écrit Antoine de Saint Exupéry dans « Citadelle ».

VAE(2S) Yves Lagane  
Président du Yacht Club de France

---

## Rappel de mémoire

*Quelques dates de l'histoire de la marine... et des marins*

### **1<sup>ère</sup> guerre mondiale : la Grande Guerre**

**11 janvier 1915** – A Saint-Pol-sur-Mer près de Dunkerque, Raymond Poincaré, président de la République, remet au contre-amiral Pierre-Alexis Ronarc'h le drapeau des fusiliers marins qui se sont illustrés à Dixmude et à Ypres en cassant l'avancée allemande. Il déclare : *Vos officiers vous ont donné partout l'exemple du courage et du sacrifice, et partout, vous avez accompli sous leurs ordres des prodiges d'héroïsme et d'abnégation. En conduisant ce drapeau à la victoire, vous ne vengerez pas seulement nos morts, vous mériterez l'admiration du monde et la reconnaissance de la postérité.*

**3 février 1915** – L'armée turque attaque le canal de Suez. L'artillerie du cuirassé garde-côtes *Requin* et du croiseur *D'Entrecasteaux* contribue à l'échec de cette offensive.

**19 février 1915** – L'expédition des Dardanelles est enclenchée avec pour objectif l'occupation des Détroits et l'accès à Constantinople. La flotte française sous les ordres du

contre-amiral Émile Guépratte comprend les cuirassés *Bouvet*, *Suffren*, *Gaulois* et *Charlemagne*, des contre-torpilleurs, des sous-marins et des dragueurs de mines.

**23 février 1915** – La compagnie de débarquement du croiseur cuirassé *Desaix* s'empare provisoirement d'Akaba, deux ans avant le coup de main du colonel Lawrence.

**18 mars 1915** – Pendant le bombardement par la flotte franco-britannique des forts du détroit des Dardanelles, le cuirassé *Bouvet* heurte une mine et coule en deux minutes avec son commandant, le capitaine de vaisseau Rageot de la Touche et 638 hommes.

**27 mars 1915** – Bombardement par la troisième escadre commandée par le vice-amiral Louis Dartige du Fournet, de dépôts de pétrole et d'usines à Gaza.

**27 avril 1915** – Le contre-amiral Victor Senès, commandant de la deuxième division de la première escadre légère à bord du croiseur *Léon Gambetta*, disparaît volontairement avec son navire torpillé dans le canal d'Otrante par le sous-marin autrichien U 5. 135 hommes seulement sont sauvés sur les 821 que compte l'équipage.

**9 janvier 1916** – Suite aux offensives austro-allemandes et bulgares en Serbie, les alliés décident d'évacuer l'armée serbe. Le vice-amiral Paul Cocheprat appareille avec une escadre de quatre croiseurs et des troupes pour sécuriser le port de Corfou destiné à la recevoir : du 17 janvier au 20 février, 143 000 hommes de l'armée serbe sont évacués vers ce port et sont ensuite transportés à Salonique où ils rallient l'armée d'Orient.

**13 janvier 1916** – Le sous-marin *Foucault* commandé par le lieutenant de vaisseau Lemaesquier torpille au large de Cattaro en Adriatique un croiseur autrichien.

**9 février 1916** – Les flottes alliées terminent le rembarquement de 145 000 hommes, 15 000 chevaux et 400 canons après l'échec de l'opération des Dardanelles. Cette manœuvre amphibie s'est déroulée pendant deux mois sous le bombardement ennemi et a valu les éloges du général Joffre : le commandant en chef des armées françaises s'associe aux sentiments d'admiration du général Brulard pour la marine française.

**26 février 1916** – Le croiseur auxiliaire *Provence II*, commandé par le capitaine de frégate Henri Vesco est torpillé par le sous-marin allemand U 35 au large du cap Matapan alors qu'il transporte 2000 soldats de l'infanterie coloniale vers Salonique. Plusieurs centaines d'hommes disparaissent en mer avec le commandant.

**14 janvier 1917** – Le sous-marin *Archimède* commandé par le lieutenant de vaisseau du Paty de Clam coule un transport autrichien en Adriatique. C'est le quatrième succès de ce sous-marin.

**15 janvier 1915** – Le lieutenant de vaisseau Henri Fournier, commandant le sous-marin *Saphir*, disparaît avec son bâtiment lors de la tentative de franchissement des Dardanelles pour aller opérer en mer de Marmara. Les sous-marins *Joule* et *Mariotte* tenteront en mai et juillet la même opération. Le sous-marin *Turquoise* réussira en octobre, opérera 10 jours devant Constantinople, mais s'échouera au retour et sera capturé par les Turcs. Seul le sous-marin *Bernouilli*, commandé par le lieutenant de vaisseau Defforges, réussira à remonter le détroit jusqu'à Tchanak et à ressortir dans la journée du 29 avril 1915.

**19 mars 1917** – Le cuirassé *Danton* est coulé au large de San Pietro par le sous-marin allemand U 64 ; le capitaine de vaisseau Joseph Delage et 300 hommes y trouvent la mort. Le capitaine de vaisseau Delage commandait le premier régiment de fusiliers marins dans la brigade de l'amiral Ronarc'h lors des combats de l'Yser et de Dixmude en 1914 où il fut blessé.

**24 avril 1917** – Dans la nuit du 24 au 25 avril, le contre-torpilleur *Etendard* commandé par le lieutenant de vaisseau Pierre Mazaré effectue des missions de protection du trafic allié en mer du Nord et dans la Manche. Il est pris à partie par plusieurs contre-torpilleurs allemands au large de Dunkerque et disparaît en mer avec la totalité de son équipage.

**26 mars 1918** – Lors des offensives de Ludendorff du 21 mars au 10 juin 1918, les batteries mobiles armées par les canonnières marines participent aux combats aux côtés de l'armée de terre afin de briser les attaques allemandes.

**11 janvier 1919** – La division des flottilles de l'Adriatique reçoit une citation à l'ordre de l'Armée de mer : *Pendant plus de trois ans dans le voisinage de l'ennemi, toujours en alerte, toujours prête, la division a conservé jusqu'au dernier jour son ardeur et son esprit d'offensive malgré des pertes s'élevant au quart de son effectif de torpilleurs et à la moitié de son effectif de sous-marins.*

## **2<sup>ème</sup> guerre mondiale**

**23 février 1940** – Le torpilleur *Simone* commandé par le capitaine de corvette Bataille grenade puis éperonne le sous-marin allemand U 54. Au total, 18 sous-marins allemands sont coulés par les alliés pendant les neuf premiers mois de la guerre.

**1<sup>er</sup> avril 1940** – Mort à Paris du vice-amiral Pierre-Alexis Ronarc'h, commandant de la brigade de fusiliers marins durant la Grande Guerre. Avec ses hommes, il résista dans des conditions effroyables aux offensives allemandes entre Nieuport et Ypres sur l'Yser et conserva sa position en perdant la moitié de ses effectifs.

**19 avril 1940** – Les croiseurs auxiliaires *El -Djezaïr*, *El-Mansour*, *El-Kantara* et *Ville d'Oran*, protégés par le croiseur *Emile Bertin* et les contre-torpilleurs *Tartu* et *Chevalier Paul* débarquent à Namsos en Norvège trois bataillons de chasseurs et une brigade britannique. Parallèlement à ce débarquement, une opération combinée franco-britannique est déclenchée à Narvik le 27 avril avec l'appui de trois porte-avions anglais, de croiseurs et de destroyers anglais et français dont les *Tartu*, *Milan* et *Chevalier Paul* : les troupes du général Béthouard chasseront les allemands de Narvik le 27 mai.

**8 février 1942** – La corvette *Alysse* des Forces Navales Françaises Libres, commandée par le lieutenant de vaisseau Pépin Lehalleur, basée à Saint-Jean de Terre-Neuve, participe à l'escorte de convois entre le Canada et l'Islande. Elle est torpillée par un sous-marin allemand pendant l'escorte d'un convoi vers Terre-Neuve. 35 marins sont portés disparus.

**15 février 1942** – Le premier bataillon de fusiliers marins des FNFL, commandé par le lieutenant de vaisseau Hubert Amyot d'Inville, arrive à Bir Hakeim et se voit confier la défense antiaérienne du site.

**18 février 1942** – Le sous-marin *Surcouf* des FNFL commandé par le capitaine de frégate Georges Blaison fait route vers Panama pour rallier les forces alliées du Pacifique. Non informées de l'existence d'un sanctuaire, deux escadrilles de l'US Air Force patrouillent dans la zone à la recherche de sous-marins allemands. Au large de Panama, trois de leurs appareils bombardent et détruisent le 18 février dans la nuit « un très grand sous-marin ». Cette attaque figurera au journal de leur formation. 126 officiers et marins français ainsi qu'un officier et deux marins anglais de l'équipe de liaison, sont victimes de cette tragique méprise.

**10 avril 1942** – Le capitaine de corvette Charles de Scitivaux de Geische du Squadron 340 *Ile de France* des Forces Françaises Libres, participe à la bataille d'Angleterre. Au cours d'un combat aérien, son avion est abattu et il est fait prisonnier.

**5 janvier 1943** - Le lieutenant de vaisseau Georges Millé, commandant du sous-marin *Protée*, disparaît avec son bâtiment au large de Cassis lors d'une mission de renseignement.

**7 février 1943** – En Atlantique Nord, la corvette *Lobélia* coule le sous-marin allemand U 609.

**8 février 1943** – Le vice-amiral d'escadre Hervé de Penfentenyo est arrêté à Nantes par la Gestapo et déporté en Allemagne.

**11 mars 1943** – La corvette *Aconit* des Forces Navales Françaises Libres commandée par le lieutenant de vaisseau Jean-Marie Levasseur, coule dans la même journée les sous-marins allemands U 444 et U 432.

**4 février 1944** – Le lieutenant de vaisseau Yves Le Hénaff se porte volontaire pour assurer des missions de renseignement dans la France occupée. Parachuté en Bretagne en juin 1943, il est arrêté près de la pointe du Raz alors qu'il s'apprête à rallier Londres. Il mourra en juillet 1944 dans un train de déportation vers Dachau.

**5 février 1944** – Le lieutenant de vaisseau Henri de Pimodan, affecté à Paris au service de reclassement du personnel démobilisé, est membre de l'Organisation de Résistance de l'Armée sous les ordres du capitaine de vaisseau Marie-Mathieu Pothuaux. Il est arrêté par la Gestapo et déporté en Allemagne où il meurt au camp de Ludwigslust.

**1<sup>er</sup> mars 1944** – Les croiseurs légers *Terrible* et *Malin*, commandés par les capitaines de frégate Pierre Lancelot et Jean Hourcade, forment avec le *Fantasque* la 10<sup>e</sup> division de croiseurs légers placée sous commandement britannique. Ils réaliseront au cours du premier semestre 1944 plus de 80 raids contre des convois allemands. Dans la nuit du 29 février au 1<sup>er</sup> mars, le *Terrible* et le *Malin* attaquent avec succès en Adriatique un convoi, coule un cargo et la corvette UJ 201, et avarient deux torpilleurs et une autre corvette allemande.

**19 avril 1944** – Le *Richelieu*, commandé par le capitaine de vaisseau Roger Lambert, rallie l'Eastern Fleet de l'amiral Sommerville et participe à l'opération alliée contre les forces japonaises à Sabang.

**30 janvier 1945** – Incorporé à la 1<sup>ère</sup> division motorisée d'infanterie, le 1<sup>er</sup> régiment de fusiliers marins participe à la campagne d'Italie, au débarquement de Provence et à la campagne de France. Il éclaire la marche de la DMI vers le Rhin et, au pont de Marckolsheim, ouvre le passage aux blindés de la 2<sup>ème</sup> DB et du RBFM.

**30 avril 1945** – Le *Richelieu*, commandé par le capitaine de vaisseau Gabriel Merveilleux du Vignaux, est à nouveau dans l'océan Indien et participe au bombardement des installations japonaises sur l'île de Nicobar.

La plupart de ces dates sont extraites de l'ouvrage *Histoires de Marine* de Amaury du Chéné.

## Liens et publications



**Centre d'études stratégiques de la Marine (CESM)** - publications, études et séminaires:

*Brèves Marines - A la Hune: Veille Maritime - Etudes Marines - Etudes Thématiques du CESM - Bulletins d'Etudes de la Marine*

<http://cesm.marine.defense.gouv.fr>



**Cols Bleus**, *Le Magazine de la Marine Nationale*

<http://www.defense.gouv.fr/marine>



**Marine et Océans**

<http://www.marine-oceans.com>



**Mer et Marine**, *Toute l'actualité maritime*

<http://www.meretmarine.com>



**Le Cluster Maritime Français** - site et publications <http://www.cluster-maritime.fr>



**InfoMer**

Filiale du groupe Ouest-France, InfoMer est le leader de la presse maritime en France :

*De la pêche au transport maritime en passant par la construction navale, l'industrie navale militaire et civile, l'environnement littoral et la filière nautique, l'activité de la société est entièrement dédiée à l'économie de la mer.* <http://www.infomer.fr/>